

## N I E D E R S C H R I F T

über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept

"Wohnbebauung Alsdorfer Straße in Köln-Braunsfeld/-Ehrenfeld"

Veranstaltungsort: Bezirksrathaus Lindenthal, Aachener Straße 220, 50931 Köln

Termin: 20.11.2019

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 21:15 Uhr

Besucher: circa 80 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/-innen: Vorsitzende:

Helga Blömer-Frerker      Bezirksbürgermeisterin Lindenthal  
Josef Wirges              Bezirksbürgermeister Ehrenfeld

Podium:

Herr Wolff              Stadtplanungsamt Köln  
Frau Rheinschmidt      Stadtplanungsamt Köln  
Herr Küppers            Pandion Real Estate GmbH  
Herr Brunken            Pandion Real Estate GmbH  
Herr Faber                HPP Architekten  
Herr Springsfeld        BSV Stadt- und Verkehrsplanung  
Herr Zimmermann      Stadtplanung Zimmermann GmbH

Niederschrift:

Herr van Ühm            Stadtplanung Zimmermann GmbH

**Frau Blömer-Frerker**, Bezirksbürgermeisterin des Stadtbezirkes Lindenthal, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie die Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik. Sie stellt das Podium vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung sowie die Handhabung der Wortmeldezettel. Es wird darauf hingewiesen, dass die Veranstaltung zwecks Protokollerstellung aufgezeichnet wird.

**Herr Wolff**, Stadtplanungsamt, begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept für die Alsdorfer Straße in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld. Er weist darauf hin, dass dies der Anfang des förmlichen Rechtssetzungsverfahrens ist. Der Beschluss zur Einleitung des Bebauungsplanverfahrens durch den Stadtentwicklungsausschuss (StEA) liegt vor.

Bei der städtebaulichen Planung handelt es sich um eine Fläche, die ehemals in Teilen als Schrottplatz genutzt wurde und seit längerem brach liegt. Köln hat einen hohen Bedarf an Wohnungen und hier insbesondere an preiswertem Wohnraum. Entsprechend dem Kooperativen Baulandmodell ist im Plangebiet ein Anteil von 30% der Geschossfläche als öffentlich geförderter Wohnungsbau zu realisieren. Die Stadtverwaltung ist von der Politik beauftragt worden, den Wohnungsbau weiter zu forcieren und bis zum Jahr 2025 66.000 Wohnungen zu schaffen. In der heutigen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wird der aktuelle Planstand dieser Innenentwicklung vorgestellt. Es besteht die Gelegenheit, Anregungen zur Planung vorzutragen.

**Frau Rheinschmidt**, Stadtplanungsamt, stellt das Plangebiet an der Alsdorfer Straße zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes anhand von Lageplänen und Luftbildern vor. Der Flächennutzungsplan der Stadt Köln stellt das komplette Planungsgebiet als Gewerbegebiet dar. Zukünftig soll der Flächennutzungsplan für das gesamte Plangebiet Wohnbaufläche darstellen.

Weiterhin wird der Ablauf des Bauleitplanverfahrens erläutert. Für die Öffentlichkeit besteht zweimal die Möglichkeit, sich zur Planung zu äußern – zum einen am heutigen Abend durch Wortmeldung und/oder Abgabe einer schriftlicher Stellungnahmen bis zum 05.12.2019 bei der Bezirksbürgermeisterin Frau Blömer-Frerker oder dem Bezirksbürgermeister Herr Wirges und zum anderen im weiteren Verfahren während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes im Stadtplanungsamt.

**Herr Küppers**, Pandion Real Estate GmbH, erläutert den Ablauf der im Vorfeld durchgeführten zweistufigen Mehrfachbeauftragung. Im Zuge des Wettbewerbsverfahrens wurden die Arbeiten der beiden Büros HPP - Architekten und ksg - Architekten für eine weitere Überarbeitung empfohlen. Im Rahmen dieser Überarbeitung wurde den Büros die Aufgabe gestellt, eine "kleine" Variante für das Plangebiet zu konzipieren, welche nur die Grundstücke der Pandion AG berücksichtigt. Am 15.01.2019 wurde durch das Preisgericht das Büro ksg - Architekten für die große und das Büro HPP - Architekten für die kleine Variante prämiert. Im Zuge des weiteren Verfahrens wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Köln die "kleine" Konzeption als Vorzugsvariante gewählt. Ein erneuter Aufstellungsbeschluss für das VEP-Verfahren gemäß der neuen Lösung wurde dann in der StEA-Sitzung am 04.07.2019 getroffen.

Die beauftragten Büros (HPP und BSV) werden die Planung des Wohnungsbauvorhabens im Detail selbst vorstellen.

**Herr Faber**, HPP Architekten, stellt das städtebauliche Planungskonzept als Grundlage für die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes vor. Das Plangebiet grenzt im Süden an vorhandene Wohnbebauung – dreigeschossig inklusive Satteldach – im Westen an bestehende Gewerbebetriebe und im Norden und Nordosten an den geplanten Fuß- und Radweg beziehungsweise an die begrünte Gleisharfe, auf der sich eine Bauwagensiedlung befindet.

Das städtebauliche Planungskonzept sieht auf dem Areal ein neues Wohnquartier vor. Geplant sind zwei gegeneinander gesetzte L-förmige Baukörper, die im Süden durch zwei Punkthäuser (Solitäre) ergänzt werden. Im Westen und Norden des Gebietes ist eine Anbindung an den ge-

planten Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Gleistrasse berücksichtigt. Die viergruppige Kindertagesstätte ist als zweigeschossiger Solitärbau im Bereich des Wendehammers beabsichtigt mit der Option, weitere Geschosse (wie die Solitäre) für Wohnen vorzusehen. Die beiden L-förmigen Gebäude sollen fünfgeschossig ausgebildet werden plus ein weiteres Nicht-Vollgeschoss. Die beiden Solitäre haben III-IV Geschosse zuzüglich eines weiteren Nicht-Vollgeschosses. Die Gebäude werden vorrangig vom Innenhof erschlossen und unterstützen die Konzeption eines belebten Innenhofes.

