

Anlage 4

Darstellung und Bewertung der zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 70346/03 – Arbeitstitel: Langer Berg in Köln-Porz-Langel – eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 02.05.2018 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) vom 11.05. bis zum 11.06.2018 durchgeführt. Im Zeitraum der Offenlage sind 9 Stellungnahmen eingegangen. Aufgrund der anschließenden Reduzierung des Geltungsbereiches des VEP wurde eine erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a Absatz 3 BauGB am 29.08.2018 im Amtsblatt veröffentlicht und in der Zeit vom 06.09. bis zum 19.09.2018 durchgeführt. Im Zeitraum der erneuten Offenlage gingen keine Stellungnahmen ein.

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	Die Einmündung Langer Berg in die Sandbergstraße ist sehr eng, ein Gehweg nicht vorhanden. Es kam hier schon zu Unfällen. In den letzten Jahren ist eine weitere Verkehrszunahme durch Neubauten erfolgt. Durch die geplante Bebauung wird die Anzahl der Straßennutzer weiter steigen. Ein Ausbau der Straße Langer Berg, insbesondere des Gehweges und des Einmündungsbereiches, soll zwar zeitnah erfolgen, jedoch befindet sich der dafür benötigte Grundstücksteil nicht im Eigentum der Stadt. Damit kann dort auch kein Gehweg gebaut werden.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die für den Bau eines Gehwegs erforderliche Fläche wurde bereits ausparzelliert und soll kurzfristig an die Stadt übertragen werden. Da die Fläche außerhalb des Geltungsbereiches liegt, ist die Stellungnahme für das Bebauungsplanverfahren selbst nicht relevant.
2	Die Anregungen, die von einem Vertreter der Anwohner im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht wurde, haben weiterhin Bestand. Zu Stoßzeiten führt der Verkehr in Langel zum Kollaps. Für die Neubebauung sind zu wenige öffentliche Stellplätze geplant.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die genannten Anregungen des Anwohnerversprechers wurden im Anschluss an die frühzeitige Beteiligung dem Stadtentwicklungsausschuss am 10.11.2016 vorgelegt, der dem Planungskonzept mit Maßgaben zugestimmt hatte (3128/2016). Die durch ein externes Gutachterbüro erarbeitete Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl im

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>Bestand als auch im Planfall aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen eine Neuordnung der Verkehrssituation aus verkehrsgutachterlicher Sicht als nicht notwendig betrachtet wird. Die vorhandene Querschnittsbreite von etwa 5 m wird aufgrund der geringen Begegnungswahrscheinlichkeit als ausreichend eingestuft. Die angeregte Änderung in eine Einbahnstraße hätte lediglich zur Folge, dass der Verkehr von und in Richtung des Plangebietes einen Umweg über die Lülendorfer Straße und Hintergasse nehmen müsste, was auf diesen Straßen wiederum zu einer Verkehrszunahme führen würde. Im Plangebiet sind 4 öffentliche Parkplätze vorgesehen, was bei 16 WE und 16 erforderlichen privaten Stellplätzen einem Anteil von 25 % entspricht (üblich sind in Köln bei Neubauten 10 - 20 %). Die Anzahl der geplanten öffentlichen Parkplätze ist damit mehr als ausreichend.</p>
3	<p>Ein zeitgemäßes Verkehrskonzept wird vermisst. Wachsender Verkehr führt in Langel dazu, dass alles zugeparkt wird und Landwirtschaftsfahrzeuge und die Feuerwehr nicht mehr durchkommen. In Langel sind 2-4 Autos je Familie üblich. Wo sollen diese Autos parken? Wann wird die Stadtbahnlinie U7 verlängert?</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Anregungen zur Verkehrssituation in Langel insgesamt und zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. Die vorhandenen Querschnittsbreiten von etwa 5 m werden aufgrund der geringen Begegnungswahrscheinlichkeit vom Gutachter als ausreichend eingestuft (<i>siehe auch Begründung zur lfd. Nr. 2</i>). Für die 16 geplanten Wohneinheiten sind 16 Garagen zuzüglich 16 Stellplätze vor den Garagen geplant, was einem Stellplatzschlüssel von 2 Stellplätzen je Wohneinheit entspricht. Sollte eine Familie vier Autos besitzen, steht es ihr frei, auf dem eigenen Grundstück, innerhalb der überbaubaren Fläche, vier Garagen oder Stellplätze zu bauen.</p>
4 4.1	<p>Das Wohnungsbauprogramm 2015 beschreibt das Plangebiet als Flächenpotenzial der Bereitstellung ohne Realisierungshorizont, ohne Zuordnung zu einem Jahresprogramm. Hier sind die Flächen erfasst, deren Entwicklung derzeit noch nicht absehbar ist. Die Gründe</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p>Die Realisierung des gesamten Wohnungsbaupotenzials von 50 WE ist gemäß Wohnungsbauprogramm 2015 abhängig von der Ortsumgehung Zündorf und der Verlängerung der Stadtbahnlinie 7. Das Bebauungsplangebiet „Langeler Berg“ ist nur ein kleiner Teilbereich dieser Fläche und betrifft mit 16 WE</p>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	liegen in der fehlenden äußeren Verkehrserschließung.		nur einen Bruchteil der zu realisierenden 50 Wohneinheiten. Daher hatte der Rat der Stadt Köln die Aufstellung des Bebauungsplanes und damit das Vorziehen dieses kleinen Baugebietes beschlossen, ohne jedoch die Verbesserung der Verkehrssituation in Langel insgesamt aus den Augen zu verlieren.
