

# Anlage 4

Die Oberbürgermeisterin  
Stadtplanungsamt  
Stadthaus Deutz Westgebäude  
Willy- Brandt- Platz 2  
50475 Köln

21.02.2019

## **NIEDERSCHRIFT**

über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept  
**„Simonskaul“ in Köln-Weidenpesch**

Veranstaltungsort: Pfarrheim Heilig Kreuz, Kapuzinerstraße 7, 50737 Köln

Termin: 05.02.2019

Beginn: 18.00 Uhr

Ende: 20.30 Uhr

Besucher: ca. 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Teilnehmer(in): Moderation:  
Herr Schöbler, Bezirksbürgermeister Nippes

Verwaltung:  
Frau Müller, Stadtplanungsamt  
Herr Schwark, Stadtplanungsamt

Vorhabenträger und Planung:  
Herr Venjakob, Bonava Wohnbau GmbH  
Herr Lange, Bonava Wohnbau GmbH  
Frau Drechsel, Bonava Wohnbau GmbH  
Herr Swertz, Bonava Wohnbau GmbH

Herr Schuckließ, BSV Aachen  
Frau Hofmann, Amt für Presse und Öffentlichkeitsarbeit  
Herr Schöffmann, Kölner Netzwerk Bürgerengagement  
Frau Meier, H+B Stadtplanung

Niederschrift:  
Herr Beele, H+B Stadtplanung  
Frau Brochhagen, H+B Stadtplanung

**Herr Schöbler** begrüßt die erschienenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer und macht darauf aufmerksam, dass es die Möglichkeit zur Übersetzung in die Gebärdensprache während der gesamten Veranstaltung gibt. Anschließend stellt er den Inhalt des Vorhabens vor. Dazu beschreibt er kurz die Lage des Plangebiets und stellt die Vorhabenträgerin Bonava Deutschland GmbH den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vor. Er erläutert zudem den Ablauf der Abendveranstaltung:

- Anhörung der Präsentationen der vier teilnehmenden Teams
- Diskussion an den Plänen mit den Architektinnen und Architekten
- Zusammenfassung der Kommentare und Anmerkungen.

Herr Schöbler konkretisiert den Sinn dieser Veranstaltung. Dieser liegt darin, die Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die Planung miteinfließen zu lassen.

Anschließend erläutert er die Rahmenbedingungen der Planung: Es sind 330 Wohneinheiten gefordert. Herr Schöbler macht darauf aufmerksam, dass die Möglichkeit zur Beteiligung über schriftliche Kommentare bis zum 05. März 2019 besteht. Er erklärt, dass der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln über die Konzepte im weiteren Verlauf des Verfahrens entscheiden wird.

**Herr Beele** beschreibt die Lage des Plangebietes und zeigt die genaue Abgrenzung anhand eines Luftbildes. Er stellt das Planungsverfahren im kooperativen Baulandmodell der Stadt Köln vor: Das Planungsverfahren umfasst eine bestimmte Vorgehensweise und Vorgaben, die ein Investor einzuhalten hat, wenn er in einem größeren Umfang bauen möchte. Diese Vorgaben beinhalten beispielsweise einen Mindestanteil an öffentlich geförderten Wohnungsbau sowie einen bestimmten Umfang öffentlicher Flächen. Das Verfahren beinhaltet zudem ein so genanntes Qualifizierungsverfahren, bei welchem eine größere Zahl an Teams eingeladen werden Konzepte zu entwickeln, die anschließend die Grundlage für den Bebauungsplan bilden. In diesem Fall ist es ein zweistufiges Verfahren. Das bedeutet, dass zunächst sieben Konzepte in einer ersten Phase erarbeitet und daraus für eine zweite Phase vier Konzepte zu weiterer Bearbeitung durch eine Jury ausgewählt wurden. Diese vier Konzepte der zweiten Phase werden heute anhand von Präsentationen vorgestellt und werden für eine anschließende Diskussion an den Stellwänden ausgestellt. In den Diskussionen an den Stellwänden ist es dann möglich Anregungen auf bunten Karten festzuhalten.

