

# ANLAGE 3.1

## **Darstellung und Bewertung der zum Bauleitplanverfahren –Arbeitstitel: Deutzer Hafen in Köln-Deutz – eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde im Rahmen einer Abendveranstaltung am 09.04.2019 durchgeführt. Während der Abendveranstaltung wurden 10 mündliche Stellungnahmen geäußert sowie 83 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit auf Karteikarten abgegeben. Es sind 23 schriftliche Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit in der Zeit vom 09.04.2019 bis zum 30.04.2019 fristgerecht eingegangen. Die Stellungnahme mit der laufenden Nummer S-16 wurde nach der Frist ergänzt. Die verspätet eingegangene Ergänzung wird mit den laufenden Nummern S-16.5 bis S-16.7 entsprechend inhaltlich dokumentiert und bewertet.

Nachfolgend werden die eingegangenen Stellungnahmen, die während der Veranstaltung mündlich geäußert wurden (M-1 ff.), auf Karteikarten abgegeben wurden (K-1 ff.) sowie schriftlich eingegangen sind (S-1 ff.) 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 Stellungnahme der Verwaltung 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	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<b>Mündlich geäußerte Stellungnahmen im Rahmen der Abendveranstaltung</b>				
<b>M-1</b>					
M-1.1	Die Bürgerin bemängelt fehlende Rheinquerungen und fehlende Verbindungen mit dem Umland.	Kenntnisnahme	Der Integrierte Plan berücksichtigt die zusätzliche Rheinquerung für Fußgänger und Radfahrer, die im Masterplan vorgesehen wurde. Der Bebauungsplan wird die außerhalb des Geltungsbereichs gelegene Brücke auf der planungsrechtlichen Ebene ermöglichen. Die aktuellen Bauleitplanverfahren konzentrieren sich derzeit auf die Umsetzung des Integrierten Plans im Kernbereich des Deutzer Hafens. Die Rad- und Fußwegeverbindungen in die Umgebung sind Teil des Mobilitätskonzepts. Die Anbindungen ins Umland oder eine Brücke zur westlichen Rheinseite sind nicht Regelungsgegenstand dieser Bauleitplanverfahren. Die im Masterplan vorgesehenen Rheinbrücken werden in einem separaten Verfahren behandelt.	X	X
M-1.2	Für das Plangebiet äußert sie konkret den Wunsch	Kenntnisnahme	Die genaue Aufteilung der Straßenquerschnitte zu diesem		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	nach einer Trennung der Verkehrsströme bei der Gestaltung von Geh- und Radwegen. Im Besonderen sieht sie ein hohes Konfliktpotenzial bei Interaktionen zwischen Radfahren und Fußgängern, verstärkt durch die wachsende Pedelec-Nutzung.		Zeitpunkt noch nicht festgelegt und ist Gegenstand der weiteren Umsetzung. Der Integrierte Plan sieht eine zentrale Erschließung für den motorisierten Verkehr im Ringschluss vor. Die Hafensperranlagen, die Alfred-Schütte-Allee sowie die zwischen den Baufeldern liegenden 'Grünen Gassen' werden dem Geh- und Radverkehr vorbehalten sein. Weiterhin wird die heutige Alfred-Schütte-Allee für eine ausschließliche Rad- und Fußwegnutzung umgebaut mit getrennten Wegbereichen. In den stark frequentierten Bereichen ist ebenfalls eine weitest gehende Trennung der Verkehrsströme geplant. Konkrete Flächenzuweisungen für einzelne Verkehrsformen in den verkehrsberuhigten Bereichen erfolgen erst im Rahmen der Objektplanung.		
M-1.3	Sie wünscht sich eine Anpassung der Lichtsignalanlagen-Schaltung auf den Radverkehr.	Kenntnisnahme	Die Steuerung der Lichtsignalanlagen wird im Zuge der Umsetzung der Planung bedarfsgerecht angepasst, ist jedoch nicht Regelungsgegenstand der vorliegenden Bauleitplanverfahren.		X
<b>M-2</b>					
M-2.1	Der Bürger äußert sich kritisch zur Verkehrssituation auf der Siegburger Straße. Als Probleme sieht er die gemeinsame Führung von Straßenbahn und Autoverkehr. Er wünscht sich eine Entzerrung des Mischverkehrs. Hierzu schlägt er die Untertunnelung oder eine Führung eines Teils des Verkehrs östlich bzw. westlich der Siegburger Straße vor.	nein	Die Planung wird hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Umsetzung geprüft. Konkrete Erfordernisse für die Abwicklungen der Verkehre im Zusammenhang mit der Umsetzung des Integrierten Plans werden im Zuge der Bauleitplanverfahren berücksichtigt. Die Trennung von Straßenbahn und Autoverkehr, insbesondere mittels einer Tieferlegung, ist – soweit nicht durch die Ergebnisse der Gutachten konkreter Handlungsbedarf deutlich wird – nicht Regelungsgegenstand der aktuellen Bauleitplanverfahren.		X
M-2.2	Der Bürger gibt zu bedenken, dass durch den ruhenden Verkehr hohe gesellschaftliche Kosten entstehen, da durch den ruhenden Verkehr wertvoller Verkehrsraum genommen wird.	Kenntnisnahme	Der ruhende Verkehr wird – entsprechend dem Integrierten Plan – weitestgehend in Tiefgaragen untergebracht, die außerdem als Retentionsraum im Hochwasserfall dienen. Bei der Bemessung der Anzahl der Stellplätze werden die Vorgaben der Stellplatzsatzung der Stadt Köln berücksichtigt,		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			die Lagegunst sowie Maßnahmen des Mobilitätskonzepts führen bei der Berechnung erforderlicher Stellplätze zu entsprechenden Abschlägen.		
M-2.3	Der Bürger kritisiert die Begrifflichkeit „bezahlbarer Wohnraum“.	Kenntnisnahme	Geplant ist die Umsetzung von 30% gefördertem Wohnungsbau nach den Vorgaben des Kooperativen Baulandmodells. „Bezahlbarer Wohnraum“ ist oberhalb des öffentlich geförderten Wohnungsbaus angesiedelt, ist aber kein feststehender Begriff. Bezahlbarer Wohnraum soll z.B. über Genossenschaften und Baugruppen realisiert werden.		X
M-2.4	In Bezug auf den geförderten Wohnungsbau fordert er, dass diesem kein Stellplatz zugestanden werden soll, da in dieser Lage das Privileg besteht, alles zu Fuß erreichen zu können.	nein	Die Berechnung der notwendigen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der gültigen Stellplatzsatzung. Eine Reduzierung auf 0,7 ergibt sich bereits durch die Lagegunst und die ÖPNV-Erschließung. Weitere Reduzierungen sind durch Maßnahmen des Mobilitätskonzepts möglich. Eine neue Stellplatzsatzung ist in Bearbeitung. Vorbehaltlich der politischen Beschlussfassung soll dort eine Reduzierung bei gefördertem Wohnungsbau verankert werden.		X
<b>M-3</b>					
M-3.1	Der Bürger äußert sich zur Tatsache, dass für die S16 eine neue Brücke benötigt wird und zweifelt an einer raschen Umsetzung.	Kenntnisnahme	Die Verkehrsuntersuchung und das Mobilitätskonzept wurden sowohl mit als auch ohne S16 erstellt, um eine Umsetzbarkeit in jedem Fall zu gewährleisten. Eine Machbarkeitsstudie ist derzeit in Arbeit. Die Erweiterung der Südbrücke für die S16 ist nicht Regelungsgegenstand der vorliegenden Bauleitplanverfahren.	X	X
M-3.2	Der Bürger äußert Zustimmung zur baulichen Lösung des neuen Brückenzugangs, kritisiert aber die ausgebliebene Prüfung der Nutzung des Bahndamms als Auffahrt. Dies stellt für ihn die pragmatischste Lösung dar. Der Bürger kann sich eine Umsetzung der „Öhrchen“, die der Integrierte Plan vorsieht, nicht vorstellen, wenngleich die	Kenntnisnahme	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit der Ertüchtigung der Radroute über die Südbrücke erkannt. Eine neue Fahrradrampe ist Teil des Konzepts Deutzer Hafen und soll im Rahmen des Umbaus der Südbrücke für die neue S-Bahnlinie 16 erstellt werden. Die Errichtung des vorgesehenen Spindelbauwerks ist – ebenso wie Anpassungen der Fahrstreifen auf der Brücke	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	Querung der Alfred-Schütte-Allee aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich ist.		bzw. die linksrheinische Anbindung nicht Gegenstand der aktuellen Bauleitplanverfahren. Gleichwohl werden die Hinweise zur Kenntnis genommen. Die Nutzung des Bahndamms als Auffahrt zur Brücke wurde geprüft. Die Lösung als Rampe in Spindelform wird aufgrund der prominenten Lage aus gestalterischen Gesichtspunkten vorgezogen. Darüber hinaus wird eine Erweiterung des Bahndamms für zusätzliche Gleise einer künftigen S-Bahn erwogen. Zurzeit darf ein Radweg entlang der Südbrücke aufgrund der eingeschränkten Brückenbreite nicht ausgewiesen werden. Für Radfahrer wird sich die Situation dennoch nach dem Bau der Rampen deutlich verbessern, da die heutigen Fahrradschiebehilfen durch Rampen ersetzt werden. Der Verkehrsuntersuchung liegt eine Bestandsaufnahme und Bewertung des Ist-Zustandes – auch hinsichtlich des Radverkehrs – zugrunde. Die Planung und Umsetzung der im Verkehrsgutachten ermittelten Maßnahmen zur Ertüchtigung des Radverkehrs in der Umgebung des Plangebietes erfolgt nicht im unmittelbaren Rahmen der aktuellen Bauleitplanverfahren aber in zeitlichem Zusammenhang.		
<b>M-4</b>	Der Bürger regt den Bau weiterer Rheinbrücken an, um dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ gerecht zu werden. Im Besonderen spricht er sich für eine Verbindung zur Südstadt aus.	Kenntnisnahme	Basierend auf dem Masterplan ist im Integrierten Plan eine zusätzliche Rheinquerung angedacht. Die aktuellen Bauleitplanverfahren konzentrieren sich jedoch auf die Umsetzung des Integrierten Plans im Kernbereich des Deutzer Hafens. Weitere Rheinquerungen sind insofern nicht Regelungsgegenstand dieser Bauleitplanverfahren. Die im Masterplan vorgesehenen Rheinbrücken werden in einem separaten Verfahren behandelt. Siehe auch M-1.1	X	X
<b>M-5</b>					
M-5.1	Der Bürger erachtet einen Stellplatzschlüssel von 0,7 für zu hoch. Er gibt zu bedenken, dass Tiefga-	nein	Die Berechnung der notwendigen Stellplätze richtet sich nach den Vorgaben der gültigen Stellplatzsatzung. Eine Re-		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	ragenplätze die Kosten des Wohnungsbaus erhöhen.		duzierung auf 0,7 ergibt sich bereits durch die Lagegunst und die ÖPNV-Erschließung. Weitere Reduzierungen sind durch Maßnahmen des Mobilitätskonzepts möglich. Die Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen ist wesentlicher Bestandteil des Integrierten Plans, da die Freiräume möglichst nicht durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden sollen. Darüber hinaus bieten die Tiefgaragen erforderlichen Retentionsraum im Hochwasserfall.		
M-5.2	Der Bürger ist grundsätzlich gegen die vorgesehene Nutzung.	Kenntnisnahme	Der Rat der Stadt Köln hat sich durch den Beschluss des Integrierten Plans zur Umsetzung des Konzepts bekannt. Die Revitalisierung des Deutzer Hafens bietet die Chance, dem hohen Wohnraum- und Arbeitsplatzbedarf in der Stadt Köln gerecht zu werden.	X	X
M-6	Die Bürgerin wünscht sich in Bezug auf das Thema Barrierefreiheit ein Einbeziehen von Betroffenen als „Expert*Innen in eigener Sache“. Sie fragt, ob ein Begleitgremium für Barrierefreiheit geplant ist. Sie nennt im Besonderen den Bereich Sport, da es nur wenige barrierefreie Sportstätten in Köln gibt.	teilweise	Es ist beabsichtigt, die Erschließung im gesamten Planbereich weitestgehend barrierefrei auszugestalten. Die Planung wird außerdem mit den Beauftragten für Barrierefreiheit regelmäßig abgestimmt. Sobald konkretere Pläne vorliegen, erfolgt die regelmäßige Einbindung der Behindertenbeauftragten.		X
M-7					
M-7.1	Der Bürger fragt, ob die Straße „Im Hasental“ für eine verbesserte Anbindung an den Zubringer ertüchtigt wird, auch mit Verweis auf häufige Unfälle.	ja	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich der Straße Im Hasental erkannt. Ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird erarbeitet, bei dem verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verkehrsführung geprüft werden. Nach Abschluss des Verkehrsgutachtens wird geprüft, inwieweit die Ergebnisse im Bauleitplanverfahren verankert werden oder in anderer Form Berücksichtigung finden.	X	X
M-7.2	Eine Verkehrsentslastung durch Verbindung über den Vingster Ring wird als geeignet erachtet. Der Bürger gibt allerdings zu bedenken, dass eine	Kenntnisnahme	Der Stadt ist bewusst, dass der Ausbau der Porzer Ringstraße die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs erfordert. Zurzeit erfolgt eine Bewertung verschiedener Maß-	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	Verbindung über den Vingster Ring eine Querung der Güterverkehrsstrasse erfordert.		nahmen im Rahmen des Verkehrsgutachtens.		
M-7.3	Der Bürger erfragt die Nutzbarkeit des Hafenbeckens als Trainingsgewässer für den Kanusport. Er gibt zu bedenken, dass der Sport den Bereich belebt und aufwertet, und dass nicht der gleiche Fehler wie am Rheinauhafen gemacht werden soll.	ja	Ein Nutzungskonzept für das Hafenbecken wird zurzeit erarbeitet. Eine Nutzung für Wassersport soll vorgesehen werden und wird im Rahmen des Konzepts geprüft.		X
M-7.4	Der Bürger äußert, dass im Sportentwicklungsplan die Vision einer Wildwasserstrecke für den Kanusport enthalten ist. Er bringt hierfür das Ende des Hafenbeckens ins Spiel. Eine solche Strecke werde für eine hohe Belebung sorgen.	ja	Siehe Lfd. Nr. M-7.3		X
<b>M-8</b>	Der Bürger fragt, ob die im Gespräch befindliche Seilbahn berücksichtigt wird.	Kenntnisnahme	Da es sich bei der im Gespräch befindlichen Seilbahn noch um keine konkrete Planung handelt, kann sie zu diesem Zeitpunkt in den vorliegenden Bauleitplanverfahren nicht berücksichtigt werden.	X	X
<b>M-9</b>					
M-9.1	Als Reaktion auf die Medienberichte, dass die REWE keinen Umzug in den Deutzer Hafen mehr plant, fragt der Bürger, ob es andere denkbare Ankermieter gibt.	Kenntnisnahme	Die Entwicklung der südlichen Baufelder erfolgt unabhängig eines spezifischen Ankermieters. Die Baufelder sind auch einzeln realisierbar. Stadtplanungsamt sowie moderne stadt haben bereits viele Anfragen erhalten.		X
M-9.2	Der Bürger fragt, in welchem Maße Nachhaltigkeit und Klimaanpassung im Planungsprozess berücksichtigt werden. Auf der anderen Seite hat er die Befürchtung einer Überfrachtung der Planung.	ja	Die Themen Klimaanpassung und Nachhaltigkeit sind wesentliche Bestandteile der Planung und werden im Umweltbericht dezidiert behandelt. Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Plans wurden die Aspekte Windkomfort und Belichtung explizit berücksichtigt. Daneben hat das Büro COBE in seinem Entwurf auch erste stadtklimatische Aspekte bei seiner Planung mitbedacht. Weitere gutachterliche Betrachtungen erfolgen im Rahmen der künftigen Bauleitplanverfahren, die Ergebnisse	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPrel.	BPrel.
			werden dort berücksichtigt.		
<b>M-10</b>	Der Bürger fragt, ob das Kultur- und Veranstaltungszentrum Essigfabrik seine Expertise bei der Stadt einbringen soll. Er bedauert, dass es noch keine Machbarkeitsstudie im Bereich Kultur gibt.	ja	Es ist vorgesehen, ein kulturelles Angebot für den Deutzer Hafen zu etablieren. In welchem Rahmen dies geschieht, wird zzt. geprüft.		X
	<b>Stellungnahmen auf Karteikarten aus den Themenkojen</b>				
	<b>Themenkoje Verkehr</b>				
<b>K-1</b>	Es wird angemerkt, dass die Linie 7 täglich ab der Südbrücke im Stau steht. Hierzu wird eine generelle Trennung von Straßenbahn und dem motorisierten Verkehr angeregt. Vertiefend wird eine unterirdische Führung der Straßenbahn vorgeschlagen. Konkret wird etwa die Siegburger Straße oder der Bereich zwischen den Haltestellen Poll-Salmstraße und Deutzer Freiheit genannt.	Kenntnisnahme	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich der Siegburger Straße erkannt. Ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird erarbeitet, bei dem verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verkehrsführung geprüft werden. Eine unterirdische Führung der Linie 7 ist nicht geplant.	X	X
<b>K-2</b>	Eine direkte Verbindung zum Bahnhof Messe/Deutz soll ermöglicht werden. Vorgeschlagen wird die Verlängerung der Linie 7 oder eine rechtsrheinische Linie mit dem Verlauf Poll-Deutzer Hafen – Deutzer Bahnhof – Mülheim	Kenntnisnahme	Die mögliche Verlängerung der Linie 7 bis zum Deutzer Bahnhof wird zzt. Im Rahmen des Erschließungskonzeptes untersucht. Planungen hierzu sind nicht Gegenstand der Bauleitplanverfahren.	X	X
<b>K-3</b>	Es wird nach der Anbindung der Linie 7 gefragt.	Kenntnisnahme	Die Linie 7 ist über die bestehenden Haltestellen Drehbrücke und Poller Kirchweg in Richtung Innenstadt und Porz/Zündorf angebunden. Eine Verbindung zum Bahnhof Deutz wird geprüft.	X	X
<b>K-4</b>	Es wird ein begrüntes Rasengleis an der Siegburger Straße/Straßenbahn zur Verbesserung hinsichtlich Schall und Optik vorgeschlagen. Es werden mehr Bäume gewünscht.	teilweise	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich der Siegburger Straße erkannt. Konkrete gestalterische Maßnahmen sind bislang noch nicht geplant. Die Auswirkungen von verkehrlichen Anlagen werden im	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			<p>Rahmen der Bauleitplanverfahren schalltechnisch untersucht. Falls erforderlich, werden schalltechnische Minderungsmaßnahmen im Bebauungsplan vorgesehen.</p> <p>Die Siegburger Straße soll gemäß Integriertem Plan mit einer doppelten Baumreihe bepflanzt werden, sofern sich dies auf Basis der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens realisieren lässt.</p>		
<b>K-5</b>	Es werden breite Radschnellwege in Richtung des Bahnhofes Messe/Deutz gefordert.	Kenntnisnahme	<p>Im Zuge von Um- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Siegburger Straße werden die Bedürfnisse des Radverkehrs berücksichtigt. Zudem wird die heutige Alfred-Schütte-Allee im Bereich des Deutzer Hafens zu einem Radweg umgebaut. Die Radwegeplanung nördlich der Drehbrücke liegt außerhalb des Geltungsbereichs der vorliegenden Bauleitplanverfahren. Es wird geprüft, ob sie in das Mobilitätskonzept sowie im anstehenden Radverkehrskonzept Porz aufgenommen wird.</p>	X	X
<b>K-6</b>	Es besteht der Wunsch, dass der barrierefreie Zugang zur Südbrücke möglichst schnell realisiert wird. Zusätzlich soll auch ein solcher Zugang am anderen Brückenende eingeplant werden.	Kenntnisnahme	<p>Barrierefreie Zugänge sowie die Nutzung der Südbrücke als Fuß- und Radwegverbindung sind die langfristige städtische Zielsetzung.</p> <p>Der barrierefreie Zugang zur Südbrücke sowie die notwendigen Wegebreiten für eine Radwegnutzung stehen allerdings in Abhängigkeit zur Entwicklung der S-Bahn. Für diese wird zzt. eine Machbarkeitsstudie erstellt, auf deren Basis die Planung weiter konkretisiert werden kann.</p>	X	X
<b>K-7</b>	Es wird angeregt, anstelle einer weiteren Rheinquerung, die Anbindung für Fußgänger an die Severinsbrücke zu verbessern.	ja	<p>Die Verbesserung der Anbindung über die Südbrücke für Fußgänger und Radfahrer ist die langfristige städtische Zielsetzung.</p> <p>Zurzeit ist die Nutzung der Severinsbrücke für Fußgänger durch Zugänge im Straßenverlauf sowie über die Treppenanlage an der Siegburger Straße möglich. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen zur S-Bahnanbindung sowie zu den Rheinquerungen gemäß Masterplan wird auch die verbesserte Anbindung über die Südbrücke für den Fuß- und</p>	X	X