4.2	Langel verfügt über keinerlei Infrastruktur. Es gibt weder Möglichkeiten, einen Einkauf zur Deckung des täglichen Bedarfs zu tätigen, noch verkehrlich angemessen zur Arbeitsstelle und zurück zu gelangen. Ausreichende Kita-Plätze stehen nicht zur Verfügung.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die Anregungen zur verkehrlichen Infrastruktur in Langel können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. Zusätzliche Kita-Plätze wurden von der zuständigen Fachdienststelle im Rahmen der bisherigen Beteiligungen nicht gefordert. Im Gegenteil wurde darauf hingewiesen, dass die Kindertagesstätten im Nachbarstadtteil Zündorf zusätzliche Bedarfe decken können. Für Einzelhandel sind aufgrund der zu erwartenden Verkehre andere Standorte in Langel besser geeignet als das Plangebiet.
4.3	Überhaupt nicht berücksichtigt werden bei den verkehrlichen Planungen der Ausbau des Hafens und die Vermarktung von Flächen an Speditionen der EVONIK in Ranzel-Lülsdorf, was künftig verstärkt für Schwerlastverkehr sorgen wird. Hierfür sind die Straßen in Langel nicht geeignet und es ist mit Beschädigungen an bereits vorhandenen Bausubstanzen entlang der Sandbergstraße zu rechnen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die Anregungen zur Verkehrssituation in Langel können nicht innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. <i>Siehe auch Begründung zu lfd. Nr. 4.1.</i>
4.4	Ein weiteres Problem gestaltet sich bei Einsatz der örtlichen Löschgruppe im Brandfall. Es ist hinreichend bekannt, dass die innerörtlichen Straßen in Porz-Langel mangels ausreichender Breite kaum im Gegenverkehr benutzbar sind, wobei auch der ÖPNV und die AWB mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die Anregungen zur allgemeinen Verkehrssituation in Langel können nicht innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. Die vorhandenen Querschnittsbreiten von etwa 5 m werden aufgrund der geringen Begegnungswahrscheinlichkeit vom Gutachter als ausreichend eingestuft. Eine Zufahrtsmöglichkeit für die Feuerwehr im Brandfall ist sichergestellt.

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
4.5	Die Errichtung neuer Gebäude hat sich in Bezug auf Trauf- und Firsthöhen der vorhandenen Bebauung im Umfeld anzupassen. Diese richten sich nicht nach den Straßenhöhen, sondern nach dem Grundhochwasserspiegel.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Erdgeschossfußböden liegen gemäß Planung bei durchschnittlich 15 cm über dem Straßenniveau, so dass bei Starkregenereignissen kein Wasser eindringen kann. Die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen entsprechen maximalen Firsthöhen von 10,10 m und Traufhöhen von 6,10 m. Die tatsächlich geplanten Gebäude haben eine Firsthöhe von 10,04 m und eine sichtbare Traufe von lediglich 3,54 m. Die Differenz zwischen festgesetzter und tatsächlich geplanter Traufhöhe liegt in der Tatsache begründet, dass die Traufe als Schnittpunkt zwischen dem aufgehenden Mauerwerk mit der Dachhaut definiert ist. Die tatsächliche Traufe liegt bei den geplanten Gebäuden also höher als die sichtbare Traufe (= Dachrinne). Die geplanten Gebäude haben zwar baurechtlich zwei Vollgeschosse, wirken aber aufgrund des heruntergezogenen Daches wie eingeschossige Gebäude mit einem ausgebauten Dachgeschoss. Insgesamt entstehen hier Häuser, die sich in Höhe und Geschossigkeit nicht wesentlich von den Gebäuden im Umfeld unterscheiden.
4.6	Auch wenn das Plangebiet sich weiter weg vom Rhein befindet, besteht die Gefahr von Grundhochwasserbildung bei Starkregen etc., denn das Grundwasser kommt aus Richtung Osten und staut sich in vorhandenen Kiesbänken auf. Ob das Abwassernetz ausreichend dimensioniert ist, zeigt sich bei den zunehmenden Unwettern. Zu einer frühzeitigen Information gegenüber den Käufern sollte der Vorhabenträger verpflichtet werden.	Der Anregung wird gefolgt.	Die Ver- und Entsorgung kann über die bestehenden Trassen in den Straßen Langel Berg und Hintergasse hergestellt werden. Die Entwässerung des Plangebietes wurde unter Berücksichtigung von Starkregenereignissen geplant. Das von den gartenseitigen Dachflächen der Häuser anfallende Niederschlagswasser wird auf den Grundstücken, auf denen es anfällt, über die belebte Bodenschicht versickert (Mulden-Rigolen-Versickerung). Das übrige Niederschlagswasser der straßenseitigen Dachflächen nebst Garagendächern wird in den Kanal eingeleitet.