**Herr Schöbler** weist darauf hin, dass die gesamte Veranstaltung mit Hilfe eines Aufnahmegepärs aufgenommen wird. Zudem bittet er die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor ihrer Wortmeldung mitzuteilen, wenn sie nicht aufgenommen werden möchten.

Um 18.10 Uhr beginnen die Präsentationen der vier teilnehmenden Teams. **Ortner & Ortner Baukunst** macht den Anfang. Ab 18.18 Uhr folgen einige Fragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an die Vertreter des Büros, welche direkt im Anschluss an die Frage beantwortet werden.

Frage: Wo liegen die Einfahrten der Tiefgaragen?

Antwort: Die Tiefgarage für das Gebäude 1 befindet sich an der Neusser Straße. Die Stichstraße im Plangebiet schließt an die Simonskaul an. Hinsichtlich der Tiefgaragen wurde sich an den Vorgaben der Auslobung orientiert.

Frage: Wie können die Jugendlichen die Bahngleise queren, sodass sie zur Freifläche der Jugendeinrichtung gelangen?

Antwort: Die Querung wird durch eine Z-Überführung ermöglicht.

Frage: Gibt es im Konzept oberirdische Stellplätze und wie groß ist die Tiefgarage?

Antwort: An die Stichstraße, die in das Plangebiet führt, werden Besucherstellplätze angeordnet. Im inneren Bereich des Plangebiets werden zudem Stellplätze für die Anlieferung und die Feuerwehr geplant. Hier werden auch Behindertenstellplätze untergebracht. In jedem Baublock befinden sich circa 70-80 Wohnungen. Nach Stellplatzschlüssel werden somit circa 50-50 Stellplätze pro Baublock benötigt. Die Anzahl der oberirdischen Stellplätze beträgt 50 Stück.

Frage: Wie groß wird die Kindertagesstätte?

Antwort: Es ist eine 4-gruppige Kita vorgesehen. Dies umfasst circa 80 Kinder.

Um 18.25 Uhr präsentiert das **Team Prof. Schmitz Architekten GmbH** das erarbeitete Konzept. Ab 18.35 Uhr stellen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Fragen, auch diese werden direkt beantwortet:

Frage: Ist eine Dachbegrünung vorgesehen?

Antwort: Eine Dachbegrünung ist zu prüfen.

Frage: Wie entwickelt sich die Geschossigkeit innerhalb des Plangebiets? Wird die Barrierefreiheit berücksichtigt?

Antwort: Alle Gebäude verfügen über einen Aufzug, die Barrierefreiheit ist gegeben. Die Bestandsgebäude an der Neusser Straße haben neun Geschosse. Im Gegensatz dazu umfasst der Bestand an der Simonskaul maximal zwei Geschosse. Als Reaktion darauf dient eine Höhenentwicklung, welche von der Neusser Straße hin zur Simonskaul abnimmt. An der Neusser Straße sind dazu sechs Geschosse geplant, an die Simonskaul grenzen dreigeschossige Gebäude, hinzu kommen Staffelgeschosse.

Frage: Wie viel Prozent des Grundstücks sind im privaten oder im städtischen Besitz?

Als Vertreter der Vorhabenträgerin antwortet **Herr Venjakob** auf die Frage. Er erläutert, dass sich circa 40% der Gesamtfläche im städtischen Besitz befinden. Ungefähr 60 % der Fläche möchte die Bonava Deutschland GmbH erwerben.

Um 18.45 Uhr beginnt die Präsentation des Teams **Lorber Paul Architekten GmbH**.

**Herr Schöbler** fragt, ob es für die interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer möglich ist, die erarbeiteten Konzepte nach der Veranstaltung online einzusehen. **Herr Beele** erklärt, dass die Veranstaltung ein Bestandteil eines Planverfahrens ist, weshalb die Entscheidung zuerst mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Köln und der Vorhabenträgerin abgesprochen werden muss. Da die Pläne unter Anregung der Kommentare nochmals überarbeitet werden, werden im Rahmen der Veranstaltung keine endgültigen Pläne vorgestellt.