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			Radverkehr geprüft.		
<b>K-8</b>	Es wird gefragt, warum die Brücke über den Rhein in der Planung fehlt.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-1.1	X	X
<b>K-9</b>	Ein Konzept für Radabstellplätze für private Bewohner-, und Besucher- sowie Shared-Räder soll erarbeitet werden. Als zentrale Anforderungen werden überdacht, beleuchtet und sicher genannt.  Es werden barrierefreie Fahrradgaragen in den Wohngebäuden sowie ausreichend Fahrradstellplätze auf dem Gelände gefordert.	ja	Im Zuge der Umsetzung des Integrierten Plans soll durch eine Förderung des ÖPNV, des Fußgänger- und Fahrradverkehrs einer Erhöhung des Pkw-Verkehrs begrenzt werden. Dies spiegelt sich im Erschließungskonzept wieder. In den darauf aufbauenden Bauleitplanverfahren werden diese Ziele durch die Bereitstellung entsprechender Flächen weiter verfolgt. Konkrete Anforderungen hinsichtlich der Ausgestaltung von Fahrradstellplätzen können im Rahmen des Bebauungsplans nicht gesichert werden, sind aber im Zuge der Umsetzung zu beachten. Die Ausstattung der geplanten Mobilitätsstationen mit z.B. Leihrädern sowie die Lage von Fahrradstellplätzen wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts geprüft und festgelegt.	X	X
<b>K-10</b>	Es werden Bedenken geäußert, dass die vorgesehene Buslinie nicht genutzt wird, da es eine Parallelverbindung mit der Straßenbahn gibt. Vielmehr sollten die Kapazitäten der Straßenbahn ausgebaut werden.	ja	Die Buslinie folgt nur in Teilen dem Verlauf der Stadtbahn. Die Buslinie übernimmt eine kleinteiligere Anbindungsfunktion, insbesondere auf der westlichen Halbinsel, um so durch Umsteigemöglichkeiten eine gute Erreichbarkeit für das gesamte ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Der Bus sorgt zudem für eine direkte Anbindung des Deutzer Hafens an den Bahnhof Deutz. Die Linie 7 wird außerdem untersucht, siehe Lfd. Nr. K-2.	X	X
<b>K-11</b>	Es wird als Frage formuliert beanstandet, dass vom Deutzer Hafen der Chlodwigplatz nicht mit der KVB erreicht werden kann.	Kenntnisnahme	Durch Umsteigemöglichkeiten wird die Erreichbarkeit einzelner Haltestellen in der Regel gewährleistet. Es ist mittel- bis langfristig geplant, eine S-Bahn-Verbindung (S16) über die Südbrücke in die Südstadt herzustellen. Vom Ubierring aus sieht die bisherigen Planung gemäß Masterplan Innenstadt lediglich die Prüfung einer Fuß- und Radwegebrücke zum Deutzer Hafen vor, siehe auch Lfd. Nr. M-3.1.	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPRel.	BPRel.
K-12	Es wird gefordert bei der KFZ-Brücke die Option für eine Bahnverbindung zum Rheinhafen offen zu halten, da eine Stadtbahn oder zukünftig auch autonome Mobilität denkbar ist.	nein	Eine Straßenbahnanbindung von der Siegburger Straße über die geplante KFZ-Brücke auf die andere Rheinseite ist nicht geplant.	X	X
K-13	Es wird beanstandet, dass die die Möglichkeit der Verlegung der Linie 7 auf die HGK Gleise starr ignoriert wird.	nein	Die Gleise der HGK südlich des Deutzer Hafens sind weiterhin betriebsnotwendig. Unabhängig davon wurde vorsorglich die Nutzung der HGK-Trasse als Stadtbahntrasse im Rahmen der Verkehrsuntersuchung betrachtet. Eine Umsetzung scheitert an der Höhenlage der Straßen nördlich des Bahndamms, da diese hochwassergeschützt ausgeführt werden und entsprechend über dem heutigen Niveau liegen. Eine Durchführung unter der Bahntrasse ist damit nicht mehr möglich. Zusätzlich ist ein Verschwenk von der Trasse auf die Straße Am Schnellert aufgrund des Flächenbedarfs durch erforderliche Radien nicht möglich.	X	X
K-14	Es besteht der Wunsch nach einer Einbeziehung der Seilbahn-Planungen. Es soll frühzeitig geprüft werden, ob Seilbahn-Verkehr sinnvoll ist.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-8	X	X
K-15	Zur Vermeidung von MIV wird angeregt zunächst die S-Bahn-Linie zu aktivieren und erst anschließend das Areal zu bebauen.	nein	Für die S-Bahn wird zzt. eine Machbarkeitsstudie erstellt, die Bauleitplanverfahren für den Deutzer Hafen werden parallel zur Entwicklung der S-Bahn-Linie durchgeführt. Die ÖPNV-Erschließung des Gebietes wird aber auch ohne S-Bahn gesichert. Des Weiteren wird ein Mobilitätskonzept entwickelt, um den MIV-Anteil weiter zu reduzieren.	X	X
K-16	Eine frühzeitige Planung des S-Bahnhofs Poll wird gewünscht.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. K-15	X	X
K-17	Es wird gefragt, wie sich Planung auf die Parksituation für Mitarbeiter*Innen der bestehenden Bürogebäude östlich der Siegburger Straße auswirken wird.	Kenntnisnahme	Der Bereich östlich der Siegburger Straße ist nicht Regelungsgegenstand der vorliegenden Bauleitplanverfahren. Die Büros und Gewerbebetriebe östlich der Siegburger Straße müssen selbst die für die Mitarbeiter*Innen benötigten Stellplätze nachweisen und für Mobilitätsangebote sorgen. Im Bereich des Deutzer Hafens werden ausreichend Stell-	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			plätze für Bewohner, Besucher und Arbeitende in Parkhäusern und Tiefgaragen vorgesehen sowie ausreichend Mobilitätsangebote geschaffen, so dass kein erhöhter Parkdruck östlich der Siegburger Straße aufkommen wird.		
<b>K-18</b>	Es wird gefragt, wo Besucher der Poller Wiesen nach einer Bebauung der Fläche parken können. Aktuell parken diese häufig auf den Brachflächen, die bebaut werden sollen.	ja	'Wildes' Parken ist ein Phänomen in mindergenutzten Bereichen. Durch die Entwicklung des Deutzer Hafens wird die Erreichbarkeit der Poller Wiesen für den MIV eingeschränkt. Parallel werden der ÖPNV sowie der Radverkehr in diesem Bereich ertüchtigt, so dass die Poller Wiesen als Naherholungsraum erreichbar bleiben. Zudem entstehen neue öffentliche Stellplätze in Tiefgaragen bzw. Parkhäusern.	X	X
<b>K-19</b>	Es wird eine Reduzierung der Stellplätze bei gefördertem Wohnungsbau gefordert.	nein	Siehe Lfd. Nr. M-2.4	X	X
<b>K-20</b>	Es werden Bedenken geäußert, da tagsüber die Parksituation auf dem Poller Kirchweg bereits heute sehr angespannt ist. Es wird gefragt, wie die wegfallenden Parkmöglichkeiten am Rhein/Kirchweg ausgeglichen werden sollen.	ja	Auf Basis der veränderten Nutzungsstruktur im Deutzer Hafen sind private und öffentliche Stellplätze – überwiegend in Tiefgaragen sowie Parkhäusern – geplant. Zu Parken am Rhein, siehe Lfd. Nr. K-18.	X	X
<b>K-21</b>	Es wird aufgrund der Innenstadtlage des Plangebiets gefragt, warum diese nicht als autofreie Siedlung konzipiert wird.	nein	Eine autofreie Siedlung war bereits als Basis des Integrierten Plans nicht vorgesehen. Die angestrebte Nutzung (hinsichtlich Größe und Mischung) des Areals lässt aus Sicht der Stadt Köln eine autofreie Umsetzung nicht zu. Zudem erfüllt die Parkraumbereitstellung in Tiefgaragen eine wichtige Funktion hinsichtlich des Hochwasserretentionsraums und ist wesentlicher Bestandteil des Integrierten Plans. Teilbereiche wie Promenade, Plätze und große Teile der „Grünen Gassen“ sind autofrei geplant. Ziel der Planung insgesamt ist auf jeden Fall eine autoarme Erschließung.	X	X
<b>K-22</b>	Es soll eine überregionale Bereitstellung von Ladeparkplätzen für E-Mobilität geprüft werden.	Kenntnisnahme	Innerhalb des Plangebiets werden Ladeparkplätze für E-Mobilität zur Verfügung gestellt werden. Eine überregionale Bereitstellung ist nicht Gegenstand der Bauleitplanverfahren	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			zur Umsetzung des Integrierten Plans. Zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum der Stadt Köln gibt es bereits ein Standortkonzept, das am 4.4.2019 beschlossen wurde und von der Verwaltung umgesetzt werden soll (Session 3677/2018).		
<b>K-23</b>	Es wird gefragt, ob eine Einrichtung von Mobilitäts-Hubs vorgesehen ist.	ja	Innerhalb des Deuter Hafens sind sechs Mobilstationen vorgesehen, vier davon befinden sich im Bereich bestehender oder geplanter ÖPNV-Haltestellen. An den Mobilitätsstationen sollen neben Car-Sharing auch Fahrradverleih bzw. – abstellanlagen angeboten werden.	X	X
<b>K-24</b>	Es wird nach der Planung für Besucherparkplätze gefragt.	ja	Besucherparkplätze werden innerhalb des Plangebietes in Parkhäusern zur Verfügung stehen.	X	X
<b>K-25</b>	Die Haupterschließung soll nicht als „Rennstrecke“ ausgebildet werden	ja	Die interne Erschließung des Deutzer Hafens soll ausschließlich der Quartierserschließung dienen. Eine entsprechende Ausgestaltung mit verkehrsberuhigtem Charakter ist vorgesehen.	X	X
<b>K-26</b>	Es wird vor der Staugefahr auf der Siegburger Straße gewarnt, da bei einer Sperrung der A4 der gesamte Verkehr über diese Straße fließt. Auch die SL7 ist betroffen.	Kenntnisnahme	Der Verkehrsuntersuchung liegt eine Bestandsaufnahme und Bewertung des Ist-Zustandes zugrunde. Das vorgetragene Szenario stellt einen Sonderfall dar, der nicht Gegenstand der Verkehrsuntersuchung sein kann. Zur Reduzierung des MIV auf der Siegburger Straße sollen Maßnahmen ergriffen werden.	X	X
<b>K-27</b>	Es wird gefordert, den motorisierten Verkehr auf der Siegburger Straße auf eine Spur je Richtung zu beschränken, um mehr Raum für andere Verkehre bereitstellen zu können.	ja	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich der Siegburger Straße erkannt. Nach Abschluss des Verkehrsgutachtens wird geprüft, inwieweit die Ergebnisse im Bauleitplanverfahren verankert werden oder in anderer Form Berücksichtigung finden.	X	X
<b>K-28</b>	Es wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h zwischen Raiffeisenstraße und Auf dem Sandberg gefordert.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-27	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
K-29	Es wird geäußert, dass eine Beruhigung des Verkehrs auf der Siegburger Straße Bedenken ausräumen würde.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-27	X	X
K-30	Es soll eine Sicherung der Verkehrsanbindung in die südliche Alfred-Schütte-Allee erfolgen.	ja	Die Anbindung der Alfred-Schütte-Allee südlich des Bahndamms an die Erschließung innerhalb des Deutzer Hafens wird im Rahmen der kommenden Bauleitplanverfahren sichergestellt.	X	X
K-31	Es wird angeregt, dass hinsichtlich des zu- und abfließenden Verkehrs auch die neuen Gewerbeflächen Kaltenbornweg und Dr.-Simon-Straße berücksichtigt werden müssen.	ja	Die genannten Gewerbeflächen sind in die Bestandsaufnahme der Verkehrsuntersuchung eingeflossen.	X	X
K-32	Es wird gefordert, dass bei Verlängerung des Rolshover Kirchwegs die Anwohner berücksichtigt werden.	ja	Die Auswirkungen der empfohlenen Ausbaumaßnahmen in der Umgebung des Deutzer Hafens auf den Rolshover Kirchweg werden im Verkehrsgutachten untersucht. Nach Abschluss des Verkehrsgutachtens wird geprüft, inwieweit die Ergebnisse im Bauleitplanverfahren verankert werden oder in anderer Form Berücksichtigung finden.	X	X
K-33	Es wird gefragt, wohin der Verkehr, wenn die Verlängerung des Rolshover Kirchwegs auf die Rolshover Straße mündet, abfließen soll.	ja	Im Rahmen des Verkehrskonzepts wird die Fragestellung geprüft und berücksichtigt.	X	X
K-34	Es wird gefordert, dass die Verkehrslösungen teils als Vorleistung erbracht werden, damit deren Nutzen geprüft/ bewiesen werden kann.	nein	Die Umsetzung der Um- und Ausbaumaßnahmen erfolgt im zeitlichen Zusammenhang mit der Entwicklung des Deutzer Hafens. Die bauliche Entwicklung des Gesamtgebietes erstreckt sich auf einen Zeitrahmen von voraussichtlich etwa 10 Jahren. Ein im Vorfeld zu erbringender Beweis ist nicht möglich, da die maximale Ausnutzung des Integrierten Plans erst mit Abschluss der Maßnahme erfolgt.	X	X
	<b>Themenkoje Verfahren</b>				
K-35	Es wird eine Veröffentlichung der Antworten auf die Fragen, die in der Veranstaltung im März 2018	ja	Die im Rahmen der Präsentation des Integrierten Plans im März 2018 geäußerten Anregungen wurden bei der Überar-		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	gestellt wurden, gewünscht.		beitung der Planung für den politischen Beschluss zur Umsetzung berücksichtigt. Die Dokumentation der Veranstaltung vom März 2018 steht der Öffentlichkeit zum Download bereit.		
<b>K-36</b>	In Bezug auf die Vermarktung bestehen Rückfragen zu Zuständigkeit und Ansprechpartnern, den Verfahrensablauf, den Vergabekriterien und dem Zeitpunkt des Vergabebeginns.	Kenntnisnahme	Fragen zur Vermarktung können an die Stadtverwaltung bzw. die Flächenbesitzer gestellt werden.		X
<b>K-37</b>	Bezüglich des Vermarktungsdatums ab 2022 wird nachgefragt, ob ab diesem Datum eine Vermarktung der Baufelder oder der Wohnungen vorgesehen ist.	Kenntnisnahme	Die Vermarktung der Baufelder ist ab 2022 geplant.		X
<b>K-38</b>	Es wird nach Möglichkeiten eine Mitwirkung im Rahmen der Umsetzung (2022) gefragt.	Kenntnisnahme	Es sind bereits Interessenbekundungen beim Stadtplanungsamt oder moderne Stadt möglich.		X
<b>K-39</b>	Es wird nach dem Zeitpunkt der Beauftragung von Fachgutachten gefragt.	Kenntnisnahme	Die Fachgutachten werden zzt. beauftragt bzw. wurden bereits erarbeitet. Erkenntnisse aus den Fachgutachten bilden die Basis für das anstehende Bauleitplanverfahren.	X	X
<b>K-40</b>	Es wird gefragt, ob bei der Vermarktung der GE-Flächen der Bund, mit einem kreativen Konzept, ein geeigneter Investor sein könnte.	ja	Im Rahmen der Konzeptvergaben werden die vorliegenden Konzepte geprüft und nach einem noch abzustimmenden Kriterienkatalog bewertet und anschließend vergeben.	X	X
<b>K-41</b>	Eine frühzeitige Koordinierung soll ein Zusammenbringen von großen Investoren und „kleinen“ Interessenten ermöglichen. Es wird gewünscht, dass durch frühzeitige Kooperationen eine Uneinheitlichkeit in der Gestaltung der Baukörper gefördert wird. Es soll vermieden werden ganze Baufelder an einen Investor/Bauträger zu vergeben.	ja	Das Baufeld wird als die kleinste Ausschreibungseinheit angesehen. Eine Umsetzung einzelner Gebäude, durch z.B. Baugruppen ist für einzelne Baufelder angedacht. Durch die Entwicklung des Deutzer Blocks im Integrierten Plan ist eine gewisse Uneinheitlichkeit als stilprägendes Element für das neue Quartier vorgesehen. Die Umsetzung soll im Rahmen von Qualifizierungsverfahren im Vorfeld der Bauleitplanverfahren gesichert werden. Diesen werden Vorgaben bzw. Gestaltungsleitlinien zur Ausgestaltung des „Deutzer Blocks“ zugrunde liegen.		X
<b>K-42</b>	Als Anregung wird ein Vergleich zu München gezogen wo eine kooperative Quartiersentwicklung	Kenntnisnahme	Das Kooperative Baulandmodell der Stadt Köln sieht neben der Schaffung von 30% gefördertem Wohnungsbau, eine	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPRel.	BPrel.
	durch Verpflichtung der Investoren (1€/qm BGF) umgesetzt wird.		Pauschalzahlung für soziale Infrastruktur sowie, je nach Bedarfsermittlung, die Errichtung von öffentlichen Grünflächen, Kinderspielplätzen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.		
<b>K-43</b>	Es wird gefragt, wie die Qualität des COBE-Entwurfs in die Umsetzung übertragen wird.	ja	Der Entwicklung der Baufelder gehen Qualifizierungen in Form unterschiedlicher Verfahren voran. Durch Wettbewerbe u.ä. Auswahlverfahren wird die städtebauliche und architektonische Qualität gesichert.		X
<b>K-44</b>	Es wird angeregt, dass anstelle eines reinen und allgemeinen Wohngebiets, ein Urbanes Gebiet (MU) festgesetzt werden sollte.	ja	Sofern für die Baufelder eine Nutzungsmischung vorgesehen ist, die über die Möglichkeiten eines Allgemeinen Wohngebietes hinausgeht, ist vorgesehen, Mischgebiete oder Urbane Gebiete festzusetzen. Die Festsetzung Reiner Wohngebiete nicht vorgesehen. Die Darstellung von Gemischten Bauflächen (M) im Flächennutzungsplan ermöglicht die Festsetzung von Urbanen Gebieten (MU) sowie Mischgebieten (MI) im Bebauungsplan.	X	X
<b>K-45</b>	Eine Festsetzung von Höhen anstelle von Vollgeschossen wird angeregt.	ja	In den Bebauungsplänen wird die zulässige Höhe baulicher Anlagen festgesetzt werden.		X
<b>K-46</b>	Es wird gefragt, wie viele Geschosse geplant sind und ob der Dom von Poll aus sichtbar bleibt.	ja	Im Integrierten Plan sind im Mittel 5 bis 7 Geschosse sowie punktuell in einigen Baufeldern bis zu 20 Geschosse vorgesehen. Die Sichtbarkeit des Doms von den Poller Wiesen ist nicht betroffen, die Sichtbarkeit von Poll selbst wird voraussichtlich in Teilen eingeschränkt, aber nicht verhindert.		X
<b>K-47</b>	Bezüglich der angestrebten Dichte und Höhe werden Bedenken geäußert. Konkret wird geäußert, dass da eine solche Bebauung (außerhalb der Bürozeiten) einen „Angstraum“ darstellt.	ja	Die Dichte und Höhe der geplanten Bebauung ist Bestandteil des durch den Rat beschlossenen Integrierten Plans. Durch die angestrebte Nutzungsmischung wird ein ausreichender Anteil an Wohnnutzungen angestrebt, die eine Verödung des Deutzer Hafens außerhalb von Büro- und Geschäftszeiten verhindern soll. Durch ausreichende Beleuchtung soll außerdem das Entstehen von Angsträumen verhindert werden.		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
K-48	Kritisiert wird, dass die Blöcke zwischen Rheinwiesen und Hafenbecken eng zusammenstehen und so die Möglichkeit einer zukünftigen Rheinbrücke verbauen.	ja	Eine zusätzliche Brücke über den Rhein ist eine Überlegung, die auf den städtebaulichen Masterplan für die Innenstadt Köln zurückgeht und in den Integrierten Plan übernommen wurde. Sie ist zwar nicht Bestandteil der aktuellen Bauleitplanverfahren, in der Verlängerung der Autobrücke über den Deutzer Hafen ist jedoch eine Sichtachse – ausgehend vom Platz 2 auf der Ostseite des Hafens – vorgesehen, in der die zusätzliche Brücke zu einem späteren Zeitpunkt errichtet werden könnte.		X
K-49	Nach „innen“ sollen keine Baugrenzen festgesetzt werden.	nein	Die konkrete Festsetzung von Baugrenzen erfolgt nach weiteren Qualifizierungsverfahren in Abhängigkeit der Nutzungsanforderungen aber auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Belichtung. Aufgrund der Höhe und Dichte sind voraussichtlich Baulinien oder zumindest Baugrenzen für die Innenhofbereiche festzusetzen.		X
K-50	Es wird gefragt, ob eine ausreichende Belichtung/Besonnung sichergestellt wird.	ja	Im Rahmen der Bauleitplanverfahren zur Umsetzung des Integrierten Plans wird durch Gutachten sichergestellt, dass für Wohnnutzungen eine ausreichende Besonnung möglich ist und die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Für Bereiche mit nicht ausreichender Besonnung werden Wohnnutzungen ausgeschlossen.		X
K-51	Die Schaffung eines architektonischen Highlights am Wasser wird gewünscht.	ja	Durch Wettbewerbe u.ä. Auswahlverfahren wird die städtebauliche und architektonische Qualität im gesamten Plangebiet gesichert. Architektonische Highlights in Form von solitären Baukörpern sind entsprechend des Integrierten Plans nur an ausgewählten Stellen im Deutzer Hafen vorgesehen.		X
K-52	Die Erlebbarkeit des Hafenbeckens sollte durch Terrassen, Abstufungen, etc. verbessert werden.	ja	Im Integrierten Plan ist die Einbeziehung des Hafenbeckens durch schwimmende Plattformen oder Pontons vorgesehen. Konkretisierungen erfolgen im weiteren Verfahren.		X
K-53	Die Planung von Uneinheitlichkeit in Bezug auf Nutzung und Baugestalt wird zur Schaffung eines lebendigen Quartiers gefordert.	ja	Durch die Entwicklung des Deutzer Blocks und die angestrebte Nutzungsmischung im Integrierten Plan ist eine gewisse Uneinheitlichkeit als stilprägendes Element für das		X