4.7	Wie beschrieben wurde für den Bereich Langel Berg/Hintergasse ein Verkehrsgutachten erstellt. Hier wäre es interessant zu wissen, an welchem Tag und über	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die durch ein externes Gutachterbüro erarbeitete Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl im Bestand als auch im Planfall aufgrund der geringen

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	welchen Zeitraum gezählt und gemessen wurde und welches Ergebnis niedergeschrieben worden ist. Das Befahren mit Lösch- und Ver- und Entsorgungsfahrzeugen sollte gewährleistet sein.		Verkehrsbelastungen eine Neuordnung der Verkehrssituation als nicht notwendig betrachtet wird. Die vorhandene Querschnittsbreite von etwa 5 m wird aufgrund der geringen Begegnungswahrscheinlichkeit als ausreichend eingestuft. Ein Befahren mit Lösch- und Ver- und Entsorgungsfahrzeugen ist gewährleistet.
4.8	Trotz Bedarf ist ein öffentlicher Kinderspielplatz im Plangebiet nicht vorgesehen. Der gesamte Langel Süden und Westen mit den Neubaugebieten Am Poppenberg, Dischkaul, Krausbergweg, Leimkaul, Lülsdorfer Straße, Schneppenweg, Sandbergstraße, Schrogenweg, Voigtgasse, Wesseling Weg verfügt nicht über einen Kinderspielplatz. Auf eine Änderung dieser Entscheidung ist beim Amt für Kinderinteressen und bei Amt für Grünflächen und Landespflege zugunsten der Kinder und Eltern hinzuwirken. Der Bürgerverein Porz-Langel bietet seine Hilfe an. Langel braucht keinen zweiten Dorfplatz, sondern Plätze, wo Spielgeräte installiert sind und die Kinder spielen können.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Für die 16 WE wurde im Plankonzept zunächst ein öffentlicher Spielplatz von 120 m ² Größe vorgesehen. Aufgrund der geringen Größe, der isolierten Lage und des damit einhergehenden hohen Unterhaltungsaufwandes wurde die Übernahme des Spielplatzes von der zuständigen Fachdienststelle jedoch abgelehnt. Daher wurde entschieden, an dieser Stelle einen öffentlich zugänglichen, multifunktionalen Dorfplatz zu gestalten, der Aufenthalts- und Spielfunktionen für alle Bewohner des Neubaugebietes und Langels bietet.
4.9	Das Dorfplatz-Grundstück ist bereits verkauft. Warum wird nicht innerhalb der Bevölkerung nach einem Personenkreis gesucht, der bei der Pflege Unterstützung leisten würde? Warum wird nicht frühzeitig nach Paten gesucht? Hierfür würde sich auch übergangsweise der Bürgerverein zur Verfügung stellen.	Die Anregung wird teilweise gefolgt.	Die Dorfplatz-Fläche wird durch den Vorhabenträger hergestellt und an die Stadt übergeben. Die Herstellung wird im Durchführungsvertrag gesichert. Dorfplatz und Planstraße werden gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes nach Herstellung öffentlich gewidmet, sodass für die Unterhaltung dann die Stadt verantwortlich ist. Die Anregung zur Unterstützung bei der Pflege in Form einer Patenschaft wird gerne aufgenommen.
4.10	Warum macht die Stadt nicht von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch? Bleibt es bei der Zunahme geburtenstarker Jahrgänge, wird künftig aller Voraussicht nach eine Zügigkeitserweiterung der KGS Hinter der Kirche in	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die Anregung betrifft nicht die Inhalte des Bebauungsplanes und ist somit nicht planrelevant.

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Langel erforderlich werden. Damit diese auch gewährt werden kann, ist das Areal südlich der Schule sehr frühzeitig zu sichern, wenn Verkaufsverhandlungen anstehen.		