Ab 19.00 Uhr beginnen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Fragen zum erarbeiteten Konzept zu stellen. Die Beantwortung der Fragen erfolgt direkt im Anschluss durch die anwesenden Vertreter des Teams.

Frage: Ist eine Dachbegrünung nur für die Tiefgaragen oder auch für die Dächer der Gebäude vorgesehen? Und regelt die Regenentwässerung nur das Regenwasser oder umfasst die Entwässerung auch das Dachabfallwasser?

Antwort: Das Dachwasser und das Oberflächenwasser werden als Regenwasser gesammelt und anschließend gemeinsam abgeleitet. Eine Dachbegrünung ist hinsichtlich des Themas Stadtklima für alle Gebäude im Plangebiet sowohl für Tiefgaragen als auch den Wohngebäuden vorzusehen.

Frage: Eine Ausgleichsfläche gilt als Ausgleich für eine Fläche die neu versiegelt wird. Die im Projekt ausgewiesene Ausgleichsfläche ist bereits eine Grünfläche. Wie kann sie also als Ausgleichsfläche dienen?

Antwort: Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde genau geprüft, welche Flächen sich als Ausgleichsflächen eignen würden. Im Bestandsplan ist zu sehen, dass die nun vorgesehene Fläche momentan bebaut und versiegelt ist. Die heutige Bebauung geht über die Plangebietsgrenze hinaus. Um diese angedachte Fläche als Ausgleichsfläche nutzen zu können, muss diese zunächst entsiegelt werden. Erst anschließend erfüllt sie ihre Funktion und lässt eine Ausgleichsqualität entstehen.

Frage: Wieso ist nicht bekannt, dass demnächst über die neu geplante Trasse der KVB 120 Bahnen innerhalb von 24 Stunden verkehren werden?

Antwort: Diese Problematik ist den Teams bekannt. Auf Grund dessen wird das Eckgebäude an der Neusser Straße mit entsprechenden Lärmschutzvorkehrungen versehen, die daraufhin das Wohnen an dieser Stelle ermöglichen. Im weiteren Verlauf der Planung sind somit genauere Untersuchungen notwendig, welche passiven Lärmschutzmaßnahmen hilfreich sind, beispielsweise eine entsprechende Grundrissgliederung oder lärmschutztechnische Fenster.

Frage: Ist eine Überquerung der Bahngleise überhaupt möglich, wenn dort 120 Bahnen entlangfahren?

Antwort: Die Planfeststellungsunterlage zu dem Vorhaben der KVB legt genau fest, wo eine ebenerdige Überführung erbaut werden soll. Herr Beele weist auch auf die Besonderheit hin, dass die Bahnen früh morgens und spät abends die Bahngleise nutzen werden. Tagsüber werden somit an dieser Stelle keine Bahnen über die Gleise fahren.

Frage: Wo genau befindet sich die Grenze zwischen Landschaftsschutzgebiet und den Baumaßnahmen?

Antwort: Die Lage des Landschaftsschutzgebiets ist durch den Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses nördlich der Gleise, zwischen den neu geplanten Gleisen und dem Stadtteil Longerich bestimmt. Das Plangebiet selbst ist im Flächennutzungsplan im südlichen Teil als Wohnfläche und im nördlichen Teil als Grünfläche dargestellt. Das hat zur Folge, dass der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren bei der Aufstellung des Bebauungsplanes geändert werden muss. Der Landschaftsplan weist teilweise Flächen eines Landschaftsschutzgebietes aus. Diese Schutzgebietsänderung kann ebenfalls bei der Änderung des Flächennutzungsplanes angepasst werden. Der dazu notwendige Eingriff in die Teilfläche des geschützten Landschaftsbestandteils (GLB) ist möglich, da die Fläche nicht mehr dem ursprünglichen Schutzzweck entspricht. Durch die geplante KVB-Trasse bestehen zudem keine weiteren Entwicklungsmöglichkeiten. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes sowie des Landschaftsplanes wird also angestrebt.

Das Team **Lorenzen Mayer Architekten GmbH** beginnt mit der Vorstellung des erarbeiteten Konzeptes um 19.10 Uhr. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben zu diesem Konzept keine Rückfragen.