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			neue Quartier vorgesehen. Die Umsetzung soll im Rahmen im Rahmen von Qualifizierungsverfahren im Vorfeld der Bauleitplanverfahren gesichert werden. Siehe auch Lfd. Nr. K-41		
<b>K-54</b>	Gefordert wird, dass die Erdgeschosszonen durchgehend belebet werden.	ja	Ziel der städtebaulichen Planung ist ein belebtes Quartier. Im Integrierten Plan sind unterschiedliche Nutzungsarten und -intensitäten für den Deutzer Hafen vorgegeben. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren und flankierende vertragliche Vereinbarungen soll die Umsetzung gesichert werden.		X
<b>K-55</b>	Es werden abwechslungsreiche, nicht zu nüchterne Fassaden, das Mitplanen von Balkonen und Terrassen, sowie allgemein ein genießbarer Domblick gefordert.	ja	Durch die Entwicklung des Deutzer Blocks im Integrierten Plan ist eine gewisse Uneinheitlichkeit als stilprägendes Element für das neue Quartier vorgesehen. Die Umsetzung soll im Rahmen von Qualifizierungsverfahren im Vorfeld der Bauleitplanverfahren gesichert werden. Der Domblick wird aufgrund der Ausrichtung des Hafenbeckens von in Teilen von der künftigen Hafenpromenade sowie den Poller Wiesen weitestgehend uneingeschränkt möglich sein. Zudem werden die geplanten Hochpunkte überwiegend einen Domblick haben.		X
<b>K-56</b>	Es wird gefragt, ob mit Gestaltung der Bestandsgebäude (Mühle) jemand vertraut ist.	ja	Die Umnutzung bzw. Entwicklung der Mühlen wird durch eigene Qualifizierungsverfahren vorbereitet, in denen sich intensiv mit dem Gebäudebestand auseinandergesetzt wird. Eine Machbarkeitsstudie wurde durch die Architekturbüros Astoc und Anderhalten erarbeitet.		X
<b>K-57</b>	Die Silos der Mühlen sollen ersetzt oder grundlegend geändert werden.	nein	Die Silos werden in Teilen als stilprägendes Element der vorhandenen und schützenswerten Baustruktur in eine neue Nutzung übernommen. Hierzu wird eine Machbarkeitsuntersuchung erstellt, die Vorschläge für eine Nachnutzung macht. Die Mühlen unterliegen außerdem in großen Bereichen dem Denkmalschutz.		X
<b>K-58</b>	Eine ausführliche Betrachtung der Bereiche Sport, Kultur, und Jugend wird gefordert.	ja	In die städtebauliche Entwicklung werden die Bereiche Kultur, Sport (s.a. Sportentwicklungsplan) sowie Spiel-, Sport- und Aufenthaltsbereiche für Kinder und Jugendliche inte-	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPRel.	BPrel.
			griert. Die genaue Abstimmung und Ausdifferenzierung erfolgt im weiteren Verfahren.		
<b>K-59</b>	Neben der vorgesehenen Grundschule wird die Errichtung einer weiterführenden Schule angeregt.	nein	Im Rahmen des Schulentwicklungsplans sollte eine gesamtstädtische Lösung zur Deckung des Schulbedarfs erarbeitet werden. Eine weiterführende Schule im Bereich des Deutzer Hafens ist aktuell nicht vorgesehen.	X	X
<b>K-60</b>	Ein anspruchsvolles Bildungsprogramm für ein breites Publikum soll geschaffen werden.	ja	Es ist vorgesehen, ein kulturelles Angebot auf der Ostseite des Hafens zu etablieren. In welchem Rahmen dies geschieht, wird zzt. geprüft.	X	X
<b>K-61</b>	Es wird nach dem Erhalt der Essigfabrik gefragt. Die Essigfabrik soll als kulturelle Identität erhalten werden um einen Kulturstau in Deutz zu vermeiden.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-60	X	X
<b>K-62</b>	Der Industriecharme sollte für kulturelle Angebote oder ein kulturelles Abendprogramm genutzt werden.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-60	X	X
<b>K-63</b>	Es wird kritisch hinterfragt warum in einem modernen Stadtviertel keine Theaterräume oder Spielstätten vorgesehen sind.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-60	X	X
<b>K-64</b>	Kulturellen Angebote in den Bereichen Kunst, Tanz und Theater werden gefordert.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-60	X	X
<b>K-65</b>	Eine Berücksichtigung von Atelierhäusern für bildende Künstler/Innen sowie Ausstellungshallen ist gewünscht.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-60		X
<b>K-66</b>	Es wird gefragt, ob öffentliche Toiletten im Bereich der Grünflächen/Poller Wiesen berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Die Bereitstellung öffentlicher Toiletten ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens.		X
<b>K-67</b>	Es wird gefragt, welche Angebote für junge Leute vorgesehen sind und welche Maßnahmen die Lebensqualität sichern sollen.	ja	Innerhalb der Parkanlagen sind mehrere öffentliche Spielplätze vorgesehen. Im Park 3 wird die Anlage eines Bolzplatzes sowie einer Skateanlage geprüft. Die im Rahmen des	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			Sportentwicklungsplanes erarbeiten Ideen, wie eine Laufstrecke, Wassersport auf dem Hafenbecken etc. werden geprüft. Maßnahmen zur Sicherung der Lebensqualität sind u.a. die Herstellung verschiedene Freiraumqualitäten wie die Promenade am Hafenbecken, Parks und Plätze als Begegnungs- und Erholungsräume, ein kulturelles und gastronomisches Angebot, Nahversorgung, Sport- und Freizeitnutzung im und am Hafenbecken und in den Parks.		
<b>K-68</b>	Die Umsetzung des Pools sollte unbedingt weitergeführt werden, da es in Köln zu wenige Freibäder gibt.	ja	Die Möglichkeit einer Badeeinrichtung im direkten Bereich des Hafenbeckens wird zzt. geprüft.		X
<b>K-69</b>	Es sollen Fußball- und Sportplätze berücksichtigt werden.	nein	Im Park 3 ist die Anlage eines Bolzplatzes sowie einer Skateanlage geplant. Außerdem sind Spielplätze sowie Wassersport, Laufstrecken u.Ä. angedacht. Fußball- oder Sportplätze sind aufgrund der begrenzten Freiflächen im Bereich des Deutzer Hafens nicht vorgesehen, sind aber in der näheren Umgebung vorhanden.	X	X
<b>K-70</b>	Die Idee eines Trimm-Pfades für Kinder und Erwachsene wird eingebracht.	ja	Innerhalb der Parkanlagen sind mehrere Spielplätze für Kinder im Alter von 6-18 Jahren vorgesehen. Die Möglichkeit eines Angebots für Erwachsene wird geprüft.		X
<b>K-71</b>	Nachhaltigkeitsaspekte sollen in die Planung integriert werden. Gefragt wird, ob im Bebauungsplan die Ansätze zum nachhaltigen Quartier und systematische Vorgaben zur nachhaltigen Bebauung und Quartiersentwicklung aufgenommen werden.	ja	Nachhaltigkeit ist wesentlicher Bestandteil der Planung und wird im Umweltbericht dezidiert behandelt. Soweit der Festsetzungskatalog nach § 9 Baugesetzbuch dies zulässt, werden Festsetzungen zur nachhaltigen Bebauung und Quartiersentwicklung geprüft und getroffen. Siehe auch Lfd. Nr. M-9.2	X	X
<b>K-72</b>	Ein Bau der Gebäude im Passivhaus- oder Plusenergie-Standard wird gefordert.	Kenntnisnahme	Bei der Errichtung von Neubauten sind die aktuellen gesetzlichen Anforderungen an den Stand der Technik hinsichtlich des Energiebedarfs zu beachten (EnEV, EEWärmeG bzw. zukünftig GEG 2019 oder Klimaschutzgesetz). Eine Umsetzung der Gebäude im Passivhaus- und Plusenergie-		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			Standard wird im weiteren Verfahren geprüft.		
<b>K-73</b>	Die Möglichkeit der Umsetzung eines autarken Energiekonzepts sollte geprüft werden.	Kenntnisnahme	Auf der Ebene der Bauleitplanverfahren sind bislang keine Vorgaben hinsichtlich eines Energiekonzeptes vorgesehen. Im Rahmen der Qualifizierung der einzelnen Baufelder wird das Thema Energieversorgung berücksichtigt. Der Deutzer Hafen soll mit Fernwärme versorgt werden. Weitere Energieträger, insb. erneuerbare Energien werden im Laufe des weiteren Verfahrens geprüft. Siehe auch Lfd. Nr. K-72.	X	X
<b>K-74</b>	Es wird nach der Implementierung von ökologischen Aspekten im Bereich Wasser, wie etwa Regenwassernutzung oder Energie-Gewinnung gefragt.	teilweise	Ökologische Aspekte sind Teil der Planung und werden im Umweltbericht dezidiert behandelt. Aufgrund der Nähe zum Rhein wird Regenwasser direkt dorthin geleitet. Weitere wasserspezifische Aspekte werden im Lauf der weiteren Planung in Abstimmung mit StEB geprüft. Im Rahmen der Qualifizierung der einzelnen Baufelder werden diese Themen ebenfalls vertieft geprüft. Siehe auch Lfd. Nr. K-72	X	X
<b>K-75</b>	Es wird gefordert, die Schallreflektion in Richtung Poll zu berücksichtigen, da eine Zunahme der Lärmbelastung im Norden von Poll durch Schallreflektion der hohen Bebauung befürchtet wird.	ja	Die Auswirkungen der Planung auf umgebende Nutzungen werden im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens untersucht. Ergebnisse werden in den Festsetzungen der Bebauungspläne berücksichtigt. Weiträumige Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Minimierung von Reflexionen durch bauliche Gestaltung und teilweise schallabsorbierende Fassaden.	X	X
<b>K-76</b>	Es wird gefragt, wie sich der bauliche Schallschutz entlang der Bahn langfristig sichern lässt und was passieren würde wenn der Lärmschutz (auch die Gebäude) in der Zukunft abgerissen wird.	ja	Die Errichtung der Gebäude nördlich der südlichen Baufelder, ist an deren Errichtung gekoppelt oder müssen mit passivem Schallschutz ausgestattet werden. Der Abriss von Gebäuden bedarf einer Abrissgenehmigung. Sofern der Abriss den Zielen der Planung (Schallschutz) entgegensteht, kann die Genehmigung nicht erteilt werden. Die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile von Gebäuden bei passivem Lärmschutz werden auf Basis	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			der freien Schallausbreitung festgesetzt. Geringere Schalldämmungen sind erst zulässig, wenn durch andere Maßnahmen im Genehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse erfüllt werden. Dabei kann die Abschirmung durch bereits errichtete Gebäude berücksichtigt werden. Im Genehmigungsverfahren wird so eine Koppelung an die möglichen Abschirmungen sichergestellt.		
<b>K-77</b>	Es wird gefragt, ob der Lärmschutz durch Lärmschutzwände direkt an der Zugtrasse geschaffen werden kann.	nein	Eine Lärmschutzwand auf dem Bahndamm hätte einen nur beschränkten Nutzen, weil der Hauptemissionsort die Südbrücke selbst ist. Hierfür fände sich keine bauliche Lösung. Zudem stünde die Errichtung in Konkurrenz zu den laufenden Planungen für die S-16. Der aktive Schallschutz soll über die gewerblichen Bauten im südlichen Bereich des Plangebietes sichergestellt werden.	X	X
<b>K-78</b>	Es wird nach dem Anteil des sozialen Wohnungsbaus gefragt.	Kenntnisnahme	Der Anteil geförderten Wohnungsbaus wird analog zum Kooperativen Baulandmodell 30% betragen.		X
<b>K-79</b>	Neben sozialem Wohnungsbau werden auch bezahlbare Wohnungen für Paare und Familien gefördert.	ja	Zusätzlich zum geförderten Wohnungsbau ist ein Anteil preisgedämpften Wohnbaus vorgesehen. Im Rahmen der Qualifizierung der einzelnen Baufelder sind außerdem Konzeptvergaben vorgesehen, in denen neben dem Preis das angestrebte Konzept ein Entscheidungskriterium sein wird. Durch diese Qualifizierungsverfahren wird die angestrebte Nutzungsmischung im Deutzer Hafen – auch unter sozialen Aspekten – gesichert. Siehe auch Lfd. Nr. M-2.3		X
<b>K-80</b>	Es wird gefragt, ob der Lidl an der Siegburger Straße erhalten bleibt.	langfristig nein	Der Bereich östlich des Poller Kirchweges ist als sog. Annexbereich in den Integrierten Plan aufgenommen worden und soll langfristig überplant werden. Der Integrierte Plan sieht Einzelhandelsstandorte in anderen Bereich vor.		X
<b>K-81</b>	Es wird gefordert „weiße Flecken“ zur späteren Entwicklung zu erhalten.	nein	Die Neugestaltung des Hafensareals erfordert in enger Verzahnung mit den Anforderungen des Hochwassermanage-		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			ments umfangreiche Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmen, die sich aus der geplanten Konversion des derzeitigen innerstädtischen Gewerbestandes zu einem urbanen Wohn- und Bürostandort ergeben. Insofern berücksichtigt die Planung i.d.R. das Areal als Ganzes. Die Baufelder werden jedoch im Einzelnen oder im Verbund zeitlich gestaffelt überplant, so dass in der mehrere Jahre dauernden Entwicklung auf veränderte Anforderungen und Bedürfnisse reagiert werden kann.		
<b>K-82</b>	Ein konzeptübergreifendes betriebliches Gesundheits-Management wird gefordert.	Kenntnisnahme	Ein betriebliches Gesundheitsmanagement ist nicht Regelungsgegenstand eines Bauleitplanverfahrens.		X
<b>K-83</b>	Es wird gefragt, ob Co-Working-Spaces berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Durch die Bauleitplanverfahren wird die Bereitstellung von Flächen für gewerbliche Nutzungen (auch Büro- und Dienstleistungsstandorte) sichergestellt. Konkrete Nutzungsformen werden durch Bebauungspläne nicht geregelt. Co-Working-Spaces sind in den geplanten Baugebieten allgemein zulässig.		X
	<b>Schriftlich eingegangene Stellungnahmen</b>				
<b>S-1</b>	Der Bürger wünscht sich den Erhalt des Kultur- und Veranstaltungszentrums „Essigfabrik“ in der ursprünglichen baulichen Form sowie die weitere Nutzung der ursprünglichen (historischen) Gebäude „Essigfabrik“ im neuen Stadtquartier „Deutzer Hafen“.  Die Essigfabrik ist ein seit 20 Jahren - über die	teilweise	Es ist vorgesehen, ein kulturelles Angebot auf der Ostseite des Hafens zu etablieren. In welchem Rahmen dies geschieht, wird zzt. geprüft. Inwieweit die Essigfabrik in der ursprünglichen baulichen Form erhalten können wird, ist zu prüfen und mit den geplanten angrenzenden und u.U. schutzbedürftigen Nutzungen wie Wohnen in Einklang zu bringen. Die Verwaltung begrüßt die Bereitschaft der Zusammenarbeit und prüft im weiteren Verfahren, ob und auf		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>Grenzen der Bundesrepublik Deutschland hinaus - bekanntes und renommiertes Kultur- und Veranstaltungszentrum, das im Deutzer Hafen ihren festen Standort hat und dem Stadtteil Deutz einen wichtigen Teil der kulturellen sowie sozialen Identität verleiht. Der Integrierte Plan, den das Kopenhagener Architekturbüro COBE als Sieger des Wettbewerbs entwarf, sieht die jetzige „Essigfabrik“ als Kultur- und Veranstaltungszentrum ganz klar als Bestand.</p> <p>Er bittet die Denkmalschutzbehörde, die Aufnahme der historischen Liegenschaft Essigfabrik in das Denkmalverzeichnis zu prüfen und zwar nicht nur unter dem gebäude- relevanten Aspekt, sondern auch unter dem Aspekt der kulturellen- und sozialen Identität der Essigfabrik im Stadtteil Deutz - Deutzer Hafen</p> <p>Wunsch als Investor die Fläche zu kaufen: Mitarbeit - als Kompetenzpartner für die Weiterentwicklung des Segments Kultur- und Kreativwirtschaft im neuen Standquartier Deutzer Hafen Der Bürger regt an, dass das EFRE-Forschungsprojekt „Living- Lab Essigfabrik“, als Kooperationspartner im Rahmen der weiteren Entwicklung des neuen Stadtquartiers Deutzer Hafens fungieren kann.</p>		<p>welche Art und Weise die Angebote wie Kauf der Fläche und Kooperationen im Rahmen des EFRE-Forschungsprojekts „Living-Lab Essigfabrik“ eingebracht werden können.</p>		
<b>S-2</b>	<p>Der Bürger befürchtet, dass bei der Planung Bäume nicht berücksichtigt werden. Bei der Planung von Tiefgaragen soll daran gedacht werden an wichtigen Stellen Erdraum für Bäume einzuplanen. Beim Rheinauhafen beklagen so gut wie ALLE das Fehlen von Bäumen. Es reichen einige wenige</p>	ja	<p>Insbesondere durch die Planung von drei Parkanlagen auf der westlichen Halbinsel ist im Integrierten Plan eine ausreichende Begrünung des Deutzer Hafens vorgesehen. Auf der Ebene der Bauleitplanung wird auf Basis der Vorgaben eines Grünordnungsplans, der die Vorgaben des Integrierten Plans konkretisiert, die Durchgrünung des Plangebietes sicherge-</p>		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	Solitärs an den richtigen Stellen.		stellt. Unter den meisten vorgesehenen (Straßen-)Bäumen befinden sich keine Tiefgaragen. Es sind außerdem Grünfestsetzungen vorgesehen.		
<b>S-3</b>	<p>Um das Neubaugebiet Deutzer Hafen, aber auch Deutz-Süd und Poll/Porz an den Bahnhof Deutz anzubinden, braucht es eine oberirdische Straßenbahn.</p> <p>Der vorgeschlagene Bus KVB Linie 150 ist eine angemessene Lösung für eine Stadt wie Gummersbach aber nicht für eine Großstadt wie Köln und höchstens als temporärer Vorlaufbetrieb geeignet.</p> <p>Nur mit einer Straßenbahnanbindung des Deutzer Hafens an den Bahnhof Deutz lassen sich die Mobilitätsziele erreichen.</p> <p>Mit dieser Linie werden der komplette Einzugsbereich der heutigen Linie 7 inkl. der im Deutzer Hafen geplanten ca. 7.000 Wohnplätze und ca. 6.000 Arbeitsplätze mit dem hochwertigen Nah- und Fernverkehr verbunden.</p> <p>Dieses bedeutet einen umsteigefreien Anschluss der Stadtteile Zündorf, Porz, Ensen, Westhoven, Poll sowie des neuen Stadtquartiers 'Deutzer Hafen' an das S-Bahn- und Regionalverkehrsnetz der Deutschen Bahn in Köln-Messe/Deutz (die gesamte Linie 7 ist bisher an keiner Stelle (auch nicht am Hbf) mit dem S-Bahn- und Regionalverkehr verknüpft). Gerade für Pendler ist eine direkte Verknüpfung mit dem Regionalexpress (später RRX) und dem S-Bahn-Netz in Deutz von großem Vorteil. Heute ist dieses nur mit einem unattraktiven Umstieg an der Haltestelle Deutzer Freiheit mit langem Fußweg und über Rampen möglich.</p> <p>Der Bahnhof Deutz ist im Rechtsrheinischen der</p>	teilweise	<p>Die bestehende Linie 7 bietet im Verlauf der Siegburger Straße durch die Haltestellen Drehbrücke und insbesondere Poller Kirchweg eine Anbindung des Deutzer Hafens an das Stadtbahnnetz. Im Bereich des Bahndamms ist mit dem vorgesehenen S-Bahnhaltepunkt Deutzer Hafen ein weiterer Stadtbahnhaltepunkt geplant. Eine Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 7 zum Deutzer Bahnhof sowie die Einrichtung einer neuen rechtsrheinischen Straßenbahnverbindung (Linie 8) werden zzt. geprüft. Die geplante Buslinie 150 bietet in Ergänzung eine kleinräumige Versorgung, die eine Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahn und damit zur S-Bahn und zum Regionalverkehr bzw. Fernverkehr ermöglicht.</p> <p>Durch diese Maßnahmen kann das Gebiet des Deutzer Hafens an das ÖPNV-Netz der Stadt Köln angeschlossen werden.</p> <p>Nach Abschluss des Verkehrsgutachtens wird geprüft, inwieweit die Ergebnisse im Bauleitplanverfahren verankert werden oder in anderer geeigneter Form Berücksichtigung finden.</p>	X	X