5	Die Zuwegungen über Langel Berg und Hintergasse sind in ihrem jetzigen Zustand völlig unzureichend. Insbesondere die Straße Langel Berg befindet sich in einem absolut schlechten baulichen Zustand ohne jeglichen Schutz für Fußgänger und Radfahrer. Entgegen der Einschätzung des Verkehrsgutachters ist ein geordneter Begegnungsverkehr (Lkw/Lkw, Lkw/Pkw) nicht möglich. Der Einmündungsbereich zur Sandbergstraße ist so schmal, dass Begegnungsverkehr überhaupt nicht möglich ist. Bevorrechtigte Fahrzeuge, die in den Langel Berg einbiegen wollen, müssen auf ihren Vorrang verzichten und zunächst den untergeordneten Verkehr aus dem Langel Berg in die Sandstraße einfahren lassen. Es muss daher zunächst ein ordentlicher Ausbau des Langel Berg erfolgen, der die beschriebenen Missstände beseitigt. Anzudenken wäre auch eine Einbahnstraßenregelung, die eine wesentlich großzügigere Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer zuließe.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die Anregungen zur allgemeinen Verkehrssituation in Langel können nicht innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. <i>Siehe hierzu auch Begründungen zu lfdn. Nrn. 2 und 4.1.</i>
6 6.1	Die Bebauung des Plangebietes sollte sich in einem schonenden und für die Umgebung verträglichen Rahmen abspielen, der die Konzeption einer aufgelockerten, auch hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung begrenzten Bebauung, die gerade den dörflichen Charakter des Wohngebietes ausmacht, bewahrt. Prägend für den Gesamtcharakter der umliegenden Wohnbebauung ist eine ein- bis anderthalbgeschossige Einfamilienhausbebauung mit kleinen bis mittelgroßen	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Bebauung des Plangebietes greift die Konzeption einer aufgelockerten Einfamilienhausbebauung der Umgebung auf. Sowohl in der Hintergasse, der Lültdorfer Straße als auch in der Sandbergstraße sind im Bestand Doppelhäuser vorzufinden. Das geplante Maß der Nutzung liegt mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,6 im Rahmen der Umgebungsbebauung. Die geplanten Gebäudetypen sind zwar baurechtlich zweigeschossig, wirken aber mit ihren heruntergezogenen Dächern wie eingeschossige Gebäude mit ausgebautem Dach. Insgesamt

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Gärten. Aufgrund des geplanten Baus von gleich 16 zweigeschossigen Einfamilienhäusern, von denen 7 als Doppelhäuser realisiert werden sollen, ist zweifelhaft, ob dieser Gesamtcharakter des Wohngebietes erhalten bleiben kann.		entsteht hier ein Wohngebiet, das den dörflichen Charakter Langels noch unterstreicht.
6.2	Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass im aktuellen Planentwurf die ursprünglich laut Beschlussvorlage des Stadtentwicklungsausschusses für die Sitzung am 10.11.2016 anvisierte maximale Traufhöhe von 3,80 m nun auf ganze 6,10 m, bezogen auf den Erdgeschossfußboden, angehoben wurde. Bei einer zudem festgelegten Firsthöhe von 10,10 m verspringen die geplanten Wohnhäuser insgesamt deutlich gegenüber der vorhandenen Bebauung, was durchgreifende Bedenken am Erhalt des Gesamtcharakters des Wohngebietes begründet.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen entsprechen maximalen Firsthöhen von 10,10 m und Traufhöhen von 6,10 m. Die tatsächlich geplanten Gebäude haben eine Firsthöhe von 10,04 m und eine sichtbare Traufe von lediglich 3,54 m. Die Differenz zwischen festgesetzter und tatsächlich geplanter Traufhöhe liegt in der Tatsache begründet, dass die Traufe als Schnittpunkt zwischen dem aufgehenden Mauerwerk mit der Dachhaut definiert ist. Die tatsächliche Traufe liegt bei den geplanten Gebäuden also höher als die sichtbare Traufe. Die geplanten Gebäude haben zwar baurechtlich zwei Vollgeschosse, wirken aber aufgrund des heruntergezogenen Daches wie eingeschossige Gebäude mit einem ausgebauten Dachgeschoss. Insgesamt entstehen hier Häuser, die sich in Höhe und Geschossigkeit nicht wesentlich von den Gebäuden im Umfeld unterscheiden.