Um 19.25 Uhr entsteht eine **offene Diskussion**, in der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung allgemeine Fragen zur Aufgabenstellung und dem Planvorhaben stellen. Die Fragen werden durch verschiedene Fachpersonen, welche in die Planung involviert sind, beantwortet.

Frage: Wer macht die Vorgaben für den Verkehr? In der Veranstaltung werden Projekte vorgestellt, die nicht in die vorhandene Infrastruktur eingebettet sind.

Antwort: Die Stadtverwaltung der Stadt Köln versicherte, dass die Vorhabenträgerin ein Verkehrskonzept vorweisen muss. **Herr Schöbler** merkt an, dass laut des Stadtplanungsamtes aufgrund der guten öffentlichen Personennahverkehr-Verbindung eine Stellplatzreduzierung von 30 % möglich ist.

Es wird vorgeschlagen, in dem Straßenabschnitt der Jesuitengasse zwischen Neusser Straße und Simonskaul Anwohnerparken auszuweisen, da die Straße durch die Monteure der Baumaßnahmen der KVB bereits zum jetzigen Zeitpunkt zugeparkt wird. Die zukünftigen Verkehre, die durch die Nutzung der neuen Abstellanlage der KVB generiert werden, sind daher zwingend in das Verkehrskonzept aufzunehmen.

Auch wird bezweifelt, dass die vorhandene Infrastruktur vor allem hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrs aus der Siedlung ausreicht. Daher sollen in einem ausreichenden Umfang Parkplätze vorgesehen werden.

Kritische Fragen zur Verkehrserschließung sollten in jedem Fall Teil des weiteren Verfahrens sein, vermerkt Herr Schöbler.

Die Planung befindet sich ganz am Anfang eines Verfahrens der Bauleitplanung, ergänzt **Frau Müller**. Sie stellt klar, dass die Veranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung stattfindet, welche normalerweise auf der Grundlage eines Konzeptes passiert. In diesem Fall werden jedoch eine Anzahl von Konzepten aus einem Qualifizierungsverfahren vorgestellt. Die Vorhabenträgerin verfährt auf diese Weise auf Wunsch der Stadt hin. In der Veranstaltung wurden zunächst die ersten Entwurfsfassungen vorgestellt, erklärt Frau Müller. Diese werden nun aufgrund der Vorgaben und Anmerkungen aus dem Jurygremium bearbeitet. Die entsprechenden notwendigen Gutachten werden im Anschluss für das ausgewählte Konzept erstellt, um die Folgen dieses einen Entwurfes untersuchen zu können. Dazu gehört auch die Erschließungsverteilung. Sie erläutert außerdem, dass sich die Stadt Köln dazu entschieden hat, den Stellplatzschlüssel zu reduzieren, da nicht jeder Haushalt ein oder sogar zwei Autos besitzt. Die endgültige Entscheidung obliegt dem Rat der Stadt Köln, hält Frau Müller fest. Grundsätzlich sollen für die Stadt Köln pro Jahr 6.000 Wohnungen entstehen. Damit dies gelingt, gibt es entsprechende Suchräume im Stadtgebiet, erläutert Frau Müller. Der Standort zwischen Simonskaul und Neusser Straße ist auch einer dieser Suchorte. Des Weiteren hebt sie nochmals hervor, dass auf die Veranstaltung noch viele weitere Verfahrensschritte folgen. Momentan liegt noch nicht mal ein genauer Entwurf vor, der weitergeführt wird. Stattdessen wurde eine Anzahl von Konzepten vorgestellt, an welchen sich sehr gut erkennen lässt, was Vor- und Nachteile sind und was dementsprechend noch weiter ausgearbeitet werden muss.

**Herr Schöbler** macht daraufhin nochmal deutlich, dass die Bürgerbeteiligung dazu dient, das beste Konzept für Weidenpesch mit dem größten Nutzen für die Anwohnerinnen und Anwohner zu finden. Des Weiteren geht es darum Anforderungen der Bürgerschaft zu formulieren.

Darauffolgend verdeutlicht **Herr Beele** anhand eines Plans den genauen Verlauf der Grenze des Landschaftsschutzgebietes.