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>wichtigste Umsteigeknoten für den kompletten Kölner S-Bahn- und Regionalverkehr in alle bedeutenden Richtungen der Region. Darüber besteht hier auch eine direkte Anbindung an den DB-Fernverkehr (ICE-Halt). Somit ist ein großer Einzugsbereich erschlossen. VON und ZUM zweiten Hauptbahnhof Köln ist eine attraktive moderne Straßenbahn die einzig richtige Anbindung mit entsprechender Leistungsfähigkeit und Attraktivität.</p> <p>Die neue Straßenbahn fährt oberirdisch zum Bahnhof Deutz. Von der Haltestelle Deutzer Freiheit werden die Schienen über die Mindener Straße verlegt. Hier kann vom Deutzer Bahnhof die vom Autoverkehr wenig genutzte Fahrbahn nach Poll genutzt werden. Eine Trasse mit Autoverkehr ist machbar. In Richtung Deutzer Bahnhof kann zuerst eine der beiden Fahrspuren aus Poll genutzt werden und dann der überlange Linksabbiegespur zum Auenweg. Vor der Kreuzung ist wieder Platz für eine eigene Straßenbahntrasse und zwei Linksabbiegespuren für den Autoverkehr.</p> <p>Die Straßenbahn Deutzer Hafen – Deutzer Bahnhof ist Teil der rechtsrheinischen Nord-Süd-Straßenbahn Für den rechtsrheinischen Raum fehlen Straßenbahn-Nord-Süd-Verbindungen. So verläuft die vorgeschlagene Straßenbahn von Nord nach Süd: Leverkusen – Bayer ChemPark – Stammheim/Flittard – Mülheim-Nord – Wiener Platz – Mülheim-Süd – KölnMesse – Bahnhof Deutz – Deutzer Hafen – Poll – Porz – Zündorf – Langel</p>				

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>Für das Entwicklungsgebiet Deutzer Hafen gibt es so zahlreiche attraktive Verbindungen zu Arbeitsorten, Wohnorten, Freizeitorten, die alle ohne Autoverkehr erreichbar sind: Insbesondere Berufspendler kommen so z.B. von Leverkusen, Horrem oder Bergisch Gladbach bequem mit einfachem Umsteigen am Deutzer Bahnhof zu dem neuen Arbeitsstättenschwerpunkt im Deutzer Hafen. Ebenso kann ein Fan von Bayer Leverkusen im Deutzer Hafen wohnen und zum Spiel nach Leverkusen mit der Straßenbahn fahren. Menschen aus dem Deutzer Hafen können zum Spargelbauern in Langel fahren. Zur gamescologne kommen die Messegäste vom Deutzer Hafen einfach zur Köln-Messe.</p> <p>Entlastung der Ost-West-Achse Die Planung der KVB mit einem 5 Minuten-Takt der Linie 7 auf dem bisherigen Linienweg zum Neumarkt bedeutet eine Taktausdünnung auf den Linie 1 und/oder 9. Die Kapazität der Achse lässt dies nicht zu. Zwar sollen auf der Linie 1 Langzüge eingesetzt werden. Doch bei einer Taktausdünnung widerspricht dies der bisher immer geäußerten ERWEITERUNG der Kapazitäten, besonders auf der Achse Deutzer Bahnhof – Innenstadt – (Uni) Mit einer Linie 7 und einer neuen Straßenbahnlinie zum Bahnhof Deutz werden vielfältige Verkehrsbedürfnisse erfüllt: Stärkung Ost-West-Achse und neue Nord-Süd-Verbindung.</p> <p>Ohne den Bypass der Rechtsrheinischen Nord-</p>				

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>Süd-Stadtbahn wird nach dem Willen die Porzer Bahnstrecke so stark belastet, dass Taktverdichtungen auf anderen Streckenverzweigungen nicht mehr möglich sind. Konkret wird die von allen betroffenen Bezirksvertretungen eingeforderte Taktverdichtung auf der rechtsrheinischen Linie 9 (Drucksache 0399/2019) verhindert, wenn der dichtere Verkehr auf der Porzer Strecke zwangsweise auf die Ost-West-Achse geleitet wird. Hier wird die Benachteiligung der Menschen in den Stadtteilen Kalk, Höhenberg und Vingst zu Gunsten der einflussreicheren Investoren rund um den Deutzer Hafen bewusst in Kauf genommen.</p>				
<b>S-4</b>					
S-4.1	<p>Der Bürger gibt zu bedenken, dass bei der Verkehrsplanung einige nicht unerheblichen Punkte, abhängig von laufenden Bebauungen nicht erfasst wurden, da derzeit sicher auch keine belastbaren Zahlen vorliegen. So fließen die Einflüsse von folgenden Bebauungen nicht erkennbar in die Verkehrsplanung mit ein:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bürobau 8.000qm Fläche (LVR) im Kaltenbornweg/Ecke Dr. Simon Straße</li> <li>2. Komplex Deutz Messe-City</li> <li>3. Bebauung Poller Damm</li> <li>4. Zukünftige Nutzung/Bebauung auf dem Gelände des ehem. Praktiker-Baumarktes Poll</li> <li>5. Schließung weiterer Baulücken in Poll und Deutz</li> <li>6. Erweiterung Schule Im Hasental</li> <li>7. zu erwartende Erweiterung der Geschäfts-</li> </ol>	ja	<p>Die für die Verkehrsuntersuchungen relevanten Gewerbeflächen und Entwicklungen wurden dem Gutachter mitgeteilt und sind – soweit aus gutachterlicher Sicht erforderlich – in die Bestandsaufnahme der Verkehrsuntersuchung eingeflossen. Das Verkehrsgutachten für den Deutzer Hafen berücksichtigt alle bekannten, geplanten und für das Vorhaben relevanten Aufsiedlungen im rechtsrheinischen Köln. Es wurden sämtliche Planungen, für die ein Bebauungsplan, Vorhaben- und Entwicklungsplan (VEP), ein Einleitungsbeschluss, ein Aufstellungsbeschluss oder eine Baugenehmigung nach § 34 BauGB vorliegt, berücksichtigt. Nicht absehbare Entwicklungen, für die keine konkreten Planvorhaben bestehen, können nicht berücksichtigt werden.</p>	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPRel.	BPrel.
	zeile „Poller Haus“				
S-4.2	Ebenfalls fließen Beeinträchtigungen durch Defekte an der Rodenkirchener Brücke und Beeinträchtigungen durch Unfälle und Behinderungen auf A4, A3 und A559 nicht mit ein.	nein	Das vorgetragene Szenario stellt einen Sonderfall dar, der nicht Gegenstand der Verkehrsuntersuchung sein kann	X	X
S-4.3	Er berichtet von Behinderung des Verkehrs (auch Straßenbahn) auf der Siegburger Straße durch Lieferverkehre. Um die Mobilität auch älterer Menschen zu erhalten, aber auch um viele Menschen zu transportieren, muss der ÖPNV attraktiver werden, der Stadtbahnverkehr muss leistungsfähiger werden. Die einzig sinnvolle Lösung stellt demnach eine unterirdische Trasse der Stadtbahn zwischen Poll-Salmstraße und Drehbrücke, eventuell sogar bis zur Deutzer Freiheit dar.	nein	Siehe Lfd. Nr. K-1	X	X
S-4.4	Der Bürger kritisiert den Vergleich mit Kopenhagen und schlägt als Referenzen Städte wie Prag und Budapest vor, die eine ähnliche Einwohnerzahl wie Köln haben, ebenfalls Universitätsstädte sind und von einem Fluss geteilt werden. Beide Städte haben leistungsfähige ÖPNV-Systeme zu vernünftigen Preisen	Kenntnisnahme	Da Kopenhagen als eine der fahrradfreundlichsten Städte gilt, ist auch ein Blick und Vergleich in diese Richtung legitim.	X	X
<b>S-5</b>					
S-5.1	Die Bürgerin regt an, dass für das Verkehrsvolumen, welches durch die neuen Bewohnerinnen und Bewohner und insbesondere durch die Beschäftigten, die in den Deutzer Hafen pendeln werden, entstehen wird, nach alternativen Lösungen gesucht werden soll. Hintergrund ist, dass die	ja	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Ertüchtigungen des Verkehrsnetzes im Bereich des Deutzer Hafens erkannt. Entsprechende Maßnahmen werden zzt. geprüft. Die Anregungen werden an den Verkehrsgutachter weitergegeben. Ziel der Planung ist auf jeden Fall eine autoarme Erschlie-	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>Siegburger Straße bereits heute ihr Limit erreicht hat. Die Pkw-Ströme in die Innenstadt und der Parkplatzsuchverkehr, der durch die bereits ansässigen Betriebe (Strabag, Volvo, Bürocampus) hervorgerufen wird, stößt gleichermaßen schon heute an seine Grenzen. Das Baugebiet Deutzer Hafen und das neue Baugebiet "Auf dem Sandberg" werden Poll so stark belasten, dass der Verkehr morgens und nachmittags zum Erliegen kommen wird. Auch die geplanten baulichen Maßnahmen (Ausbau Rolshover Kirchweg, Vollanschluss TÜV) werden dies nicht kompensieren können. Zudem ist auch bereits auf der Veranstaltung durch den Verkehrsgutachter erläutert worden, dass der Ausbau des Rolshover Kirchweges suboptimal sei. Die Lärmbeeinträchtigungen, die mit einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen besonders für den Deutzer Friedhof und das anliegende Wohngebiet verbunden wären, die vorgegebenen Radienverläufe der Straße sowie die Mündung der Straße auf die Siegburger Straße und zuletzt die Deponieproblematik, haben in den vergangenen Jahren immer dazu geführt, dass von einer Ansiedlung für Unternehmen, der Einrichtung eines Festivalgeländes und dem Ausbau des Rolshover Kirchwegs abgesehen wurde. Von der Umgebung her, handelt es sich eben nicht um eine Hauptstraße, sondern um eine Wohngebietsstraße.</p> <p>Hier müssen Alternativen gefunden werden, z.B. die Verkehre von der A4 unmittelbar abzufangen. Dies wäre vielleicht im Bereich des Wasserwerkes möglich. Durch die Einrichtung eines Pendlerpark-</p>		ßung.		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>platzes und einer zusätzlichen Haltestelle der Linie 7 oder der Buslinie würden Pendlerinnen und Pendler dort bequem zum ÖPNV wechseln und zum Deutzer Hafen wie auch in die Kölner Innenstadt gelangen können. Hier könnten auch Leihfahrräder oder alternative Mobilitätssystem angeboten werden. In den meisten Großstädten werden vergleichbare Lösungen praktiziert. Vor dem Hintergrund der Feinstaub- und CO2-Belastung macht diese Lösung ohnehin Sinn.</p>				
S-5.2	<p>Eine Fahrradbrücke /-rampe an der Südbrücke ist alternativlos für alle Poller und Deutzer, die auf dem direkten Weg in die Südstadt, Rheinauhafen fahren müssen. Mehrere Anwesende haben bestätigt, dass sie in der Südstadt arbeiten und mit dem Auto zur Arbeit fahren, weil das tägliche Herauf- und Heruntertragen des Fahrrades nicht zumutbar ist. Durch eine direkte Verbindung wäre man in wenigen Minuten auf der anderen Rheinseite. Das Auto könnte abgeschafft werden. Eine gedrehe Zufahrt zur Severinsbrücke ist hier keine Erleichterung! Seit Jahren wird die Rampe rauf und runter diskutiert, die Bürgerinnen und Bürger wären sogar bereit, einen eigenen finanziellen Beitrag hierzu zu leisten. Im Rahmen der Entwicklung des Deutzer Hafens muss diese Anbindung zwingend hergestellt werden!</p>	ja	Siehe Lfd. Nr. M-3.2	X	X
S-5.3	<p>Standort Vollsortimenter Seinerzeit wurde immer kommuniziert, dass für das neue Wohngebiet ein Vollsortimenter benötigt wird, welcher nun nicht realisiert werden soll. Dafür wäre eine Markthalle vorgesehen, was sicherlich</p>	ja	<p>Innerhalb des Deutzer Hafens werden ausreichende Einzelhandelsflächen für die Versorgung des Gebietes zur Verfügung stehen. Die sogenannte „Markthalle“ wird ein Nahversorger werden. Die Entwicklung von Vollsortimentern wird – sofern sich dies mit den Vorgaben des Einzelhandelskon-</p>	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	eine Bereicherung darstellen würde, aber nicht den kompletten Bedarf abdecken kann. Der nächste Vollsortimenter befindet sich auf der Deutzer Freiheit und ist somit keine Alternative für einen Wocheneinkauf. Zumal hat dieser nur eine recht geringe Verkaufsfläche. Somit werden wieder Verkehre erzeugt, die ansonsten vermeidbar wären. Planungsrechtlich dürfte die Zulässigkeit eines Vollsortimenters zudem unproblematisch sein.		zepts der Stadt Köln deckt – nicht ausgeschlossen.		
S-5.4	<p>Zusammenarbeit mit Deutzer Wohnungsgenossenschaften</p> <p>Die Vergabe der Grundstücke, die für Wohnungsgenossenschaften vorgesehen sind, sollte vorrangig an Deutzer Genossenschaften erfolgen. Viele Deutzer Familien warten schon seit langem auf adäquaten Wohnraum in unmittelbarer Umgebung und würden so in den Genuss kommen, alle sozialen Bindungen beizubehalten und eine neue Wohnung in ihrem Veedel beziehen zu können.</p>	Kenntnisnahme	Genossenschaften sind im Deutzer Hafen vorgesehen. Aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes können Bewerbungen von Genossenschaften nicht ausschließlich oder vorrangig auf Deutz begrenzt werden. Deutzer Wohnungsgenossenschaften können selbstverständlich an den Vergabeverfahren teilnehmen. Die Konzeptvergabe erfolgt in einem separaten Vergabeverfahren und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.		X
S-6	<p>Den Bürger interessiert, wie die zukünftige Zufahrt für die Bewohner des neuen Deutzer Hafens erfolgen soll, da er in Köln-Poll wohnt und eine noch größere Belastung durch Durchgangsverkehr zwischen Porz/Autobahn und Deutz/Innenstadt durch Poll befürchtet.</p> <p>Wird der Anschluss zum Autobahnzubringer in Deutz für einen besseren direkten Abfluss umgebaut und eine beruhigte Zone Siegburger Str. in Poll eingerichtet?</p> <p>Wie soll die Zufahrt zum Schütte-Werk erfolgen, wenn die Schütte-Allee nach Deutz gesperrt wird?</p>	Kenntnisnahme	<p>Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Ertüchtigungen des Verkehrsnetzes im Bereich des Deutzer Hafens erkannt. Entsprechende Maßnahmen werden zzt. geprüft. Unter anderem sind Ertüchtigungen der Anbindungen an die Östliche Zubringerstraße angedacht.</p> <p>Die Anbindung des Schütte-Werks wird über die Straße Am Schnellert erfolgen.</p>	X	X
S-7					

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
S-7.1	<p>Der Bürger regt an, dass diejenigen, die in das Quartier einziehen (Eigentümer oder Mieter) sich verpflichten, weitgehend auf die Nutzung eines Autos innerhalb des Quartiers zu verzichten. Geht nicht? Amsterdam, ... und selbst Köln mit dem Stellwerk60, zeigen das es gehen kann. Wichtig: Die Spielregeln müssen vor Bezug feststehen! Natürlich müssten für eine Anzahl von Autos Parkmöglichkeiten außerhalb des Quartiers geschaffen werden (Messeparkplatz ... Fläche südlich der Rodenklrcherer Brücke?) Und noch ein Zukunftsbeispiel: Pontevedra in Spanien!.</p> <p>Gerade im Hinblick darauf, dass das Projekt planmäßig erst 2032 beendet sein soll, gilt es weit in die Zukunft zu denken - wenn nicht bei solchen Projekten, wann sonst? Vielleicht können Sie dazu beitragen, dass diese Vision zumindest in Teilen bei der Planung Berücksichtigung findet?</p>	nein	Siehe Lfd. Nr. K-21		X
S-7.2	<p>Er regt an, Verkehrsplaner mit einer Simulation zu beauftragen, in welcher dem Bahnverkehr auf der Siegburger Straße im Nadelöhr Poll eine besondere Vorrangschaltung gegeben wird. Dabei sollten an den Eingängen zum Nadelöhr der MIV bereits 2-3 Minuten bevor die nächste Straßenbahn einfährt gestoppt werden, damit das Gleisbett im Nadelöhr frei ist und die Bahn zügig das Gebiet durchfahren kann.</p>	ja	<p>Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Ertüchtigungen des Verkehrsnetzes im Bereich des Deutzer Hafens erkannt. Entsprechende Maßnahmen werden zzt. geprüft und in Verkehrsgutachten und Mobilitätsgutachten aufgenommen und in der Verkehrsuntersuchung simuliert.</p>	X	X
S-8					