6.3	Vor allem wird die Verkehrssituation im unmittelbaren Einzugsbereich des Plangebiets äußerst kritisch gesehen. Die Stadt Köln stützt die Bewertung der Verkehrssituation maßgeblich auf ein Verkehrsgutachten. Darin wird im Ergebnis aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen unter anderem eine Neuordnung der Verkehrssituation, zum Beispiel durch Einbahnstraßenregelungen oder ähnliches für nicht notwendig erachtet. Die vorhandene Querschnittsbreite der oben genannten Straßen von momentan ca. 5 m wird wegen einer geringen Begegnungswahrscheinlichkeit als ausreichend erachtet. Angesichts des tatsächlich dokumentierten	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Die Anregungen zur allgemeinen Verkehrssituation in Langel können nicht innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. <i>Siehe hierzu auch Begründungen zu lfdn. Nrn. 2 und 4.1.</i>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Gefahren für Kraftfahrer und Fußgänger, erscheint das Ergebnis des Gutachtens bzw. die daraus resultierende Bewertung seitens der Planungsbehörde mehr als fragwürdig. Auf den schmalen Straßen Hintergasse und Langeler Berg gibt es keine Bürgersteige, Fahrradwege oder ähnliches. Hinzu kommt, dass der Fahrbahnrand ständig, teils auch beidseitig von parkenden Kfz gesäumt ist.</p> <p>Schließlich darf nicht außer Acht gelassen werden, dass im städtischen Wohnbauprogramm 2015 in unmittelbarer Nähe des Plangebietes für die zurzeit landwirtschaftliche genutzte Fläche südlich der katholischen Grundschule Hinter der Kirche in nicht allzu ferner Zukunft weitere Wohnbebauung vorgesehen ist. Es sollen dort bis zu 50 Wohneinheiten entstehen. Der damit verbundene, zusätzliche Verkehr wird nicht nur die Straßen Langels insgesamt füllen, sondern insbesondere die hier in Rede stehenden Straßen Langeier Berg und Hintergasse immens und weit über das vertragliche Maß hinaus belasten. Denn eine Erschließung dieses weiteren Baugebietes kann gerade nur über diese beiden Straßen erfolgen.</p>		
6.4	<p>Im Hinblick auf die erhebliche Stell- bzw. Parkplatzproblematik sieht der Planentwurf im neuen Wohngebiet vor, dass insgesamt 16 private Stellplätze in Form von Garagen und vier Besucherparkplätze im öffentlichen Verkehrsraum entstehen sollen. Weiter sollen außerhalb der festgesetzten Flächen Aufstellflächen für Pkw auch im Zufahrtsbereich zu den Garagen zulässig sein, wodurch weitere 16 private Stellplätze entstünden. Diese Rechnung mag sich zunächst plausibel anhören.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p>Im Plangebiet sind 4 öffentliche Besucherparkplätze vorgesehen, was bei 16 Wohneinheiten und 16 erforderlichen privaten Stellplätzen einem Anteil von 25 % entspricht (üblich sind in Köln bei Neubauten 10 – 20 %). Für die 16 geplanten Wohneinheiten sind 16 Garagen zuzüglich 16 Stellplätze vor den Garagen geplant, was einem Stellplatzschlüssel von 2 Stellplätzen je Wohneinheit entspricht. Die Anzahl der geplanten privaten und öffentlichen Parkplätze ist damit mehr als ausreichend. Die Sorge, dass die Bewohner die Garagen als Kellerersatzräume</p>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Sie lässt allerdings außer Acht, dass viele Bewohner in der Realität ihre Garage zweckentfremdet als Lager nutzen und somit ihr Kfz auf der Einfahrt oder eben da parken, wo in der Nähe der Wohnstätte im öffentlichen Verkehrsraum Platz ist. Diese zweckentfremdete Nutzung der Garagen wird zudem dadurch gefördert, dass die geplanten Wohnhäuser nicht unterkellert werden sollen, so dass die Bewohner erst recht mangels anderen Stauraums auf ihre Garage zurückgreifen werden.</p>		<p>nutzen könnten, wird nicht geteilt, da zu diesem Zweck in Verlängerung der Garagen Nebenanlagen geplant und festgesetzt sind. Für eine nicht zweckentsprechende Nutzung der Garagen ist der Bebauungsplan nicht verantwortlich.</p>
6.5	<p>Zur Erschließung des Plangebietes ist eine Stichstraße mit einer Wendeanlage geplant. Diese soll ausreichend groß dimensioniert sein und eine Wendemöglichkeit für ein dreiachsiges Müllfahrzeug bieten. Die zu erwartende Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Anlieger wird diesen in der Planbegründung beschriebenen Vorteil des Wendehammers allerdings wieder zunichtemachen. Lieferverkehr, Müllfahrzeuge usw. werden nicht ohne weiteres wenden können. Dazu kommen nicht zu unterschätzende Probleme der Feuerwehr oder von Rettungsdiensten, im Falle eines Einsatzes schnell und ohne wesentliche Schwierigkeiten in das neue Wohngebiet zu gelangen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p>Die geplante Wendeanlage ist ausreichend groß dimensioniert und bietet eine Wendemöglichkeit für ein dreiachsiges Müllfahrzeug. Dass die Stichstraße und die Wendeanlage von den Anwohnern zugeparkt und damit Feuerwehr oder Rettungsdienste beeinträchtigt werden könnten, ist nicht dem Bebauungsplan anzulasten, sondern eine ordnungsrechtliche Fragestellung.</p>
6.6	<p>Im Hinblick auf den geplanten Ausbau der beiden Haupteinfahrungsstraßen außerhalb des Plangebietes, Langer Berg und Hintergasse, ist unverständlich, warum dieser zunächst nur provisorisch durch den Vorhabenträger ausgebaut werden soll, während der Endausbau bis zur Sandbergstraße selbst aber erst zu einem unbestimmten Zeitpunkt in der Zukunft von der Stadt Köln übernommen werden soll. Dies erscheint nicht nur aus städtischer Sicht im Hinblick auf die eigene Kostentragung zweifelhaft, sondern verbessert auch die</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p><i>Siehe Begründungen zu lfdn. Nrn. 2 und 4.1.</i></p>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	bereits bestehende und durch die Bebauung noch prekärer werdende Verkehrssituation in keiner Weise.		