Frage: Wie lange dauert die Sanierung der Fläche? Wie kann man auf dem Gelände wohnen, wenn es total verseucht ist?

Antwort: In den letzten zwei Jahren wurden zwei Bodengutachten mit Analysen der Schadstoffsituation durchgeführt, erörtert **Herr Beele**. Dabei wurde geprüft, ob eine Bebauung dieser Fläche überhaupt in Frage kommt. Die Untersuchungen ergaben, dass es zu einem vertretbaren Kostenrahmen möglich ist, die mit Schadstoffen belastete Erde auszugraben und sauberes Material einzufüllen, um anschließend die hier vorgestellte Planung zu realisieren.

Frage: Wann sind die Wohnungen bezugsfähig? Werden die Wohnungen behindertengerecht geplant?

Antwort: Die Wohnungen werden nach den Vorgaben der Landesbauordnung barrierefrei errichtet, bestätigt **Herr Venjakob**. Angestrebt wird, dass die ersten Wohnungen 2023 bezugsfähig sind.

Es wird angemerkt, dass die Einschränkung der Stellplätze in den Tiefgaragen die Menschen nicht daran hindern wird, ein Auto zu kaufen und die Gegend vollzuparken. Es kommt die Frage auf, weshalb nicht von Beginn an mit ausreichenden Stellplätzen geplant werden kann.

**Herr Schöbler** veranlasst eine 15-minütige Pause.

- Pause -

Nach der Pause begeben sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an die Stellwände, um mit den teilnehmenden Teams über die ausgestellten Konzepte zu diskutieren. Es folgen die Anregungen aus den Diskussionen zu den jeweiligen Teams:

### **Ortner & Ortner Baukunst**

#### Kritische Anregungen

- Der Stellplatzbedarf sei bereits jetzt sehr hoch, mit der neuen Bebauung wird sich das Problem noch verschärfen. Weder dieser noch ein anderer Entwurf bietet dazu Lösungen.
- Die Simonskaul ist nicht ausreichend ausgebaut für mehr Verkehr.
- Die Fahrten der KVB-Mitarbeiter wurden noch nicht berücksichtigt.
- Der Entwurf bietet keine gute Qualität zum Wohnen.

#### Fragen

- Was passiert, wenn die Simonskaul für die Tiefgaragenausfahrt und das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig genug ist?

### **Prof. Schmitz Architektur GmbH**

#### Positive Anregungen

- Die flexiblen Grundrisse und die Wohnqualität in den ruhigen Innenhöfen werden positiv gewertet.

#### Kritische Anregungen

- Angeregt werden innovative Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen, Clusterwohnungen und ähnliche Konzepte, welche das gemeinsame Wohnen fördern.
- Es wird bezweifelt, dass die Simonskaul die zusätzliche Verkehrsmenge aufnehmen kann, die Straße ist wegen Durchgangsverkehr aus Longerich jetzt schon überlastet.
- Die Bebauung sollte an der Simonskaul niedriger sein

### **Lorber Paul Architekten GmbH**

#### Positive Anregungen

- Gelobt wird die kleinteilige offene Bebauung sowie das sich Öffnen und Schließen der öffentlichen Räume.

#### Kritische Anregungen

- Angeregt werden innovative Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen, Clusterwohnungen und ähnliche Konzepte, welche das gemeinsame Wohnen fördern.
- Der Verkehr soll überwiegend über die Neusser Straße abgewickelt werden, da die Verkehre aus Süden kommend überwiegend über nicht ausreichend dimensionierte Nebenstraßen abgewickelt werden muss.
- Lärmtechnisch wird die Stadtbahn als Hauptproblem gesehen, hierbei sind auch die Vibrationen vor allem in Weichenbereichen zu berücksichtigen.
- Die Dichte wird hinsichtlich der Verschattung als problematisch angesehen. Die abnehmende Höhenentwicklung zur Simonskaul wird positiv empfunden. Der Entwurf geht positiv auf die bestehende Umgebung ein.
- Die Wohnbebauung über der Kindertagesstätte ist ungünstig, da es hierdurch erfahrungsgemäß zu Beeinträchtigungen des Kitabetriebes durch Verschmutzung und ähnliche Störungen kommt. Ein eigener Baukörper ist wünschenswert.