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
S-8.1	<p>Verkehrskonzept</p> <p>Das Verkehrskonzept berücksichtigt nach Ansicht des Bürgers das nähere Umfeld des Bauprojektes nur unzureichend. Neben dem interessanten S-Bahn Anschluss und einigen Fahrradverbindungen, vermisst es die notwendige Nord-Süd-Achse für eine Straßenbahn, die das Viertel mit dem Deutzer Bahnhof verbindet.</p> <p>Es ist damit zu rechnen, dass sich das Pendleraufkommen in diesem Raum erhöhen wird. In diesem Zusammenhang scheint es wichtig zu sein, eine Alternative für den Individualverkehr anzubieten, denn schon heute kommt es ohne die Wohnungen und die neuen Arbeitsplätze in den Zeiten der „rush hour“ zu erheblichem Rückstau auf der Siegburger Straße.</p> <p>Eine Nord-Süd-Achse der Straßenbahn, die das Quartier mit dem Deutzer Bahnhof verbindet, würde zu einer erheblichen Reduzierung des Individualverkehrs sorgen. Gerade Berufspendler werden diesen Bereich vorwiegend mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln erreichen, zumal nicht davon auszugehen ist, dass das Verkehrsaufkommen auf der Siegburger Straße, das durch das gleichberechtigte Nebeneinander dreier Verkehrsträger gekennzeichnet ist, räumlich entzerrt wird.</p> <p>Ferner erscheint auch die Anbindung des Kölner Südens an den Deutzer Bahnhof ein zukunftsorientiertes Vorhaben zu sein, zumal auch größere Bauvorhaben im Kölner Süden in Zukunft realisiert werden. Die geplante Anbindung des Quartiers mit Buslinien erhöht nur den Druck auf die Siegburger Straße und ist wenig zukunftsweisend.</p>	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. S-3	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
S-8.2	Ferner möchte der Bürger anregen, auch das nähere Wohnumfeld in dem Verkehrskonzept zu berücksichtigen. So können z.B. weite Bereiche in Poll wie z.B. der Poller Kirchweg nur über Alt-Poll bzw. über den „Schnellert“ erreicht werden. Wie beabsichtigt man dieses Nadelöhr planerisch zu entzerren? Wie geht man damit um, dass der Parkdruck auf die umliegenden Gebiete nicht zunimmt?	ja	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Ertüchtigungen des Verkehrsnetzes im Bereich des Deutzer Hafens erkannt. Entsprechende Maßnahmen werden zzt. geprüft und in Verkehrsgutachten und Mobilitätsgutachten aufgenommen.	X	X
S-8.3	Die anvisierte Fahrradrampe auf die Südbrücke sollte unabhängig von dem Bauprojekt bereits jetzt zeitnah realisiert werden. Leider sehen Frauen in den Abendstunden von der Nutzung ab, da der Aufgang (Tragen des Fahrrads) nicht nur mühsam ist, sondern der Aufgang durch seine Verwicklung und Uneinsehbarkeit Ängste auslöst. Es wäre wünschenswert, wenn an dieser Stelle ein vermeintlich sicherer öffentlicher Raum geschaffen würde. Selbstverständlich müsste auf der anderen Rheinseite ergänzend eine Rampe für Fahrräder errichtet werden.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-3.2	X	X
S-8.4	Lärmemissionen In dem Gesamtkonzept wurde eine räumliche Abschottung des Baugebiets gegen Lärmemissionen dargelegt. Man beabsichtigt in der Nähe der Eisenbahn deshalb vorwiegend Gewerbefunktion zu realisieren. Bei der vorliegenden Planung wird es zu Lärmreflexionen in Richtung Poll kommen. Ist eine Abschottung in Richtung Poll ebenfalls angedacht oder wird dieser Bereich in den Planungen	ja	Siehe Lfd. Nr. K-75	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	außenvorgelassen?				
S-8.5	<p>In den Planungen wurde dargelegt, dass das Wegenetz in dem Bauprojekt um drei Meter angehoben werden soll. Es bestehen Unklarheiten wie die Übergänge zu den umliegenden Gebieten realisiert werden sollen. Es wäre schön, wenn die Übergänge „sanft“ realisiert werden könnten, so dass das Quartier in das Umfeld eingebunden ist.</p>	ja	<p>Zur Sicherstellung der Erschließung im Hochwasserfall ist das Straßenniveau innerhalb des Deutzer Hafens mit einer Höhe von 47,2 m ü.NHN geplant. Die Siegburger Straße weist an der Grenze zum Deutzer Hafen Höhen zwischen etwa 46,4 m und 47,5 m ü.NHN auf. Am Schnellert im Bereich der Alfred-Schütte-Allee liegt die Oberfläche der Straße bei etwa 46,5 m ü.NHN. Insofern liegt die zu überwindende Höhendifferenz im Bereich der Straßenanschlüsse bei unter einem Meter.</p> <p>Die Höhendifferenzen der Straßenanschlüsse sowie zwischen Straße und Hafenpromenade werden durch sanfte und barrierefreie Übergänge verbunden. Der Integrierte Plan sieht außerdem sog. Kant- und Sockelzonen mit z.B. Sitzstufen, Terrassen oder begrünten Hangsituationen vor, um die Höhendifferenzen zu überbrücken.</p>	X	X
S-9	<p>Die Bürger bemängeln eine Benachteiligung von Baugruppen.</p> <p>Werden die Baugruppen in der Größenordnung von 20-30 WE, wie von „moderne Stadt“ geplant, im gesamten Gebiet verteilt angesiedelt und je Baufeld nur ein bis zwei Baugruppen zugelassen führt dies zu einer schwachen Position der Baugruppe gegenüber einem Investor, der ganze Baufelder erwirbt.</p> <p>Baugruppen sind eine wichtige Ergänzung zu den sonstigen Angeboten des Wohnungsmarktes sind durchmischt, bunt und vielfältig, tragen zu einer sozialen Stabilisierung und kulturellen Belebung von Neubauvierteln bei und realisieren nachhaltige innovative Konzepte.</p>	Kenntnisnahme	<p>Baugruppen sind im Deutzer Hafen ausdrücklich gewünscht. Über das gesamte Gebiet soll es zu einer gleichmäßigen Durchmischung der verschiedenen Wohnformen kommen, dies soll sich auch bis auf die Baufeldebene widerspiegeln. Die Vergabe soll über Konzeptvergaben erfolgen. Eine Benachteiligung von Baugruppen soll ausgeschlossen werden. Zu prüfen wären bestimmte Vorgaben und Kriterien für die Konzeptvergabeverfahren wie z.B. eine Mindestanzahl an Baugruppen, die pro Baufeld realisiert werden sollen. Die Konzeptvergabe erfolgt in einem separaten Vergabeverfahren und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p>		X
S-10					

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
S-10.1	Ein lebendiges und urbanes Hafenviertel benötigt neben Quartieren zum Arbeiten und Schlafen auch vielfältige Angebote zur kulturellen und sozialen Nahversorgung.	ja	Es ist vorgesehen, ein kulturelles Angebot auf der Ostseite des Hafens zu etablieren. In welchem Rahmen dies geschieht, wird zzt. geprüft. Es sind außerdem eine Grundschule sowie 7 Kitas und ein Lebensmittel-Nahversorger im Deutzer Hafen geplant.	X	X
S-10.2	Bitte um Erhalt der bisherigen Angebote der Drogenhilfe am gleichen Ort oder mindestens im gleichen Gebiet und ähnlichen Konditionen	ja	Mit der Drogenhilfe sollen Gespräche geführt werden und nach Lösungen für einen neuen Standort im Gebiet oder der Nähe gesucht werden.		X
<b>S-11</b>					
S-11.1	Fahrradrampe zur Südbrücke: Wunsch der Beschleunigung der Errichtung und gleichzeitiger Bau einer Rampe auf der linken Rheinseite.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. S-8.3		X
S-11.2	Soziale Durchmischung: Die versprochene 30 Prozent-Quote für Sozialwohnungen ist unbedingt einzuhalten, ohne die beliebten üblichen Ausreden, wie z.B. eine wirtschaftliche Unrentabilität. Die Stadt wird sich daran messen lassen müssen. Die traurige Alternative wäre ein zweiter sozial monotoner Rheinauhafen. Zu hoffen ist auch auf zahlreiche Baugruppen, die unabhängig von Investoren oder Bauträgern Vielfalt und Lebendigkeit versprechen. Die Stadt sollte sich ernsthaft bemühen, Baugruppen zu unterstützen. Das gleiche gilt für Wohnungsbaugesellschaften. Devise: Im Zweifel für Diversität und gegen den monetären Gewinn.	Kenntnisnahme	Der Anteil geförderten Wohnungsbaus wird analog zum Kooperativen Baulandmodell 30% betragen. Im Rahmen der Vergabeverfahren sind frühzeitige Bewerbungen von Baugruppen ausdrücklich gewünscht. Die Konzeptvergabe erfolgt in einem separaten Vergabeverfahren und ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens. Siehe auch Lfd. Nr. S-9		X
S-11.3	Ein Biergarten - einfache Lebensqualität für die neuen Bewohner und alle Kölner: Köln wird von etlichen Kilometern Rhein durchströmt, doch schöne Biergärten, wie ich sie aus	nein	Die Promenade sowie die angrenzenden Plätze und Parks bieten Raum für die Naherholung im Zusammenhang mit einer gastronomischen Bewirtschaftung. Die Poller Wiesen sind Landschaftsschutzgebiet für die ruhige Naherholung.	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>zahlreichen anderen an Flüssen gelegenen Städten kenne sind seltsamerweise äußerst rar. Vorbild sind ausdrücklich nicht solche Etablissements wie in der Altstadt. Schon seit Jahren träume ich als Deutzer Bewohner von einem schlichten, schönen Ort zur Einkehr unter offenem Himmel irgendwo am rechten Rheinufer, am besten mit Teilen sowohl in der Sonne als auch unter Bäumen. Der im Rahmenplan als "Park 3" vermerkte Grünbereich, zwischen Drehbrücke und der bestehen und erhaltenswerten Holzhalle, zwischen neuer Promenade und der Alfred-Schütte-Allee scheint meiner Meinung nach ideal zu sein.</p> <p>Östlich angrenzend ist zwar der Schulblock vorgesehen, auch ein Spielplatz ist vermerkt, doch das scheint keine allzu großen Interessenskonflikte hervorzurufen, da die übliche Biergartenzeiten nach der Schulzeit und am Wochenende stattfinden. Auch eine typische Lärmbelästigung z.B. für neue Anwohner in der gegenüberliegenden Mühle sollte sich in städtisch üblichen und lebendigen Rahmen halten lassen (zb keine Musik) Im inneren Bereich des Hafens wäre das wohl zuviel des Guten für die Bewohner, aber an dieser Stelle ist das eine einmalige Chance für eine liebenswerte Stadt, die bedacht werden sollte. Durch geschickte Rahmenbedingungen kann eine ballermaneske Verramsung meines Erachtens wirkungsvoll verhindert werden. Als eine Alternative könnte ich mir ein Schiff an selber Stelle im Hafen vorstellen, a la der "Alte Liebe" in Rodenkirchen.</p>		<p>Die Gastronomie wird daher voraussichtlich verstärkt auf den Plätzen und an der Hafepromenade um das Hafenbecken verortet werden. Schiffe mit kulturellen und gastronomischen Nutzungen werden auch hinsichtlich Lärmemissionen und der Verträglichkeit mit der angrenzenden Wohnnutzung im weiteren Verfahren geprüft.</p> <p>Park 3 dient vor allem der Bereitstellung von Grünflächen und öffentlichen Spielflächen, so dass eine gastronomische Nutzung in diesem Bereich nicht in Frage kommt.</p>		
S-12					

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
S-12.1	Grundsätzlich hält der Bürger eine maßvolle Nachverdichtung immer für besser als eine Versiegelung von neuem Bauland, dennoch sollten die Probleme durch die entsprechende Verdichtung weitsichtig angegangen werden, es wäre bei allen Mühen schade wenn der Eindruck entsteht, das hier ein neues Viertel sehr zu Lasten der vorhandenen Viertel etabliert würde.	ja	Die städtebauliche Entwicklung des Deutzer Hafens soll sich in die bestehenden Stadtteile einfügen, diese ergänzen und einen Mehrwert in der Stadtstruktur darstellen. Die umliegenden Stadtteile wurden bereits bei der Entwicklung des Integrierten Plans berücksichtigt.	X	X
S-12.2	Große Sorgen bereiten dem Bürger die Planungen zum Verkehr, die sehr lokal gedacht (Überarbeitung der Siegburger Straße) wirken. In Kombination mit den Entwicklungen im Bereich der ehemaligen KHD-Hallen (Coloneum etc. an der Deutz-Mühlheimer Straße usw.) dann werden Engpunkte wie die Messe oder die Deutzer Brücke zur verkehrlichen Schreckensvision. Gerade die Übergänge an der Deutzer Brücke sind jetzt schon unterdimensioniert, und mit zunehmendem Rad- und Autoverkehr wird das nicht besser werden. Wenn die gesamte Stadt, und nicht nur der Deutzer Hafen lebenswert bleiben soll, dann müsste die Verkehrsplanung weniger lokal sondern viel weitreichender und vorausschauender betrieben werden (z.B. West-Ost U-Bahn unter dem Rhein zur Entlastung Heumarkt/Deutzer Freiheit und Verbesserung der Übergänge usw.).	ja	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Ertüchtigungen des Verkehrsnetzes im engeren und weiteren Bereich des Deutzer Hafens erkannt. Entsprechende Maßnahmen sowie deren Sicherstellung im Planverfahren werden zzt. geprüft. Das Verkehrsgutachten für den Deutzer Hafen berücksichtigt alle bekannten, geplanten und für das Vorhaben relevanten Aufsiedlungen im rechtsrheinischen Köln. Damit wird eine zu lokale Betrachtung vermieden und sichergestellt, dass das Verkehrsgeschehen ganzheitlich betrachtet und bewertet wird.	X	X
S-13	Fahrradroute über die Südbrücke Der Bürger bezeichnet die Fahrt mit dem Fahrrad über die Südbrücke als Zumutung. Da im Treppenturm ein hohes Maß an Verschmutzung und Müll vorhanden ist. Bei einer Ertüchtigung der Route über die Südbrücke	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-3.2	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>cke sollten folgende Aspekte Bedacht werden:</p> <p>Breite der Wege / Bestandssituation Die Breite des Fuß- und Radwegs auf der Brücke ist besonders auf dem Abschnitt über den Poller Wiesen während des Berufsverkehrs jetzt bereits viel zu eng. Auf beiden Seiten in beide Richtungen durch Radfahrer, Fußgänger und Jogger genutzt kommt es regelmäßig zu gefährlichen Ausweichmanövern. Für zwei Radfahrer im Gegenverkehr ist es eigentlich zu eng. Der Bürger schlägt vor diesen Missstand durch eine zusätzliche oder starkverbreiterte Spur auf mindestens einer Seite zu beheben. Die Durchfahrt durch den Brückenturm wird ein Nadelöhr bleiben, wenn nicht eine Spur außen herum geführt wird.</p> <p>Fortsetzung linksrheinisch Dem Bürger ist kein Konzept für die Fortsetzung auf der linksrheinischen Seite bekannt und wünscht sich ein solches. Da die Querung der Rheinuferstraße mit Priorisierung des Auto- und KVB-Verkehrs ein weiteres Hindernis in Ost-West-Richtung darstellt, wäre hier eine Lösung wünschenswert, die sowohl ein Abbiegen auf den Fahrradweg am Ufer als auch eine Überquerung bis hin zur Alteburger Straße bzw. Römerpark zulässt.</p> <p>Rampe rechtsrheinisch Der Vorschlag des sog. „Schweineohrs“, also einer kreisförmigen Rampe, scheint dem Bürger überdenkenswert. Eine gerade Rampe am Bahndamm entlang (auf Bahngelände) parallel zu „Am Schnel-</p>				

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>lert“ oder sogar eine gerade Rampe parallel zur Brücke vom Treppenturm bis zum ersten Brückenpfeiler (und um diesen herum) sollten geprüft werden. Mit der zweiten Variante könnte auch der enge Teil der Brücke umgangen werden.</p> <p>Der Bürger wünscht sich eine Inaugenscheinnahme der der Situation morgens um 7:30 Uhr durch die Planungsverantwortlichen, um sich ein Bild zu machen von dem Szenario mit dem zusätzlichen Aufkommen des hinzukommenden Deutzer Hafens.</p> <p>Er befürchtet, dass es zu der in Köln üblichen halbherzigen und nicht zu Ende gedachten Lösung, die den Anforderungen nicht gewachsen sein wird, kommt. Da es ja schließlich auch möglich ist über die Severinsbrücke zu fahren.</p>				
<b>S-14</b>					
S-14.1	<p>Mobilität: Von herausragender Bedeutung zur Bewältigung der zu erwartenden zusätzlichen Verkehre ist eine zukünftige Verbesserung der Straßenbahn-Anbindung und der Radverkehrs-Anbindung.</p>	ja	Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Ertüchtigungen des Verkehrsnetzes im engeren und weiteren Bereich des Deutzer Hafens erkannt.	X	X
S-14.2	<p>Radverkehr: Die seit vielen Jahren geplante barrierefreie Aufstiegsmöglichkeit der Südbrücke soll nun zügig umgesetzt werden, möglichst im zeitlichen Vorlauf zum neuen Stadtquartier. Um von den Planungen</p>	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. S-13	X	X