6.6	Geplant ist unter anderem der Ausbau als Mischverkehrsfläche mit einer Breite von 7,50 m in Betonsteinpflaster. Angesichts der örtlichen Begebenheiten ist schon zweifelhaft, ob der Ausbau in dieser Breite überhaupt faktisch möglich ist. Zudem vertraut man bei der Mischverkehrsfläche rein auf die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer. Der zunehmende Verkehr durch Kraftfahrzeuge wird in der Realität aber dazu führen, dass im Wohngebiet Fußgänger, Fahrradfahrer u.a. von Kraftfahrzeugen wie Pkw, Lkw usw. zurückgedrängt werden, was dem Wohngebiet erneut ein Stück von seinem Charakter nimmt und die Gefahr für die "schwächeren Verkehrsteilnehmer" nicht wirklich mindert.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Anregung betrifft Flächen außerhalb des Plangebietes und ist für den Bebauungsplan direkt nicht relevant. Die vorhandene Verkehrsbelastung rechtfertigt die Anlage einer Mischverkehrsfläche, die ein gleichberechtigtes Nebeneinander der Verkehrsarten und gegenseitige Rücksichtnahme fordert und fördert. Ziel einer Mischverkehrsfläche ist es, dass sich die durchschnittliche Geschwindigkeit der Verkehrsströme verlangsamt und die Aufenthaltsfunktion der Straßen erhöht, was den dörflichen Charakter von Langel unterstützt.
6.7	Die Anzahl der zu realisierenden Wohngebäude sollte deutlich auf 7-8 Einfamilienhäuser reduziert werden und letztere hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung an die bestehende ein- bis anderthalbgeschossige Umgebungsbebauung angepasst werden. Eine deutlich reduzierte Maximalbebauung innerhalb entsprechender Baugrenzen sowie die erweiterte Ausweisung von Stellplätzen im neuen Wohngebiet trügen nicht nur zum Erhalt und zur Förderung des dörflich-ländlichen Charakters der gesamten Wohngegend bei. Gleichzeitig zöge dies positive Effekte auf die problematische Verkehrsführung/-lage nach sich, da insgesamt weniger Verkehr zu erwarten ist und zusätzlicher Parkraum geschaffen würde. Des Weiteren könnte die prekäre Verkehrslage, vor allem auch hinsichtlich des Begegnungsverkehrs, durch Planung der Zufahrt	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Anregungen zur allgemeinen Verkehrssituation in Langel können nicht innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens umgesetzt werden. <i>Zu den übrigen Anregungen siehe die Begründungen zu den Ifdn. Nrn. 2 und 4.1.</i>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>(Einrichtungsweg) zum Wohngebiet zwischen Sandbergstraße Hausnummer 78i und 82 und die Ausfahrt über den Langel Berg erheblich entschärft werden. Durch die klare Verkehrsführung und die Reduzierung der insgesamt zu realisierenden Wohngebäude im Plangebiet kommt es auch nicht zu einer verkehrsstörenden Knotenpunktbildung auf der Sandbergstraße oder einer unzumutbaren Belastung der bestehenden Wohngebäude mit Verkehrslärm. Denn der dieser Straßenführung folgende Verkehr hielte sich deutlich in Grenzen und eine "Abkürzung" durch das neue Wohngebiet, welche unter Umständen zusätzlichen Verkehr fordern könnte, würde auch nicht geschaffen.</p>		
6.8	<p>Abschließend wird angeregt, die vorgesehene Planung zu überdenken und sich die Belange und Interessen der Anwohner, vor allem auch hinsichtlich der bestehenden und zukünftigen Verkehrssituation, nochmals zu vergegenwärtigen. Es sei in diesem Zusammenhang auch noch auf die eindeutige Sichtweise der vor Ort betroffenen Bürgerinnen und Bürger hingewiesen. Ausweislich der Niederschrift vom 24.11.2015 über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept sprach sich die absolute Mehrheit der ca. 50 anwesenden Bürger Langels grundsätzlich gegen eine Bebauung des Plangebietes aus. Vor die Wahl gestellt zwischen städteplanerischem Konzept und oben beschriebenem Alternativvorschlag der Langelener Bürger, sprach sich schließlich die absolute Mehrheit für den Langelener Vorschlag der reduzierten Bebauung mit Einfamilienhäusern aus. Die Bandbreite an konstruktiven Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürger zeugt davon, dass sie nicht schlicht gegen jegliche neue Bebauung in</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p><i>Siehe Begründung zur lfd. Nr. 2.</i></p>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	ihrem Umfeld sind. Vielmehr ist ihnen daran gelegen, dass ihre berechtigten Belange und die spezifischen Begebenheiten vor Ort in der gemeindlichen Bauleitplanung adäquat berücksichtigt werden und so im öffentlichen Interesse gemeinsam eine für alle Seiten verträgliche Lösung erarbeitet werden kann, welche die geschilderten Probleme vor Ort nachhaltig zu lösen oder doch zumindest zu entschärfen vermag.		