- Negativ wird gesehen, dass die Baukörper im Norden die Sicht auf das Landschaftsschutzgebiet für die übrigen Anwohner verstellt.

### **Lorenzen Mayer Architekten GmbH**

#### Positive Anregungen

- Der Vorschlag wird als sehr ausgewogen angesehen
- Die Durchlässigkeit wird positiv gesehen.

#### Kritische Anregungen

- Es wird kritisiert, dass die öffentlich geförderte Wohnungen im verlärmten Bereich liegen.
- Es wird angeregt, den Schwerverkehr in der Bauphase nicht über die Simonskaul zu führen.
- Angeregt werden innovative Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen, Clusterwohnungen und ähnliche Konzepte, welche das gemeinsame Wohnen fördern.
- Der Verkehr soll überwiegend über die Neusser Straße abgewickelt werden.
- Lärmtechnisch wird die Stadtbahn als Hauptproblem gesehen, hierbei sind auch die Vibrationen vor allem in Weichenbereichen zu berücksichtigen.
- Die Orientierung der Höfe nach Norden wird von einzelnen Teilnehmenden als ungünstig bewertet.
- Es wird bezweifelt, dass die Simonskaul die zusätzliche Verkehrsmenge aufnehmen kann, die Straße ist wegen Durchgangsverkehr aus Longerich jetzt schon überlastet

**Herr Schöbler** macht darauf aufmerksam, dass die Möglichkeit besteht, etwas zu Protokoll zu geben und verweist auf die Aufzeichnung der mündlichen Anregungen. Des Weiteren ermuntert er die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bis zum 05. März 2019 Anmerkungen per Mail an sich zu senden und erklärt, dass diese anschließend gesammelt und von der Stadtverwaltung der Stadt Köln ausgewertet werden.

Frage: Wie kommt die Zahl der 300 bis 340 Wohnungen zu Stande?

Antwort: **Frau Müller** legt dar, dass jede Grundstücksfläche über eine bestimmte Größenordnung verfügt. Die Kennziffern nach dem Baugesetzbuch dazu sagen nicht aus, wie viele Wohneinheiten, sondern wie viele Quadratmeter Geschossfläche gebaut werden dürfen. Die Quadratmeter der Geschossfläche umfassen auch Treppenhäuser, Nebenräume, Eingänge, etc. Die Wohneinheiten werden über einen Mittelwert der verschiedenen Größenordnungen der Wohneinheiten berechnet, fährt Frau Müller fort. Letztendlich kann es sein, dass mehr oder weniger Wohnungen als ausgeschrieben entstehen. Im Bezug auf das geplante Vorhaben führt sie aus, dass ein Mix aller Wohntypologien und Wohnungsgrößen erwünscht ist.

Frage: Wie werden die Zufahrtswege geplant und beschlossen?

Antwort: **Frau Müller** weist nochmal darauf hin, dass die Verkehrsgutachten erst noch erstellt werden müssen. Dabei müssen auch die Erschließungsstraßen im Bestand berücksichtigt werden. Sie erläutert, dass aus dem Verkehrsgutachten anhand der Wohneinheiten ermittelt wird, wie die Verteilung der Zufahrtsstraßen erfolgen kann, beispielsweise 50 zu 50 über zwei Anschlüsse. Frau Müller stellt klar, dass die Verkehrsgutachten im weiteren Verlauf des Verfahrens aufgestellt werden. Die jetzigen Vorgaben wurden zunächst von der Stadtverwaltung festgelegt, damit die teilnehmenden Teams die Konzepte erarbeiten konnten. Allein für das Vorzugskonzept werden im Anschluss Verkehrs-, Lärm-, Schadstoff- und alle weiteren Gutachten erstellt.