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>des Deutzer Hafens unabhängig zu sein, wird eine Rampenlösung angeregt, die in die Bahnböschung integriert wird (vgl. Hohenzollernbrücke, Rampe an der Deutzer Messe). Die bislang favorisierte Spindellösung ist flächenintensiv und von der Umsetzung des neuen Stadtquartiers abhängig. Die mangelhafte und gefährliche Anbindung des von der Severinsbrücke kommenden Radweges über die Siegburger Straße Richtung Deutzer Hafen muss dringend verbessert werden. Die aktuelle Querungsmöglichkeit der Siegburger Straße ist sehr gefährlich. Auf-grund der fehlenden Durchgängigkeit des Radweges und der nicht aufeinander abgestimmten Fußgängerampeln über die Siegburger Straße wird oft verkehrswidrig gefahren.</p>				
S-14.3	<p>Straßenbahn: Zur Entlastung der bereits heute in Berufsverkehrszeiten sehr überlasteten Linie 7 wird eine neue Bahnlinie angeregt, die von Porz kommend, bis zum Bahnhof Deutz durchfährt. Das hätte auch für alle südlichen, rechtsrheinischen Stadtteile (Poll, Porz, Zündorf) den großen Vorteil, dass der Deutzer DB-Bahnhof ohne aufwändiges Umsteigen an der Deutzer Freiheit (auseinanderliegende Haltestellen!) viel besser erreichbar wäre Als Nebeneffekt könnte dadurch der Hauptbahnhof entlastet werden . Da das Umsteigen an der der Deutzer Freiheit so zeitaufwändig ist, ist der ca. 7-10minütige Fußweg aktuell das kleinere Übel, kommt je-doch für viele mobilitätseingeschränkte Bürger und Kinderwagen oder Menschen mit Reise-gepäck nicht in Frage. Die aktuellen Bahnsteige der Linie 7 an der Deut-</p>	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. S-3	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	zer Freiheit sind derzeit deutlich zu schmal.				
S-14.4	<p>Individualverkehr: Bei der Verkehrserschließung des neuen Stadtquartiers muss auch zukünftig gewährleistet sein, dass die vorhandenen neuen Wohngebiete entlang des Poller Kirchweges (südlich der Südbrücke) weiterhin für Kfz erreichbar sind. Aufgrund der zahlreichen in Richtung Siegburger Straße hin orientierten Einbahnstraßen sind diese Wohngebiete und die südlich des Poller Kirchweges gelegenen Gewerbebetriebe (einschl. des stark frequentierten Aldi-Marktes) bereits heute lediglich über die Straße „Am Schnellert“ erreichbar (wenn man von der städtebaulich unerwünschten umwegigen, nicht für höheres Verkehrsaufkommen ausreichend ausgebauten und anwohnerstörenden Anbindung über Alt-Poll absieht). Es ist deshalb wichtig, dass die Straße „Am Schnellert“ auch zukünftig verkehrlich leistungsfähig bleibt und möglichst durch eine Wiederanbindung der Raiffeisenstraße an den Poller Kirchweg entlastet wird.</p>	ja	Konkrete Planungen und Regelungen für den motorisierten Individualverkehr werden im Rahmen des Verkehrsgutachtens benannt und im zeitlichen Zusammenhang mit dem Bauleitplanverfahren umgesetzt, sind jedoch nicht Regelungsgegenstand der Bauleitplanung. Nach Abschluss des Verkehrsgutachtens wird geprüft, inwieweit die Ergebnisse im Bauleitplanverfahren verankert werden oder in anderer geeigneter Form Berücksichtigung finden.	X	X
S-14.5	Da durch den Deutzer Hafen zukünftig ein erheblicher Parkdruck auf den Poller Kirchweg (südlich der Südbrücke) entstehen wird, wird auf für diesen Bereich die Einführung eines eigenen Anwohnerparkens vorgeschlagen. Der dort vorhandene Parkraum ist derzeit durch Anwohner und Arbeitnehmer bereits vollständig ausgelastet.	ja	Die Straße Am Schnellert wird auch künftig mit der Alfred-Schütte-Allee südlich des Bahndamms verbunden bleiben. Eine Parkraumbewirtschaftung südlich des Bahndamms ist geplant.	X	X
S-14.6	Ausweitung des Städtebaulichen Konzepts: Aufgrund des entstehenden Entwicklungsdrucks und der räumlichen Verflechtungen wird angeregt,	nein	Eine Ausweitung des städtebaulichen Konzepts auf die Flächen südlich des Bahndamms ist nicht vorgesehen. Der Deutzer Hafen stellt eine hinsichtlich ihrer Entwicklung zu-	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	die Bereiche südlich der Südbrücke entlang des Poller Kirchweges konzeptionell in die aktuellen Planungen mit einzubeziehen. Dort sind zahlreiche untergenutzte Gewerbeflächen vorhanden, die in den letzten Jahren sukzessiv in Wohnbauflächen um-gewandelt wurden. Um städtebaulichen Wildwuchs zu vermeiden besteht hier ein städtebaulicher Ordnungsbedarf.		sammenhängende Einheit dar – insbesondere aufgrund der Lage am Hafenbecken und der Hochwasserproblematik. Auf der Basis des Integrierten Plans wird auf die Entwicklung dieser Einheit hingearbeitet. Einen städtebaulichen Ordnungsbedarf südlich des Bahndamms kann durch eine unabhängige Planung Rechnung getragen werden.		
S-14.7	Immissionen: Die entlang der Südbrücke geplante Lärmschutzbebauung für das neue Quartier darf nicht zu einer Verschlechterung der Lärmsituation für die Wohngebiete südlich der Südbrücke führen. Es muss vermieden werden, dass durch die neue Lärmschutzbebauung der Bahnlärm verstärkt in die vorhandenen Wohnquartiere reflektiert wird.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-75	X	X
<b>S-15</b>					
S-15.1	Bebauung Am Schnellert Die Bürgerin bittet um Überprüfung der Planungen für die Gebäude am Schnellert. Hier sind sehr hohe, massive, dunkle Gebäude vorgesehen (Block). Für viele Radfahrer oder Fußgänger aus Poll kommend Richtung Rhein/Südstadt fahrend/gehend entsteht durch den Weg zwischen „Gebäude-Wand“ und Bahntrasse ein neuer, unbelebter, dunkler „Angstraum“ ohne Ausweichmöglichkeiten. Derzeit ist der Weg besonders nachts auch nicht sehr einladend, aber so sind die Gegebenheiten nun. Jetzt steht eine neue Planung an, und Veränderungen sind möglich und notwendig! Wenn Fahrradverkehr unterstützt und Autoverkehr verhindert werden soll, muss dieser Weg (v.a. nachts in die Südstadt und zurück) sicher und	teilweise	Die städtebauliche Kubatur der Gebäude Am Schnellert basiert auf dem Integrierten Plan, dessen Verteilung der Baumasse im Stadtbild sowie den Anforderungen an den Lärmschutz zur Bahnstrecke. Durch die Bildung der Baublöcke und die damit verbundene Anbindung an den Poller Kirchweg, die Hafenpromenaden und die Quartiersstraße soll dieser Bereich an die intensiv genutzte Umgebung des Hafenbeckens angebunden werden. Alleine durch die Nutzungsintensivierung des Deutzer Hafens wird der Bereich der Straße belebt werden. Jenseits der Bauleitplanung soll durch bauliche Gestaltung, Beleuchtung etc. sichergestellt werden, dass keine Angsträume entstehen. Durch zusätzliche Öffnungen von der Straße Am Schnellert zur Promenade und zur geplanten Quartiersstraße wird auch die bestehende „Gebäudewand“ ohne Ausweichmöglichkeiten aufgelöst.		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPRel.	BPrel.
	selbstverständlich werden!				
S-15.2	Verlängerung Poller Kirchweg Die Bürgerin bittet um Überprüfung der Planungen für den Ausbau der Verlängerung des Poller Kirchwegs. Der Weg wird ohnehin genutzt und kann durch eine Abbiegung über das TÜV-Gelände weiterhin gut als Anschlussstelle genutzt werden oder durch die Verbesserung der Zufahrt zur Auffahrt Grauer Stein. Ein Aus-/Neubau einer Verlängerung des Kirchweges Richtung Verkehrsübungsplatz ist damit überflüssig, insbesondere da sich in den Kleingärten und auf den Feldern wichtige Ökosysteme angesiedelt haben.	ja	Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen werden verschiedene Verkehrswegeführungen geprüft.	X	X
S-15.3	Alfred-Schütte-Allee Die Straße sollte südlich der Brücke weiterhin befahrbar bleiben.	ja	Die Alfred-Schütte-Allee wird im Bereich zwischen Drehbrücke und Südbrücke als Fuß- und Radweg umgebaut. Südlich der Südbrücke bleibt die bestehende Straßenführung mit Autoverkehr bestehen.	X	X
<b>S-16</b>					
S-16.1	Die bisherige Planung lässt nicht erkennen, dass die Belange des Gewerbebetriebes des Bürgers in ausreichender Weise Berücksichtigung gefunden haben. Insbesondere wurden die Belange der verkehrlichen Erschließung des Betriebsgeländes bisher unzureichend ermittelt und bewertet. Es fehlt grundlegend eine baugebietsübergreifende sachgerechte Auseinandersetzung mit der Verkehrs- und auch der Lärmproblematik.  Der Bürger ist sehr an der Erarbeitung einer ge-	ja	Die Verkehre des Gewerbebetriebes wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen ermittelt und in das Mobilitätskonzept aufgenommen. Dafür wurden aktuelle Verkehrserhebungen mittels Verkehrszählungen über 24 bis 72 Stunden an allen Knotenpunkten durchgeführt, u.a. an der Kreuzung Am Schnellert/Siegburger Straße, über die der Verkehr zum Gewerbebetrieb abgewickelt wird.  Die Lärmemissionen des Betriebes wurden in das Lärmgutachten aufgenommen und bei der Planung der städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens berücksichtigt.	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>meinsamen Lösung interessiert. Das weitere Bauleitplanverfahren will er konstruktiv und somit dem Ansatz einer guten Nachbarschaft begleiten. Im Interesse der Zukunftssicherung seines Standortes und des Erhalts seiner hochqualifizierten Arbeitsplätze besteht er aber auf eine sachgerechte Berücksichtigung seiner Belange.</p>		<p>In den Gutachten wurden alle Bestandsdaten aufgenommen. Nicht berücksichtigt sind Planungs- oder Bauvorhaben des Gewerbebetriebes, die der Stadt zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorliegen, z.B. in Form einer Bauvoranfrage oder eines Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Es ist der Stadt ein Anliegen, eine gemeinsame Lösung zu finden. Es haben bereits mehrere Abstimmungstermine mit dem Betrieb, den städtischen Vertretern sowie den Verkehrsplanern stattgefunden.</p>		
S-16.2	<p>Unzureichende Ermittlung des Abwägungsmaterials: Ausgehend von der bisherigen Planung würde das städtebauliche Planungskonzept gegen das bauplanungsrechtliche Gebot der gerechten Abwägung verstoßen. Denn das Abwägungsmaterial wurde bisher entgegen § 2 Abs. 3 BauGB unzureichend ermittelt</p>	nein	<p>Gemäß dem Abwägungsgebot nach § 1 Absatz 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Gemäß § 2 Absatz 3 BauGB sind die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial) zu ermitteln und zu bewerten.</p> <p>Das Abwägungsmaterial, in diesem Fall also die Verkehrserhebungen sowie die Lärmemissionen werden nach dem aktuellen Stand der Technik ermittelt und in die entsprechenden Gutachten eingestellt. Die Verkehrserhebungen wurden mittels Verkehrszählungen durchgeführt. Die Lärmemissionen werden im Lauf des weiteren Verfahrens im Rahmen des Umweltberichts in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt und in das Verfahren eingestellt. Im Sinne einer gerechten Abwägung aller Belange, kann nur vom Bestand oder von bereits bekannten bzw. der Stadt vorliegenden Planungen ausgegangen werden.</p> <p>Es liegt also kein Abwägungsdefizit vor, da das Abwägungsmaterial hinreichend ermittelt wurde, siehe auch Lfd. Nr. S-16.1.</p>	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
S-16.3	<p>Belange des Lärmschutzes</p> <p>Die bisherige Planung erscheint uns die Belange des Lärmschutzes ebenfalls nicht ausreichend zu berücksichtigten. Uns ist es insbesondere wichtig, dass in dem an das Plangebiet angrenzenden Industrie- und Gewerbegebiet die Errichtung industrieller Anlagen auch nach Entstehung des Stadtquartiers möglich und der geplante Lärmschutz auch dafür noch ausreichend ist.</p>	ja	<p>Im Rahmen der weiteren Bauleitplanverfahren wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, deren Basis eine dezidierte Aufnahme und Beurteilung der Umgebung hinsichtlich der Einwirkungen auf das Plangebiet und der Auswirkungen aus dem Plangebiet darstellt. Dabei werden die angrenzenden Nutzungen hinsichtlich ihres Bestands sowie ihrer Entwicklungsmöglichkeiten bzw. -bedürfnisse berücksichtigt. Das angrenzende Gewerbe- und Industriegebiet ist nach § 34 BauGB zu beurteilen. In der Lärmuntersuchung wird die aktuelle Genehmigungssituation berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahndamm,</li> <li>- Entfernung zum Plangebiet,</li> <li>- Geplante abschirmende Bebauung mit Gewerbe entlang des Bahndamms,</li> <li>- Östlich des Plangebietes gibt es bereits schutzwürdige Wohnbebauung, die deutlich dichter an dem Betrieb liegt, als das Plangebiet.</li> </ul> <p>Durch die schon vorhandenen Lärmemissionen und die geplanten Lärminderungsmaßnahmen ist von keiner Beschränkung einer zukünftigen Betriebserweiterung auszugehen. Die möglichen Lärmemissionen bei einer Erweiterung des Betriebs sind bei einer tatsächlichen Erweiterung zu untersuchen.</p>	X	X
S-16.4	<p>Grundsatz der Konfliktbewältigung</p> <p>Bisher scheinen uns weder die vom dem Betrieb unserer Mandantin ausgehenden Lärmbelastungen ausreichend berücksichtigt noch die Gegebenheiten vor Ort daraufhin überprüft worden zu sein, ob eine gute verkehrliche Erschließung unseres Gewerbebetriebs auch nach Entstehung des Stadtquartiers gewährleistet wird. Es ist nicht erkennbar, wie die Konflikte einer zuverlässigen Lösung zugeführt werden.</p>	ja	<p>Das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung beinhaltet, dass jeder Bauleitplan die ihm zuzurechnenden Konflikte bewältigen muss, also die betroffenen Belange untereinander zu einem gerechten Ausgleich bringt. Das Gebot der Konfliktbewältigung gilt aber nicht uneingeschränkt und undifferenziert. Zu beachten sind zunächst die der Bebauungsplanung allgemein gesetzten Grenzen. So ist die Stadt bei der Anwendung des Erforderlichkeitsgrundsatzes des § 1 Absatz 3 BauGB an den Katalog zulässiger Festsetzungen in § 9 BauGB gebunden. In der Tendenz gegenläufig zum Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung, aber ebenfalls aus</p>	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
			<p>dem Erforderlichkeitsprinzip abgeleitet, ist der Grundsatz der planerischen Zurückhaltung.                      Gleichwohl ist das Ziel der städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens, die entstehenden Konflikte zu minimieren und zu einem gerechten Ausgleich zu bringen. Die dezidierten Verkehrsuntersuchungen sowie das Mobilitätskonzept ebenso wie die bereits erstellten sowie geplanten Lärmgutachten und schalltechnischen Untersuchungen bilden dafür die Grundlage.                      Des Weiteren wird die direkte verkehrliche Erschließung des Gewerbebetriebs nicht verändert. Zudem wird durch die Umgestaltungsvorschläge für die Straße Am Schnellert das Verkehrssystem im unmittelbaren Umfeld ertüchtigt.</p>		
			<p><u>Hinweis:</u>                      Die Stellungnahme mit der laufenden Nummer S-16 wurde nach der Frist um die folgenden Punkte ergänzt. Die verspätet eingegangene Ergänzung wird mit den laufenden Nummern S-16.5 bis S-16.7 entsprechend inhaltlich dokumentiert und bewertet.</p>		
S-16.5	<p>Berücksichtigung der Pendlerverkehre                      Das Mobilitätskonzept der Stadt Köln richtet sich nach den Leitzielen des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“, dessen Ziel es ist, den Anteil des MIVs auf 33% zu reduzieren. Ausweislich der Präsentation der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Berechnung der durch die Entwicklung des Deutzer Hafens zu erwartenden Neuverkehre, soll der MIV-Anteil aufgrund des Mobilitätskonzepts von heute 30% auf 25% in 2035 sinken.                      Grundlage dieser Berechnung bildet jedoch lediglich der Wegezweck „Wohnen“. Der Wegezweck gibt Aufschluss darüber, für welchen Zweck eine Person einen Weg zurücklegt. Das bedeutet, dass</p>	ja	<p>Die Pendlerverkehre sind im Mobilitätskonzept berücksichtigt. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt neben dem Wegezweck Wohnen durchaus auch andere Zwecke. Es sieht für Nutzergruppen unterschiedliche Verkehrserzeugungen vor, z.B. für Wohnen, Arbeiten und Freizeit.                      So werden durch das Mobilitätskonzept für den Zweck Arbeiten ein Rückgang des MIV-Anteils von 53% auf 43% (2035) sowie für die Freizeit ein Absenken von 38% auf 32% prognostiziert.</p>	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>der Wegezweck „Wohnen“ lediglich diejenigen Verkehrsströme berücksichtigt, die die Bewohner des Plangebiets zukünftig zurücklegen werden, um zu ihren Wohnungen zu gelangen. Keine Berücksichtigung findet derzeit jedoch der Pendlerverkehr, d.h. die Verkehrswege derjenigen Personen, die außerhalb Kölns wohnen und ihre Arbeitsstelle in der Stadt haben. Ausweislich der Aussage des Verkehrsplaners liegen die Daten der Pendlerverkehre derzeit noch nicht vor, so dass diese bisher keine Berücksichtigung bei den Berechnungen finden konnten.</p> <p>Nach Angaben des online abrufbaren Pendleratlas NRW (<a href="http://www.pendleratlas.nrw.de">www.pendleratlas.nrw.de</a>) pendelten in 2017 täglich 337.359 Personen nach Köln, um dort zu arbeiten. Ein Vergleich dieser Anzahl zu der Einwohneranzahl Kölns von 1.077.611 (2017) verdeutlicht, wie hoch der Anteil der Pendler ist. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die Verkehrswege einer großen Anzahl an Pendlern das Plangebiet rund um den Deutzer Hafen queren werden, da dieses aufgrund der Nähe zur A4 und A559 eine beliebte Route der Pendler zur Innenstadt ist. Diese Verkehrswege müssen daher im Verkehrsgutachten ebenfalls unbedingt berücksichtigt werden.</p> <p>Die vom Gewerbebetrieb verursachten Verkehrsströme werden in den kommenden Jahren zunehmen. Die Anzahl der Kfz wird demnach von 940 auf 1541 am Tag steigen. Hinzu kommt die erhebliche Verkehrszunahme durch die wohnliche und gewerbliche Nutzung des neuen Stadtquartiers. Darüber hinaus wird auch die Anzahl an Pendlern,</p>		<p>Es ist davon auszugehen, dass die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts auch über den Deutzer Hafen hinaus, ihre Wirkung entfalten. Insbesondere die langfristigen Maßnahmen der Straßenbahn und S-Bahn sowie die kurzfristige Maßnahme der Buslinie zum Deutzer Bahnhof werden das Mobilitätsverhalten der Menschen, die im oder in der Nähe des Deutzer Hafens arbeiten, maßgeblich beeinflussen. Auch die</p>		



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>die durch das neue Stadtquartier fahren werden, erheblich steigen. Es ist derzeit nicht ersichtlich, wie diese Verkehrsströme zukünftig planerisch bewältigt werden sollen. Eine baugebietsübergreifende Auseinandersetzung mit der Verkehrsproblematik muss aber zwingend erfolgen, soll eine sachgerechte Auseinandersetzung mit dem Interesse unseres Hauses an einer ungehinderten verkehrlichen Erschließung unseres Werkes erfolgen.</p>		<p>langfristigen Verkehrsströme sind in den Verkehrsuntersuchungen sowie dem Mobilitätskonzept verankert und finden in den geplanten verkehrlichen klein- und großräumigen Maßnahmen Berücksichtigung. Betriebserweiterungen des Gewerbebetriebs sind nicht Gegenstand der Verkehrsuntersuchungen für die Entwicklung des Deutzer Hafens. Eventuell geplante Erweiterungen sind bei konkreter Antragstellung durch den Gewerbebetrieb über gesonderte Untersuchungen zum Nachweis der gesicherten Erschließung zu prüfen.</p>		
S-16.6	<p>Sicherstellung der Verkehrsmaßnahmen Das Verkehrsgutachten sieht ein Erschließungskonzept mit mehreren Um- und Ausbaumaßnahmen des bestehenden Verkehrsnetzes rund um das Planungsgebiet vor. Die bisherige Planung geht davon aus, dass die verkehrliche Erschließung des neuen Quartiers sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des zukünftig durchquerenden Verkehrs diese Maßnahmen erfordern. Unberücksichtigt lässt die Planung hingegen bisher, wie die tatsächliche Umsetzung dieser Maßnahmen sichergestellt wird. Bauleitplanerische Festsetzungen dahingehend, dass die in dem Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, sind zwingend erforderlich. Es besteht ansonsten die Gefahr, dass das neue Quartier am Deutzer Hafen errichtet wird und das Verkehrsnetz nicht bzw. nicht in dem im Verkehrskonzept vorgesehenen Umfang ausgebaut wird. In diesem Fall wäre die Zuwegung unseres Werksgebietes erheblich gefährdet. Wir haben erhebliche Zweifel daran, ob die Verwirklichung der für notwendig erachteten Verkehrsmaßnahmen einem zukünftigen Bebauungsplan ausreichend genug</p>	ja	<p>Die erforderlichen Verkehrsmaßnahmen, die außerhalb des Plangebiets liegen, sind entweder durch bauleitplanerische Festsetzungen oder anderweitige Maßnahmen planungsrechtlich zu sichern sowie in Zusammenhang mit dem Bauvorhaben umzusetzen. Die genaue Rechtsform ist im weiteren Verfahren verwaltungsintern zu klären.</p>	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>sichergestellt sein wird. Darüber hinaus bleibt in der bisherigen Planung unberücksichtigt, was passiert, wenn die Ziele des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ nicht wie erwartet erreicht werden. In diesem Fall würden bis zu 4.000 zusätzliche Kfz-Verkehre rund um das Planungsgebiet auftreten. Die bisherige Planung sieht jedoch keine Maßnahmen dazu vor, wie die Erschließung des Gebietes rund um den Deutzer Hafen auch in diesem Fall gewährleistet werden soll.</p> <p>Das Planungskonzept der Stadt Köln beruht bisher allein auf der Annahme des tatsächlichen Eintretens der prognostizierten Auswirkungen des Mobilitätskonzepts. Das Strategiepapier hierzu beinhaltet jedoch lediglich Leitgedanken. Wie richtig ausgeführt wird, hängt die Verwirklichung der Ziele des Strategiepapiers von der Mitwirkung der Einwohner Kölns ab. Offen bleibt hingegen, wie diese Mitwirkung planerisch gewährleistet werden soll. Wie in unserer Stellungnahme vom 29. April 2019 bereits ausgeführt wurde, sind Maßnahmen zur planerischen Sicherstellung der Erreichung der Ziele des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ bisher nicht zu erkennen. Es ist daher ungewiss, ob die Anwohner tatsächlich zur Erreichung der Ziele beitragen und sich deren Mobilitätsverhalten tatsächlich ändert. In unserer Stellungnahme vom 29. April 2019 hatten wir diesbezüglich bereits betont, dass aktuelle Statistiken eher auf das Gegenteil hindeuten. Danach ist davon auszugehen, dass der MIV trotz weit verbreiteter Carsharing-Angebote weiter zunimmt. Denn auch eine Vielzahl an Personen, die die Carsharing-Angebote in An-</p>				