7 7.1	Langel hat genügend Dorfplätze, die nicht angenommen werden. Mit den Rheinauen und dem Damm gibt es genügend attraktive Orte zum Verweilen. Ein Dorfplatz sollte sich zum Dorf hin öffnen und nicht durch eine der unübersichtlichsten Verkehrsknoten in Langel abgeschottet werden. Wer kümmert sich um den Platz?	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Herstellung des Dorfplatzes durch den Vorhabenträger wird im Durchführungsvertrag gesichert. Dorfplatz und Planstraße werden gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes nach ihrer Herstellung öffentlich gewidmet, sodass für die Unterhaltung dann die Stadt verantwortlich ist.
7.2	Die geplanten Häuser an der Hintergasse fügen sich mit einer GRZ von 0,4 und v.a. mit ihrer Höhe nicht in die Umgebung ein. In direkter Umgebung befinden sich nur freistehende, eineinhalbgeschossige Häuser mit einer GRZ von max. 0,3. Die geplante Zweigeschossigkeit mit über 10,0 m Firsthöhe ist entschieden zu hoch angesetzt, sie sollten auf 8,5 m begrenzt werden. Auch mit Rücksicht auf die Qualität des Straßenraumes sollte die Gebäudehöhe reduziert werden.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	<i>Siehe Begründungen zu lfdn. Nrn. 6.1 und 6.2.</i>
8 8.1	<u>Verkehrsbelastung</u> Die Verkehrssituation in Zündorf ist in katastrophalem Zustand.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	<i>Siehe Begründungen zu lfdn. Nrn. 2 und 4.1.</i>
8.2	<u>Gebäudehöhen, Geschossigkeit</u> Im Plangebiet ist eine Bebauung mit 2,5 Vollgeschossen vorgesehen. In einem früheren Bebauungsplan war nur eine 1,5 geschossige Bebauung für dieses Gebiet zulässig. Wo bleibt da der Vertrauensschutz, das	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Im Bebauungsplan werden maximal zwei Vollgeschosse zulässig sein. Die geplanten Gebäude des Vorhabenträgers sind zwar baurechtlich zweigeschossig, wirken durch die heruntergezogene Traufe aber wie ein eingeschossiges Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoss. Diese Bauweise ist für Langel typisch. Durch das

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Vertrauen in die Politik? In dem gesamten Gebiet vom Langel Berg bis zum Ortsausgang nach Niederkassel gibt es bis jetzt keine 2,5-geschossige Bebauung. Die Anwohner fühlen sich ungerecht behandelt, wenn ein Bebauungsplan so geändert wird, wie es gerade passt. Die erhöhte Bebauung in diesem Gebiet führt darüber hinaus zu Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Sichtbehinderungen und Schattenwurf. Warum wird die erhöhte Bebauung jetzt so genehmigt?</p>		<p>Instrument des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und den vom Vorhabenträger zu unterschreibenden Durchführungsvertrag ist die Umsetzung des auf dem Plan gezeigten Haustyps gesichert. Beeinträchtigungen durch Schattenwurf sind bei den geplanten Gebäudehöhen, die nicht höher sind als Gebäude der Umgebung, nicht zu erwarten. Sichtbehinderungen sind dagegen hinzunehmen, es gibt kein Recht auf freie Sicht. Dass das bisher unbebaute Feld einer Wohnnutzung zugeführt werden soll, ist schon seit längerem bekannt; die Fläche ist sowohl im Flächennutzungsplan als auch im Wohnungsbauprogramm der Stadt enthalten. <i>Siehe auch Begründung zu lfd. Nr. 6.2.</i></p>
8.3	<p><u>Ruhender Verkehr</u> Dass in diesem gesamten Baugebiet 4 Besucherparkplätze ausgewiesen sind, mag zwar den gesetzlichen Anforderungen genügen, aber für die Praxis wird das für völlig unzureichend gehalten. Die meisten Haushalte mit Kind verfügen heute über zwei Fahrzeuge. Es wird davon ausgegangen, dass die ausgewiesenen Besucherparkplätze nicht einmal für die Anwohner ausreichen werden. Da die Häuser nicht unterkellert sind, wird die Garage als Geräteabstellraum herhalten müssen. Für ein Fahrzeug wird da kein Platz sein. Das sind Beobachtungen bei vergleichbaren Immobilien. Da der Parkraum hier nicht ausreicht, müssen die Fahrzeuge im Umfeld abgestellt werden. Die Straßen im Umfeld Langel Berg, Hintergasse, Lülsdorfer Straße und Sandbergstraße sind bereits jetzt ausgelastet. Parkplätze sind dort nicht mehr zu finden. Begegnungsverkehr auf dem Langel Berg ist mit größeren PKW nur möglich, wenn einer über das Feld ausweicht. Und jetzt wird auf dieser engen Straße auch noch eine Einmündung geplant.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p><i>Siehe Begründungen zu lfdn. Nrn. 2 und 6.4.</i></p>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Begegnungsverkehr wird an dieser Einmündung genauso wenig möglich sein wie schon jetzt an der Einmündung/Kreuzung Langeler Berg/Sandbergstraße. Hinsichtlich der Parksituation erwarte ich, dass die Wohneinheiten weiter reduziert werden, mehr Besucherparkplätze geschaffen werden und für die kleinen Umfeldstraßen eine Einbahnstraßen- oder Spielstraßenregelung realisiert wird.</p>		