Ergänzend dazu erklärt **Herr Schuckließ**, dass zunächst eine verkehrliche Begleitung des Verkehrs aus Sicht der Verkehrstechnik stattgefunden hat. Dazu beschäftigte man sich mit der Frage, ob die Planung generell mit den heutigen Straßenknotenpunkten funktionieren würde. Dabei wurde noch nicht berücksichtigt, wie viele Menschen dort wohnen und wie viele davon mit dem Bus, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto fahren werden. Hinsichtlich des Bauvorhabens erläutert Herr Schucklis, dass in Anbetracht der Kindertagesstätte und der Wohnbebauung von circa 1.000 KFZ-Fahrten pro Tag auszugehen ist. Dazu zählen allein die Bewohner, die Besucher, der Wirtschaftsverkehr, die Mitarbeiter der Gewerbefläche sowie der Hol- und Bringverkehr der Kita. Die Fahrzeuge der KVB-Mitarbeiter sind hier noch nicht einberechnet und kommen demnach noch hinzu. Herr Schucklis führt aus, dass im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung mehrere Varianten geprüft wurden, um zu ermitteln, wie viel über die Neusser Straße angebunden werden kann. Aufgrund des neuen Gleises der KVB-Trasse ist es wegen der Verkehrssicherheit auf der Neusser Straße nur noch möglich von rechts in die Tiefgarage einzufahren und nach rechts auch wieder auszufahren. Folglich können über die Neusser Straße nicht mehr als 30 % des aufkommenden Verkehrs geregelt werden. Daraus erschließt sich eine Mehrbelastung für die Simonskaul. Bei 1.000 Fahrzeugen pro Tag bedeutet dies, dass 700 Fahrzeuge über die Simonskaul und 300 Fahrzeuge über die Neusser Straße geleitet werden. In den Spitzenstunden sind das circa 100 Fahrzeuge für die Simonskaul, fährt Herr Schucklis fort. Da der Knotenpunkt Simonskaul bereits heute ein Problem darstellt, wurde anhand einer Machbarkeitsstudie geprüft, ob der zusätzliche Verkehr überhaupt über die Simonskaul abgewickelt werden kann. Im Ergebnis heißt es, dass dies möglich ist, wenn der Knotenpunkt Simonskaul überarbeitet wird.

Frage: Werden die zusätzlichen Verkehre der neu geplanten Grundschule in Richtung Schmiedegasse berücksichtigt?

Herr Schwark versichert, dass die Gutachten der beiden Vorhaben auf einander abgestimmt werden.

Zum Abschluss fragt **Herr Schöbler** Herrn Schöffmann, was sein Eindruck von der Veranstaltung ist und was man hätte besser machen können. **Herr Schöffmann** merkt an, dass eine Präsentation der städtebaulichen Rahmenbedingungen gefehlt hat. Zudem wären Aussagen zu den ersten Vorstellungen der näheren Ausgestaltung angebracht gewesen.

Anschließend bedankt sich **Herr Schöbler** bei den Teams für ihre Teilnahme, bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihre Zeit und Anwesenheit sowie bei der Vorhabenträgerin und allen weiteren Anwesenden. Herr Schöbler beendet Veranstaltung um 20.30 Uhr.

Nachfolgend sind die Fragen und Anregungen im Wortlaut wiedergegeben, die während der Diskussion auf den bereit liegenden Notizkarten aufgeschrieben wurden.

### **Konzepte**

- Der Entwurf von Lorber Paul ist mein Favorit. Die Durchlässigkeit der Achsen überzeugt mich.

### **Verkehr**

- Das Verkehrskonzept ist ungenügend.
- Der PKW-Verkehr sollte explizit über die Neusser Straße erfolgen. Die Jesuitengasse ist bereits heute zu den Stoßzeiten mit PKWs überfüllt.
- Zufahrt nur über Neusser Straße bitte!
- Zufahrtsregelung über Simonskaul zu 70% nicht durchführbar
- Zusätzlich wird auch noch der Verkehr der neuen KVB-Waschanlage hinzukommen

### **Bebauung**

- Abflachung der Bebauungshöhe zur Simonskaul ist wünschenswert

Niederschrift über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen  
Planungskonzept „Simonskaul“ in Köln-Weidenpesch

---

---

Bernd Schöbler  
(Bezirksbürgermeisterin des Stadtbezirks Nippes)