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>spruch nehmen, haben daneben noch einen eigenen PKW.</p> <p>Zudem lässt sich dem bisherigen Planungskonzept nicht entnehmen, dass LKW auch nach Veränderung der Höhenlage der Straße „Am Schnellert“ die Südbrücke noch unterfahren können. Die Straße soll an die hochwassersichere Nutzungsebene von 47,20 m ü.N.N. angepasst werden. Es wird lediglich „davon ausgegangen“, dass ein Durchfahrtsverkehr auch der LKW weiterhin möglich sein wird. Dies ist aus unserer Sicht weiter zu untersuchen und planerisch auch sicherzustellen.</p>				
S-16.7	<p>Erschließung während der Bauphase Die bisherige Planung sieht nicht vor, wie die ungehinderte verkehrliche Erschließung des Gewerbebetriebes während der Bauphase sichergestellt werden soll. Eine Vielzahl der Mitarbeiter erreicht das Betriebsgelände über die Straßen „Am Schnellert“ und die Alfred-Schütte-Allee. Über diese Straßen führt zudem der An- und Abfahrtsverkehr der LKW. Unser Betrieb ist daher auf eine gesicherte und qualifizierte Erschließung angewiesen. Aus den Ergebnissen unseres Verkehrsgutachtens wird ersichtlich, dass insbesondere die LKW-Verkehre (zu 81 %) die nördliche Richtung nutzen und somit über die Straßen „Am Schnellert“ und Alfred-Schütte-Allee verkehren. Die südliche Richtung ist für den LKW-Verkehr rechtlich und faktisch unmöglich zu durchqueren, da er dann durch das Wohngebiet erfolgen müsste. Wohngebiete -insbesondere der Stadtteil Poll - kennzeichnen sich typischerweise durch schmale und kurze</p>	Kenntnisnahme	Die Erschließung während der Bauphase wird im weiteren Planungsverlauf durch entsprechende Maßnahmen sichergestellt. Diese werden im Zuge der weiteren Planung ermittelt. Die Erschließung während der Bauphase kann nicht im Bebauungsplan geregelt werden und ist demnach nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanverfahren.		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>Straßen aus. Die LKW müssten somit mehrere Richtungswechsel vornehmen, um an ihr Ziel zu kommen. Zudem stehen in Wohngebieten meist abgestellte PKW am Straßenrand. Dies macht ein Durchfahren der LKW schwierig bzw. unmöglich. Um die im Verkehrskonzept vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen, bedarf es umfassender und langwieriger Baumaßnahmen. Insbesondere die zukünftig veränderte Höhenlage der Straße „Am Schnellert“ wird eine zumindest vorübergehende Beeinträchtigung der Nutzung und ggf. auch die zeitweilige Sperrung dieser Straße erfordern. Die bisherige Planung lässt nicht erkennen, wie während dieser Maßnahme eine qualitative und ausreichende Erschließung unseres Werksgeländes insbesondere für die LKW sichergestellt werden soll, zumal die Überquerung des Deutzer Hafens über die Drehbrücke politisch nicht gewollt ist und faktisch wegen der begrenzten Höhe bedingt durch die Brückenkonstruktion unmöglich ist. Wir bitten Sie daher im weiteren Planungsverlauf die Erforderlichkeit der verkehrlichen Erschließung unseres Werksgeländes auch während der Bauphase zu berücksichtigen.</p>				
<b>S-17</b>					
S-17.1	<p>Um zusätzlichen durch das Neubauprojekt zu erwartenden MIV-Quell- und Zielverkehr zu vermeiden, sollte der Umweltverbund (ÖPNV, Radfahrer*innen und zu Fußgehende) gestärkt werden.</p>	ja	<p>Eine Stärkung des Umweltverbundes wird im Verkehrsgutachten explizit berücksichtigt und auch gefordert.</p>	X	X
S-17.2	<p>Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie über die Siegburger Straße, auf werktäglich 5-Minuten. Die Stadtbahn ist jetzt schon jetzt überfüllt, sodass</p>	Kenntnisnahme	<p>Siehe Lfd. Nr. S-3</p>	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPRel.	BPrel.
	Fahrgäste an der Haltestelle Deutzer Freiheit stehen bleiben müssen. Ein solcher Zustand ist in Bezug auf attraktiven Nahverkehr nicht haltbar.				
S-17.3	Eine zusätzliche Stadtbahnverbindung über die Deutzer Freiheit in Richtung Bahnhof Köln Messe/Deutz und nach Möglichkeit weiter nach Mülheim.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. S-3	X	X
S-17.4	Prüfung einer Erschließung des Deutzer Hafens unter Nutzung der bestehenden Hafenbahntrasse unter Beibehaltung der bestehenden Strecke über die Siegburger Str.. Wenn etwa durch Hochwasserschutzmaßnahmen dies nicht möglich ist, sollte die bestehende Schienenverbindung für eventuell entstehenden Bedarf nicht entwidmet werden. Weiterhin ist die Möglichkeit zu prüfen, ob eine Tram-Train-Verbindung (siehe Karlsruher-Modell) zur Südbrücke möglich ist. Darüber hinaus kann eine Nutzung der Hafenbahntrasse als Rad-schnellweg mit einer Anbindung an die bestehenden Radpendlerrouten sinnvoll sein.	nein	Siehe Lfd. Nr. K-13	X	X
S-17.5	Eine schnelle Umsetzung der S-Bahnlinie S16, auch im Vorlaufbetrieb, also ohne weiteren Brückenbogen. Diese Verbindung sollte zeitgleich mit der Bebauung geschaffen werden, um den neuen Bewohnern des Quartiers eine attraktive S-Bahn-Verbindung ins linksrheinische Köln zu ermöglichen. Mittelfristig ist ein zweiter Brückenbogen für die Südbrücke aber notwendig.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-3.1	X	X
S-17.6	Zur Feinerschließung der Verkehre im Deutzer Hafen und Poll befürworten wir einen Expressbus, der das neue Quartier sowohl mit dem Bahnhof in Deutz als auch mit der Siedlung In der Kreuzau in Alt-Poll verbindet.	ja	Eine Expressbuslinie ist zeitnah vorgesehen.	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNPrel.	BPrel.
S-17.7	Wenn die Idee eines Rheinpendels (Seilbahn) machbar erscheint, brauchen Poll und der Deutzer Hafen je eine Stationsanbindung.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-8	X	X
S-17.8	Fortsetzung des Radschnellweges von der Südbrücke kommend, weiterführend bis zur Technischen Hochschule in Deutz.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. K-5	X	X
S-17.9	Ausbau und besserer Schutz der Radwege auf der Siegburger Str. in Poll und Deutz. Die bestehenden Radwege sind bisher nur unzureichend gesichert und geschützt.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. K-5	X	X
S-17.10	Neben den sechs E-Lade-Stationen befürworten wir zur Reduzierung des Individualverkehrs eine weitere Mobilstation in Poll.	Kenntnisnahme	Eine Mobilitätsstation in Poll liegt außerhalb des Geltungsbereichs der vorliegenden Bauleitplanung. Es wird geprüft, ob sie in das Mobilitätskonzept aufgenommen wird.	X	X
S-17.11	Eine Rheinquerung nur für Fuß- und Radverkehr in Höhe des Ubierrings, nach dem Masterplan des Architekten Speer.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-1.1	X	X
S-17.12	Kommt es zu einer Ansiedlung von großen Firmen an der Straße „Am Schnellert“ sollen die Unternehmen angehalten werden, Werkwohnungen einzurichten, um so Pendlerströme zu reduzieren.	Kenntnisnahme	Es wird geprüft, ob Werkwohnungen bei den Vergabeverfahren Berücksichtigung finden werden. Die Vergabeverfahren sind nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanverfahren.	X	X
S-17.13	Durch die Kombination von wohnortnahen Arbeitsplätzen, einem attraktiven ÖPNV-Angebot sowie einer guten Fuß- und Radinfrastruktur - schon im Vorfeld (!) der Baumaßnahmen kann die Bedeutung des Motorisierten Individualverkehrs reduziert werden.	ja	Der Teil-Bebauungsplan Infrastruktur soll eine frühzeitige Erschließung sowie Fuß- und Radwegeinfrastruktur sichern. Das Mobilitätskonzept legt die entsprechenden Maßnahmen fest.	X	X
S-17.14	Die Verlängerung des Rolshover Kirchwegs bis zur Rolshover Straße, sowie der Vollausbau der Anschlussstelle „Am Grauen Stein“ lehnen wir verkehrlich und städtebaulich ab. Beide Versionen werden zu einem erhöhten Verkehr auf dem Rolshover Kirchweg führen und den MIV weiter attrak-	ja	Siehe Lfd. Nr. K-32	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	tivieren. Wir glauben, dass dadurch Poll nicht entlastet, sondern mit zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet wird.				
S-17.15	Die Haupterschließung des Deutzer Hafens für den MIV soll über die Autobahn (Östliche Zubringerstraße) und die Straße „Im Hasental“, die in Höhe der Drehbrücke auf die Siegburger Straße mündet, abgewickelt werden. Bauliche Maßnahmen sind daher zwingend erforderlich, um den Verkehr entsprechend über diesen Anschluss zu lenken.	ja	Siehe Lfd. Nr. M-7.1	X	X
S-17.16	Die Siegburger Straße in Poll sollte ebenfalls durch bauliche Maßnahmen so umgestaltet werden, dass sie dem Anliegerverkehr eine höhere Priorität einräumt und den Durchgangsverkehr deutlich reduziert. Der bisherige Vorschlag aus der Planungspräsentation ist für uns nicht ausreichend, weil er im Grunde nur den Status Quo zeigt.	ja	Siehe Lfd. Nr. K-27 und S-14.4	X	X
S-17.17	Es wird angeregt die Verkehrsplanungen flexibel zu halten, da sich der Mobilitätssplit der Zukunft nicht vorhersehen lässt. Wir rufen daher dazu auf, eine Planung vorzulegen, die die Stadt entsprechend anpassen kann.	nein	Der Vorschlag würde zu einem ständigen Monitoring nach jedem Baufortschritt führen, ohne das Ende der verkehrlichen Entwicklung zu kennen.	X	X
<b>S-18</b>					
S-18.1	Die Baublöcke des integrierten Planes weisen eine Geschossigkeit von 3 bis 7 Geschossen auf. Die Geschossigkeit innerhalb der Baufelder variiert. Fast jeder Baublock entlang des Hafenbeckens besitzt einen Hochpunkt, der 14 bis maximal 20 Geschosse hoch ist. Die Hochpunkte orientieren sich an der Mühlenbebauung, die bis zu 20 Geschosse aufweist. Von Norden nach Süden sind	Kenntnisnahme	Entlang der Siegburger Straße sieht der Integrierte Plan überwiegend siebengeschossige Bebauung – durchsetzt mit einzelnen Hochpunkten – vor. Insofern kann nicht von einem Verlust, sondern lediglich einer Beeinträchtigung der Blickbeziehungen gesprochen werden.		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>die Hochpunkte gleichmäßig über das Gebiet verteilt, wobei die Bebauung im Süden mit bis zu 20 Geschossen am höchsten ist. Entlang der Siegburger Str. weisen die Gebäude eine Geschossigkeit von 6 bis 8 Geschossen auf, die Hochpunkte sind mit bis zu 18 Geschossen geplant. Dies besitzt unmittelbare tatsächliche und optische Auswirkungen auf die Grundstücke des Bürgers, insbesondere diejenigen, die sich unmittelbar an der Siegburger Str. situiert befinden. Insoweit stehen gem. den Umsetzungen des bauleitplanerisch Zulässigen dort zurzeit ein 8-geschossiges und darüber hinausgehend ein 2-geschossiges (zulässig zurzeit VII) Gebäude auf.</p> <p>Die Gebäude mit Hochpunkt mit bis zu 18 Geschossen entlang der Siegburger Str. werden diejenigen Gebäude auf den Grundstücken der hiesigen Mandantschaft deutlich der Höhe nach überragen. Dies führt zu einer Einschränkung bzw. zu einem Verlust der bisher bestehenden Blickbeziehungen in Richtung Westen. Die betrifft die Blickbeziehung zu den sogenannten Pollerwiesen, zum Rhein, zum linken Rheinufer und zum Stadtpanorama linksrheinisch der Stadt Köln, teilweise einschließlich des Kölner Domes.</p> <p>Der Bürger macht diese Gesichtspunkte als abwägungsrelevanten Belang geltend, wobei diesseits die insoweit einschlägige Rechtsprechung, etwa des Bundesverwaltungsgerichts mit Beschluss vom 09.02.1995 zu Aktenzeichen BVerwG 4 NB 17/49 bzw. mit Beschluss vom 29.07.2011 zu Aktenzeichen 15 N 08.2086 (Bayrisches Bodenseeufer) nicht verkannt wird.</p> <p>Insofern dürfte zwar eine besondere Situationsbe-</p>				