9	<p>Es bestehen Einwände gegen den Bebauungsplan. Grundsätzlich wird die Absicht begrüßt, neuen Wohnraum für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen. Es wird jedoch erwartet, dass sich dieser in die vorhandene Baustruktur einfügt und die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Planung fügt sich mit der maximal zweigeschossigen Einfamilienhausbebauung in die vorhandenen Baustrukturen ein. Die erforderlichen Rahmenbedingungen für die geplante Bebauung werden durch den Bebauungsplan geschaffen. <i>Siehe hierzu auch Begründungen zu den lfdn. Nrn. 2, 4.1, 6.2 und 8.2.</i></p>
9.1	<p><u>Verkehrsbelastung</u> Schon vor 25 Jahren waren die Straßen dem Verkehr nicht gewachsen und nebenbei in einem katastrophalen Zustand. Staus in den Berufsspitzen waren in Oberzündorf schon damals zu beobachten. Da aber in den Folgejahren immer weiter gebaut und erschlossen wurde, ohne die Infrastruktur zu verbessern, hat sich die Verkehrssituation bis heute stetig verschlechtert. Und da macht es auch wenig Sinn auf den ÖPNV umzusteigen, denn der Bus steht genauso im Stau. Rad- und Fußwege fehlen an dem Loorweg bis heute. Verantwortungsvolle Eltern schicken ihre Kinder nicht über die Felder oder am Rhein entlang von Langel nach Zündorf. Warum ist diese Situation bis heute nicht verbessert worden? Aber gebaut wurde in all den Jahren fleißig weiter.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p><i>Siehe Begründungen zu lfdn. Nrn. 2 und 4.1.</i></p>
9.2	<p><u>Geschossigkeiten, Gebäudehöhen</u> In dem ausgewiesenen Baugebiet ist eine Bebauung mit</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p><i>Siehe Begründungen zu lfdn. Nrn. 6.2 und 8.2.</i></p>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>2,5 Vollgeschossen vorgesehen. In einem früheren Bebauungsplan war nur eine 1,5 geschossige Bebauung für dieses Gebiet zulässig. Wo bleibt da der Vertrauensschutz, das Vertrauen in die Politik? Im gesamten Gebiet vom Langeler Berg bis zum Ortsausgang nach Niederkassel gibt es bis jetzt keine 2,5-geschossige Bebauung. Die Nachbarn fühlen sich ungerecht behandelt, wenn ein Bebauungsplan so geändert wird, wie es gerade passt. Die erhöhte Bebauung in diesem Gebiet führt darüber hinaus zur Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Sichtbehinderungen und Schattenwurf. Warum wird die erhöhte Bebauung jetzt so genehmigt?</p>		
9.3	<p><u>Parkproblem im Baugebiet und näherem Umfeld</u> Das in diesem gesamten Baugebiet 4 Besucherparkplätze ausgewiesen sind, mag zwar den gesetzlichen Anforderungen genügen, aber für die Praxis wird das für völlig unzureichend gehalten. Die meisten Haushalte mit Kind verfügen heute über zwei Fahrzeuge. Es wird davon ausgegangen, dass die ausgewiesenen Besucherparkplätze nicht einmal für die Anwohner ausreichen werden. Da die Häuser nicht unterkellert sind, wird die Garage als Geräteabstellraum herhalten müssen. Für ein Fahrzeug wird da kein Platz sein. Das sind Beobachtungen bei vergleichbaren Immobilien. Da der Parkraum hier nicht ausreicht, müssen die Fahrzeuge im Umfeld abgestellt werden. Die Straßen im Umfeld Langeler Berg, Hintergasse, Lülisdorfer Straße und Sandbergstraße sind bereits jetzt ausgelastet. Parkplätze sind dort nicht mehr zu finden. Begegnungsverkehr auf dem Langeler Berg ist mit größeren PKW nur möglich, wenn einer über das Feld ausweicht. Und jetzt wird auf</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p><i>Siehe Begründungen zu lfdn. Nrn. 2 und 6.4.</i></p>

Anlage 4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>dieser engen Straße auch noch eine Einmündung geplant. Begegnungsverkehr wird an dieser Einmündung genauso wenig möglich sein wie schon jetzt an der Einmündung/Kreuzung Langeler Berg / Sandbergstraße. Hinsichtlich der Parksituation wird erwartet, dass die Wohneinheiten weiter reduziert werden, mehr Besucherparkplätze geschaffen werden und für die kleinen Umfeldstraßen eine Einbahnstraßen- oder Spielstraßenregelung realisiert wird.</p>		