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>rechtiung des Bürgers nicht bestehen, gleichwohl bedarf es der bauleitplanerischen Abwägung, bzw. Bewältigung der oben bezeichneten Gesichtspunkte.</p>				
S-18.2	<p>Die Einschränkungen könnten im Übrigen durch Änderung des Bebauungsplanes Nr. 69439/04 kompensiert werden, etwa in der Gestalt, dass zugunsten der Grundstücke der hiesigen Mandantschaft eine größere bauliche Ausnutzbarkeit ermöglicht wird, insbesondere eine solche im Hinblick auf die Höhe der baulichen Anlagen bzw. im Hinblick auf die zulässige, zu vergrößernde Zahl der Geschosse. Insofern wird eine ergänzende bauleitplanerische Bewältigung durch Abänderung des insoweit einschlägigen Bebauungsplanes angeregt.</p>	nein	<p>Die Änderungen angrenzender Bebauungspläne sind nicht Regelungsgegenstand der vorliegenden Bauleitplanverfahren. Eine mögliche Änderung des Bebauungsplanes Nr. 69439/04 stellt ein eigenes separates Planverfahren dar, das der Entscheidung des Stadtentwicklungsausschusses obliegt.</p>		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
S-18.3	<p>Die Begründung zum Bebauungsplan-Aufstellungs-beschluss beschreibt, dass im Hinblick auf die Erschließung ein umfassendes Mobilitätskonzept zurzeit in Arbeit sei und zwar betreffend den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr, den Fuß- und Radverkehr und darüber hinausgehend das Hafenbecken und die Wasserstraßen.</p> <p>Die vorbereitenden Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen legen diesbezüglich wohl ausschließlich die Auswirkungen auf den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Deutzer Hafen auf den Seiten 62 ff. - soweit ersichtlich - zugrunde.</p> <p>Aus hiesiger Sicht bedarf es ergänzend der planerischen Bewältigung der Auswirkungen auf die Liegenschaften unserer Mandantschaft, dies gilt auch für Verkehrslärmbeaufschlagung - und den Verkehr, der auch unter Berücksichtigung der Siegburger Str. östlich des neuen Plangebietes zu berücksichtigen ist.</p> <p>Soweit ersichtlich gibt es eine gutachterliche Stellungnahme ADU Cologne aus dem Jahr 2011 (21.11.2011).</p> <p>In diesem Zusammenhang bedarf es der ergänzenden planerischen Bewältigung der Tatsache, dass auf einem Teil der Liegenschaften unserer Mandantschaft teilweise produzierende gewerbliche Nutzung stattfindet.</p>	ja	<p>Im Rahmen der weiteren Bauleitplanverfahren wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, deren Basis eine dedizierte Aufnahme und Beurteilung der Umgebung hinsichtlich der Einwirkungen auf das Plangebiet und der Auswirkungen aus dem Plangebiet darstellt. Dabei werden die angrenzenden Nutzungen hinsichtlich ihres Bestands, ihrer Entwicklungsmöglichkeiten bzw. -bedürfnisse sowie hinsichtlich der durch die Planung entstehenden Beeinträchtigungen berücksichtigt.</p>	X	X
<b>S-19</b>					
S-19.1	<p>Das Thema Wasser ist prägend für das neue Hafen-Veedel. COBEs Idee des "Neuen Schnellerts" 2016 ist super. Schade, dass eine Umsetzung</p>	ja	<p>Inwiefern der Pool des Integrierten Plans oder anderweitige Möglichkeiten, das Hafenbecken in die Planung einzubeziehen, realisierungsfähig sind, sowie der Bau von Treppen und</p>		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>nicht möglich ist. Der Pool am Hafenplatz (Platz 4 des Integrierten Plans) gefällt sehr gut. Es wäre großartig, wenn der Pool tatsächlich (auch) mit Regenwasser aus dem angrenzenden Park I des Integrierten Plans und am besten aus dem ganzen Veedel gespeist werden könnte ("Wasserkreislauf").</p> <p>Vielleicht könnte man an einer oder mehreren Stellen dem Wasser des Hafenbeckens noch etwas näher kommen, z.B. an dem Platz 3 des Integrierten Plans; bei Niedrigwasser ist der Abstand von der Promenade ziemlich groß. Statt die Hafenummauer zu öffnen, könnte man evtl. wie am Hafenplatz etwas vor die Mauer bauen, z.B. eine Treppe.</p> <p>Die Fußgängerbrücke über das Hafenbecken wäre eine zusätzliche Verbindung und würde das Hafenbecken besser erlebbar und mehr zum Teil des Veedels machen.</p>		<p>anderen Einbauten im Hafenbecken wird zzt. geprüft. Dabei spielen u.A. wasserrechtliche Aspekte sowie der Denkmalschutz eine Rolle.</p> <p>Die Fußgängerbrücke über das Hafenbecken wird im Rahmen des ersten Bebauungsplans zur Sicherung der Erschließung berücksichtigt.</p> <p>Siehe auch Lfd. Nr. M-7.3</p>		
S-19.2	<p>Die S 16 mit der S-Bahn-Station Deutzer Hafen / Poll sollte so schnell wie möglich realisiert werden. Das würde auch die Bereitschaft zu Investitionen in den Deutzer Hafen fördern. Die Stadt sollte daher ihren Einfluss auf allen Ebenen für dieses Vorhaben nachhaltig einsetzen!</p>	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-3.1	X	X
S-19.3	<p>Eine Stadtbahn auf der Trasse der Linie 7 von Poll am Hafenveedel entlang und weiter zum Deutzer Bahnhof und nach Mülheim oder Kalk ist ein weiteres Element, um den zusätzlichen Verkehr zu bewältigen und den Verkehr insgesamt zu verbessern. Der Bürger bevorzugt folgende Trassenfüh-</p>	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. S-3	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>rung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von Poll kommend nach dem Halt Drehbrücke Abzweig ungefähr auf der Linie der Straßenverbindung zum Gotenring. Nach Drehbrücke kämen also die Haltestellen Suevenstraße und danach Bf Deutz / Messe / LanxessArena und weiter nach Mülheim.</li> </ul> <p>Linie 7 und die neue Linie zum Deutzer Bahnhof - Mülheim/Kalk sollten zusammen einen 5-Minuten-Takt ergeben! Auf der Siegburger Straße zwischen der südlichen Querung der Zugtrasse und der Aral-Tankstelle könnten die mittleren Spuren allein für die Stadtbahn vorgesehen werden.</p> <p>Um die Siegburger Straße in Poll für Radfahrer attraktiver zu machen, sollte zwischen Auf dem Sandberg und der Raiffeisenstraße ein Tempolimit von 30 km/h gelten.</p>				
S-19.4	Der Bürger regt an, ob Schallschutz bezüglich der Zugtrasse von und zur Südbrücke nicht durch Lärmschutzwände direkt an den Gleisen realisiert werden könnte.	nein	Siehe Lfd. Nr. K-77	X	X
S-19.5	Auch wenn die HGK die Gleise der Hafenbahn südlich der Zugtrasse von und zur Südbrücke zunächst weiter nutzen will, sollte die Möglichkeit auf den Gleisflächen Fuß- und Radwege zur Müllergasse / Kälchensweg anzulegen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Eine Nutzung der Bahntrassen südlich des Bahndamms für Fuß- oder Radwege ist erst nach Aufgabe der Bahnnutzung möglich.		X
<b>S-20</b>					
S-20.1	Diese Bürgerversammlung ist das Modell 2 gemäß den Leitlinien zur Öffentlichkeitsbeteiligung von 1983. Darin ist auch die Erfassung der Redebeiträge bzw. Anregungen geregelt. Die Arbeit mit Karten zu den 3 Themenbereichen hat zwar me-	nein	Die durch Karten und Redebeiträge geäußerten Anregungen wurden protokolliert und liegen den Verfahrensunterlagen in Form einer Niederschrift bei. Aufgrund der Veröffentlichung der Verfahrensunterlagen besteht für die Teilnehmer der Veranstaltung die Möglichkeit, ihre Eingaben und die zuge-	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	thodischen Charme, es stellt sich jedoch die Frage nach der Rückverfolgbarkeit zum Ideengeber, wenn gewollt. Es fragt sich auch, wie die Wort- / Diskussionsbeiträge im Fish-Bowl erfasst und bewertet werden?		hörige Abwägung nachzuverfolgen.		
S-20.2	Der Bürger kritisiert, dass die auf der Bürgerversammlung ausgelegten Broschüren nicht als Mitnahmeexemplare vorlagen und diese teilweise auch nicht auf der Homepage der Stadt zur Verfügung stehen.	Kenntnisnahme	Die aktuellen Broschüren stehen zum Download auf den Seiten der Stadt Köln zur Verfügung und waren als Ansichtsexemplare bei der Beteiligung der Öffentlichkeit ausgelegt. Zur Vermeidung von Kosten und Müll können leider keine Mitnahmeexemplare für ca. 400 anwesende Bürger bereitgehalten werden.	X	X
S-20.3	In einem der ersten Logistik-Konzepte, maßgeblich verfasst von Dr. Reinold Gütter (war später Baudirektor für Hamburg-Altona), wurde dringend für den Erhalt der Hafenfunktion plädiert, dies aber leider nicht formal vom Rat beschlossen. Die Entscheidung zur Zweckentfremdung, Umnutzung des Hafens wurde allerdings auch nicht breit öffentlich diskutiert. Die Unternehmensinteressen und die der Binnenschifffahrt wurden offensichtlich wenig berücksichtigt. Wie bereits in den letzten Jahren auf den Info-Veranstaltungen zuvor plädiere ich darum weiterhin für den zukunftsfähigen Erhalt des Hafens!	nein	Der wirtschaftliche Strukturwandel wie auch die damit einhergehenden neue Anforderungen an die Binnenschifffahrt haben den Deutzer Hafen und seine Bedeutung als Logistikstandort stark verändert. Hafentypische Betriebe wurden durch nicht hafenauffine und lagerintensive Betriebe ersetzt, während gleichzeitig städtebauliche Missstände durch Leerstände und Mindernutzungen entstanden. Nur noch Teile der Flächen werden mit Bezug auf den Hafenbetrieb genutzt. Infolgedessen hat der Deutzer Hafen nur noch eine geringe Bedeutung als Industriehafen. Die Neuentwicklung des Industriehafens in Deutz, der seine angestammte Rolle weitgehend verloren hat, ist ein wichtiger Baustein, um die Herausforderungen des starken Wachstums der Stadt Köln mit einem hohen Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen zu bewältigen.	X	X
S-20.4	Zum Stellplatzschlüssel gab es noch unterschiedliche Vorstellungen, von 0.7 bis deutlich weniger. Eine nachhaltige Verkehrsplanung sollte den Weg frei machen, auf den MIV möglichst ganz zu verzichten, so wie es innovative Städte wie Kopenhagen unter dem Vordenker Jan Gehl seit Jahrzeh-	nein	Siehe Lfd. Nr. M.-1 und Lfd. Nr. K-21.		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	ten vormacht. Es ist eine Ironie, dass die Tiefgaragen aufgrund des zu berücksichtigendem 200-jährigem Hochwasserfall als erforderlich betrachtet werden, um diese zu fluten, damit die Häuser standfest bleiben. Das spricht aber dann für die Anregung Nr. 2.				
S-20.5	Im Sinne des Ansatzes der „Urbanen Produktion“ könnte die Mühle, können die Silos durchaus für eine gewerbliche Nutzung in Frage kommen. Man hätte erst gar nicht den letzten Betreiber nach Krefeld „vertreiben“ sollen. Gab es denn seinerzeit von der HGK oder heute von RheinCargo keine Überlegungen zur wirtschaftlichen Fortentwicklung des Industriehafens? Das KO-Argument Wachstum bzw. Wohnungsmangel kann insoweit entkräftet werden, dass der Bedarf auch allein durch Aufstockung bzw. Nachverdichtung im Bestand befriedigt werden kann (siehe auch Untersuchung von Prof. G. Spars vom März 2016). Der Deutzer Hafen wird diesen Mangel so schnell nicht beheben helfen.	nein	Der Deutzer Hafen hat seine angestammte Rolle als Industriehafen in den letzten Jahren weitestgehend verloren. Hafentypische Betriebe wurden durch nicht hafenauffine und lagerintensive Betriebe ersetzt, während gleichzeitig städtebauliche Missstände durch Leerstände und Mindernutzungen entstanden. Die Neuentwicklung des Industriehafens in Deutz ist ein wichtiger Baustein, um die Herausforderungen des starken Wachstums der Stadt Köln mit einem hohen Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen zu bewältigen.	X	X
<b>S-21</b>					
S-21.1	Um das Ziel eines hohen Anteils des Umweltverbundes ernsthaft zu verfolgen, müssen in der Umgebung Verbesserungen erfolgen. Das Baugebiet allein zu betrachten, ist zu wenig. Damit kann der gewünschte Modal-Split nicht erreicht werden. Erst das Zusammenwirken von Maßnahmen im B-Plan-Gebiet und außerhalb erzielt die Wirkung.	ja	Eine Stärkung des Umweltverbundes wird im Verkehrsgutachten explizit berücksichtigt. Das Gutachten beschränkt sich nicht auf die Entwicklung des Plangebietes, Maßnahmen außerhalb des Plangebietes – wie der Um- bzw. Ausbau der Siegburger Straße, die Anbindung an die Östliche Zubringerstraße – sind zwar nicht Regelungsgegenstand der aktuellen Bauleitplanverfahren, werden aber in zeitlichem Zusammenhang umgesetzt.	X	X
S-21.2	Fußverkehr Keine Aussagen werden getroffen, wie der Fußverkehr gestärkt werden kann vom und zum Quar-	ja	Die Alfred-Schütte-Allee wird im nördlichen Teil (ab Am Schnellert) als reiner Fußweg zurückgebaut. Der Radverkehr wird östlich der Allee parallel verlaufen und somit räumlich	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>tier.</p> <p>Zwar ist die Fußverbindung entlang des Rheins gut. Zum Teil ist diese ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Damit ist eine gegenseitige Behinderung gegeben und damit ist dieser Weg nicht attraktiv. Zudem ist die Deutzer Werft regelmäßig durch die zweimal im Jahr dort statt findenden Kirmes gesperrt. Ein zu-Fuß-Gehen ist nicht möglich. Der Gehweg an der Siegburger Straße ist weder ausreichend breit als Promenade, noch durch den Autoverkehr attraktiv. Eine Alternative muss gewährleistet werden.</p>		<p>getrennt werden. Über die Drehbrücke, die beiden neu geplanten Brücken sowie am Kopf des Hafens gelangt man auf die östliche Seite des Hafens, an wichtigen Punkten (Kreuzungen, Haltestellen) werden Querungen der Siegburger Straße ertüchtigt bzw. neu angelegt. Im Rahmen der um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich der Siegburger Straße werden die Bedürfnisse des Fußverkehrs berücksichtigt werden. Damit wird die fußläufige Erreichbarkeit von Deutz und Poll gewährleistet.</p> <p>Die Gestaltung und Nutzung der Deutzer Werft bzw. des Bereichs unter der Severinsbrücke sind nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Es wird geprüft, ob der Bereich in das Mobilitätskonzept aufgenommen wird.</p>		
S-21.3	<p>Eine gute Fußverbindung braucht es vom Neubaugebiet Deutzer Hafen in das Einkaufszentrum von Deutz – der Deutzer Freiheit. Ein besonderer Augenmerk muss auf den Weg unterhalb der Severinsbrücke gelegt werden.</p> <p>Dieser Fußweg ist zu gestalten als Promenade attraktiv, autoarm bis autofrei, mit Sitzgelegenheiten versehen und ermöglicht ein zügiges Gehen wie ein Flanieren.</p> <p>Eine gute Fußverbindung braucht es auch zum Einkaufszentrum Poll für die Nahversorgung.</p>	ja	Die Fußwegeverbindungen in die angrenzenden Gebiete werden untersucht und in das Mobilitätskonzept aufgenommen.	X	X
S-21.4	Die im Masterplan Innenstadt vorgesehene Fuß- und Radbrücke über den Rhein in die Kölner Südstadt ist ein wesentliches Element der qualitativen	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-1.1 Die Aufteilung in Fuß-, Radfahr- sowie Aufenthaltsbereiche wird in einer Machbarkeitsstudie zu den Masterplan-Brücken	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	Anbindung für den Fußverkehr. Auf der Brücke sollten Flächen für den Aufenthalt und zur Rast vorhanden sein.		geprüft.		
S-21.5	Die geplante S-Bahn-Station Deutzer Hafen braucht einen schönen Aufenthaltsplatz als Eingang und eine gute Querung für den Fußverkehr über die Straße Am Schnellert.	ja	Ein Platz am zukünftigen S-Bahn-Halt ist vorgesehen. Im Zuge der Objektplanung wird die Gestaltung ausdifferenziert. Aufenthaltsqualität und gute Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sollen Berücksichtigung finden.	X	X
S-21.6	<p>Radverkehr: Keine gute und qualitative Anbindung des neuen Quartiers an den Bahnhof Deutz</p> <p>Die Radwege entlang der Siegburger Straße sind zu schmal. An welchen Stellen wird eine gute und zügige Querung aus dem Quartier über die Siegburger Straße vorgesehen? Notwendig ist dies</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Schnellert</li> <li>• Höhe der geplanten Brücke über das Hafenbecken</li> <li>• Kaltenbornweg</li> <li>• Drehbrücke / Hasental</li> <li>• Unterhalb der Severinsbrücke</li> <li>• Haltestelle Deutzer Freiheit Linie 7</li> </ul> <p>Besonders unzureichend ist die Radverbindung vom Deutzer Bahnhof Richtung Deutzer Hafen und Poll. Querung Ottoplatz mit langer Rotphase – unzureichende Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Mindener Straße, zu schmaler Radweg am LVR Gebäude und dann besonders kritisch an der Siegburger Straße (Konfliktpunkte mit dem Fußverkehr, schmale Aufstellfläche an den Ampeln, lange Rotphase, nach dem Überqueren Kreuzungspunkte mit dem Rad- und</p>	ja	<p>Im Zuge der Erarbeitung des Erschließungskonzeptes wurde die Notwendigkeit von Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich der Siegburger Straße erkannt. Dabei werden die Bedürfnisse des Radverkehrs berücksichtigt. Im Bereich der Severinsbrücke wird die Anbindung des Radverkehrs optimiert. Damit ist die Erreichbarkeit des übergeordneten Radwegenetzes und damit die Anbindung an Deutz und Poll gesichert.</p> <p>Die interne Anbindung des Plangebietes an die Siegburger Straße erfolgt über die Straße Am Schnellert sowie den neuen Radweg parallel zur Alfred-Schütte-Allee. Die neu geplanten Hafenbrücken bieten dem Radverkehr Querungsmöglichkeiten gemeinsam mit dem MIV- bzw. dem Fußverkehr.</p>	X	X



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	Fußverkehr von der Deutzer Brücke (Südseite). Dies ist einer fahrradfreundlichen Stadt schon nicht würdig und erst recht kein Angebot für die Menschen im Deutzer Hafen. Und reicht für den gewünschten Fahranteil überhaupt nicht aus.				
S-21.7	<p>Keine gute und qualitative Anbindung des neuen Quartiers an das Einkaufszentrum Deutzer Freiheit. Welche Radverbindung ist hier vorgesehen und wie wird diese ausgestaltet?</p> <p>Keine gute Anbindung des neuen Quartiers an den Gotenring (weiterführende Schulen, Stadthaus, Lanxess-Arena, Verbindung nach Mülheim.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Überquerung Siegburger Straße</li> <li>• Verbesserung der Unterfahung / Überfahung der Auffahrten der Severinsbrücke auf der Deutzer Seite</li> <li>• Radverkehrsinfrastruktur auf dem Gotenring</li> </ul> <p>Für die Anbindung der Siegburger Straße in Poll wurde eine Umgestaltung vorgesehen. Hier ist eine gute Querung aus Poll kommend über die Siegburger Straße vorzusehen.</p>	ja	Siehe Lfd. Nr. S-21.6	X	X
S-21.8	Um die Alfred-Schütte-Allee als Radachse zu stärken ist eine vollständige Sperrung der Drehbrücke für den Autoverkehr notwendig (heute nur am Wochenende). Weiterhin ist bei der Autoverkehrsanbindung des Quartiers darauf zu achten, dass die Alfred-Schütte-Allee eine Fahrradstraße ist.	ja	Die Sperrung der Drehbrücke für den Autoverkehr ist geplant. Die Alfred-Schütte-Allee wird zu einem Fuß- sowie separatem Radweg zurückgebaut.		X
S-21.9	Für eine Anbindung des neuen Viertels nach Köln-Kalk, braucht es bei der Radverbindung über den	ja	Siehe Lfd. Nr. S-21.6		X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	Timur-Icelliler - Weg eine gute Querung über die Dr.-Simons-Str. zum Wissener Weg, der dann den östlichen Zubringer überquert. Über Burgenlandstraße und Lahnstraße ist dann Kalk gut zu erreichen (auch S-Bahn Haltestelle Trimbornstraße)				
S-21.10	Für die Anbindung des linksrheinischen Köln ist die im Masterplan Innenstadt Vorgesehenen Rad- und Fußgängerbrücke zu errichten. Die geplante Spindel an der Nordseite der Südbrücke ist nicht ausreichend für den zu erwartenden Radverkehr. Die Südbrücke hat einen viel zu schmalen gemeinsamen Rad- und Fußweg auf der Nordseite! Hier sind weitere Radverkehre aus und zum neuen Gebiet Parkstadt Süd zu erwarten. Beide Radverkehre lassen sich auf der schmalen Südbrücke überhaupt nicht abwickeln.	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. M-1.1	X	X
S-21.11	<p>S-Bahnverkehr Die geplante S-Bahn-Haltestelle stellt die Grundlage dafür bereit. Doch das geplante S-Bahn-Konzept ist nicht überzeugend.</p> <p>Es handelt sich nur um eine Linie, die vom Hauptbahnhof kommend über den S-Bahn Westring und Südring den Deuter Hafen anbindet und dann zum Flughafen Köln/Bonn geführt wird. Eine größere räumliche Erschließung ist mit folgenden Konzept zu erreichen: S-Bahn-Haltestelle Deutzer Hafen der S14 und S16 S14 Sindorf – Köln-Ehrenfeld – Köln-West – Köln-Süd – Parkstadt Süd – Deutzer Hafen – Poll/Rolshovener Straße – Porz S16 Leverkusen – Köln/Hauptbahnhof – Köln-</p>	Kenntnisnahme	Die Planung der neuen S-Bahnlinie 16 ist nicht Regelungsgegenstand der aktuellen Bauleitplanverfahren.	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>West- Köln-Süd/Universität – Parkstadt Süd – Deutzer Hafen - Technische Hochschule/ Humboldt-Gremberg - Overath – Gummersbach TU</p> <p>Mit der S14 wird das neue Stadtquartier angebunden an die Kölner Innenstadt (südliche Neustadt), die Universität (mit Verknüpfung zu S-Bahn aus Bonn/Eifel), die Ost-West-Achse der KVB an der S-Bahn-Haltestelle Aachener Str. (&gt;&gt;&gt; Müngersdorfer Stadion) und dem wichtigen Regionalbahnhof Ehrenfeld und weiter in den Westen Kölns und des Rhein-Erft-Kreises.</p> <p>Über die Güterbahn kann mit einem neuen Haltepunkt Poll-Rolshovener Straße ein Wohngebiet (Poll) besser erschlossen werden und eine gute ÖPNV-Grundlage für das Entwicklungsgebiet TÜV/Rolshovener Straße geschaffen werden.</p> <p>Mit Porz und einer Verlängerung in der HVZ nach Troisdorf/ Bonn kann der Rhein-Sieg-Kreis an den Deutzer Hafen angeschlossen werden.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Linienführung der S16 werden vier Campusse der TU Köln verbunden: Leverkusen ChemPark / Köln-Südstadt / Köln-Deutz und Gummersbach.</p> <p>Der Rheinisch-Bergische Kreis wie der Oberbergische Kreis werden mit den Deutzer Hafen verbunden. So sind u.a. lohnende Freizeitziele mit einem qualitativen Wohnstandort verbunden.</p>				
<b>S-22</b>	<p>Die beabsichtigte Entwicklung des ca. 37 ha großen Hafengebiets zu einem gemischten Stadtquartier mit Wohnen und Dienstleistungen verlangt auch eine gute Anbindung mit ÖPNV an die südliche Innenstadt. Da die bisherige Stadtbahn-Linie 7 schon jetzt gut ausgelastet ist und über den Eng-</p>	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. S-3	X	X

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	<p>pass Deutzer Brücke führt (über die auch die Linien 1 u. 9 laufen), schlagen wir eine zusätzliche Rheinquerung für Stadtbahn, Fahrrad- und Fußverkehr vor. Damit könnte sowohl die notwendige Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse der Stadtbahn, als auch eine bessere ÖV-Anbindung der Stadtteile Deutz, Poll und Porz an den linksrheinischen Süden in Köln erreicht werden. Die Strecke der Linie 7 aus Porz sollte künftig südlich von Deutzer und Severinsbrücke einen eigenen Rheinübergang erhalten und zugleich als Brücke für den Fuß- und Radverkehr ausgestaltet werden. Eine solche Brücke für den „Umweltverbund“ läge optimal in der Verlängerung der Ringe und könnte vom Ubierring aus über die Rheinuferstraße und den Rheinauhafen errichtet werden. Wegen der nötigen Entwicklungslänge der linksrheinischen Straßenbahnrampe ist auch ein Rheinübergang südlich der Rheinauhafen-Bebauung mit abknickender Rampe parallel zur Südbrücke nach Osten zum Deutzer Hafen zu prüfen. Ob und wie diese Verbindung im stadtentwicklungsrelevanten Rheinkorridor zwischen den Ringen und der Siegburger Str. machbar und finanzierbar ist, sollte von der Verwaltung in einer Machbarkeitsstudie geklärt werden.</p> <p>Um diese Planung zu ermöglichen, muss allerdings jetzt die im Planungskonzept zum Deutzer Hafen dargestellt Straße an der ehem. Essigfabrik zur Aufnahme des Kfz-Verkehrs von der Siegburger Str. zur Erschließung des südwestlichen Entwicklungsgebietes so erweitert werden, dass sie den Ansatz für eine zukünftige Stadtbahnbrücke mit Fuß- und Radverkehr aufnehmen kann. Damit</p>				

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung	FNP rel.	BP rel.
	soll langfristig die Möglichkeit einer solchen Stadt- bahnverbindung zwischen Porz und Südstadt of- fengehalten werden.				
<b>S-23</b>	Der vorgesehene Standort für den Einzelhandel im Baufeld BF04 wird als nicht sinnvoll erachtet. Eine Einzelhandelsentwicklung auf dem Grundstück mit derzeitiger Einzelhandelsnutzung ist nach aktuel- lem Planungsstand nicht möglich. Um eine Erwei- terung der Nutzungsmöglichkeiten auf diesem Grundstück wird gebeten. Die Verlegung der vorgesehenen Anliegerstraße, die das betroffene Grundstück durchschneidet, wird gefordert.	nein	Einzelhandelsnutzungen werden nicht auf das Bau- feld BF04 beschränkt. Konkrete Festsetzungen zu Einzelhandelsnut- zungen werden erst im Verlauf der weitem Bauleitplanverfah- ren, nach Konkretisierung auf Basis anstehender Qualifizie- rungen getroffen werden.  Die zzt. in Überlegung befindlichen Nutzungsfestsetzungen beruhen auf den Vorgaben des Integrierten Plans, der durch den Rat der Stadt Köln beschlossen wurde. Die Konkretisie- rung der Festsetzungen zur Nutzung erfolgt im weitem Bau- leitplanverfahren. Die vorgesehene Anliegerstraße dient zur Erschließung der in diesem Bereich geplanten Nutzungen und zur Einteilung städtebaulich sinnvoller sowie wirtschaftli- cher Baufeldgrößen.	X	X

Stand 08.08.19