Die Stellplätze werden vollständig in einer Tiefgarage vorgesehen, ausgenommen hiervon sind die notwendigen Kiss & Ride-Stellplätze für die Kindertagesstätte, welche über den Wendekreis der Alsdorfer Straße erreicht werden. Das Wohnquartier sieht insgesamt circa 210 Wohneinheiten vor.

Die Lage von Spiel- und Freiflächen wird vorgestellt. Diese gliedern sich in die notwendigen Freiflächen der geplanten Kita, sowie die Kinderspielplatzflächen, die innerhalb der Höfe angeordnet werden. Als Gegenüber zum bestehenden Spielplatz an der Alsdorfer Straße, soll eine öffentliche Grün-, beziehungsweise Platzfläche als Eingangsbereich berücksichtigt werden.

**Herr Springsfeld**, BSV Stadt- und Verkehrsplanung, stellt den derzeitigen Stand der Verkehrsplanung vor. Die Betrachtung der Verkehrssituation erfolgt bereits seit Mai 2017, da die Erschließung des Plangebietes, hinsichtlich der Verträglichkeit mit der Bestandsnutzung, ein zentrales Thema des Verfahrens ist. Es werden der Betrachtungsraum sowie der Stand der Verkehrserhebung (inklusive Knotenpunktbetrachtung) vorgestellt. Zum derzeitigen Stand werde bei circa 210 Wohneinheiten von 525 Bewohnern und insgesamt 850 Kfz-Fahrten am Tag (Bestandsnutzung inklusive Neuplanung) ausgegangen. Von den 850 Kfz-Fahrten seien circa 100 Fahrten für die Kindertagesstätte veranschlagt worden.

Über die neue Haupteerschließung entlang des Maarweges werden circa 80% der Gesamtverkehre abgewickelt. Die restlichen 20% setzen sich aus Besucher- und Lieferverkehre zusammen sowie die Verkehre der Kindertagesstätte. Für den ruhenden Verkehr wurde ein Stellplatzfaktor von 0,8 angesetzt. Hinzu kommen die notwendigen Besucherstellplätze.

Im Weiteren werden die Ausgestaltungsmöglichkeiten für die neue Haupteerschließung entlang des Maarwegs aufgezeigt (Trenn- oder Mischverkehrsfläche).

In diesem Zusammenhang wird durch Herr Küppers ergänzt, dass das für die oben genannte Erschließung über den Maarweg erforderliche Grundstück zwischenzeitlich durch die PANDION erworben wurde. Entsprechend ist diese Erschließung Bestandteil der weiteren Entwicklung/Planung.

**Frau Blömer-Frerker** bittet nach Vorstellung der Planung um die Wortmeldezettel und eröffnet die Diskussion.

1. **NN** ist als Anwohnerin mit der Verkehrssituation der Alsdorfer Straße vertraut. Sie möchte wissen, wie die geplanten Baustellenverkehre abgewickelt werden und wie die Anwohner vor den entstehenden Lärmimmissionen geschützt werden sollen?

**Herr Küppers**, Pandion Real Estate GmbH erläutert, dass zum jetzigen Verfahrensstand noch keine endgültigen Aussagen getroffen werden könnten. Allerdings werde von Seiten der Pandion bereits geprüft, wie die Baustellenverkehre möglichst anwohnerfreundlich abgewickelt werden können. Die derzeitige Planung sehe die Andienung der Baustellenverkehre über den Maarweg sowie die Alsdorfer Straße vor. Darüber hinaus werde im späteren Verfahren die Möglichkeit geprüft, über die Grundstücke der REWE im Osten (Stolberger Straße) eine weitere Baustellenzufahrt einzurichten. Hierzu gab es noch keine Gespräche, man stehe allerdings in enger Abstimmung mit der REWE.

**NN**, fragt in diesem Zusammenhang nach, für welchen Zeitpunkt der Baubeginn geplant sei und ob die Grundstücke später veräußert werden oder von der Pandion entwickelt werden?

**Herr Küppers**, weist erneut darauf hin, dass zum jetzigen Zeitpunkt im Verfahren noch keine endgültigen Aussagen getroffen werden können. Man strebe allerdings zusammen mit der Verwaltung und Politik einen reibungslosen Ablauf an. Momentan gehe man von einem Baubeginn in 2021 aus. Die Pandion werde auch als Bauherr fungieren.

2. **NN** fragt nach, wie bezüglich der Altlasten innerhalb des Plangebietes verfahren wird. Wurden hierfür bereits Gutachten erstellt und ist der Stadt die Problematik der vorliegenden Öllinse bekannt?

**Frau Burkhardt-Dellmann**, Stadtplanungsamt Köln, berichtet, dass die vorliegenden Altlasten sowie die Öllinse bekannt sind. Die Öllinse liegt in einer Tiefe von circa 12 Meter und wird durch das Bauvorhaben nicht tangiert. Die Planung sieht einen Eingriff von circa 4 Meter in den Boden vor. Darüber hinaus liegen der Stadt umfangreiche Gutachten zur Thematik der Öllinse vor. Diese werden als Grundlage für den weiteren Umgang mit der Linse herangezogen.

Im weiteren Verfahren werden zu allen umweltrelevanten Themen, in Abstimmung mit der Stadtverwaltung, entsprechende Fachgutachten erstellt. Es werden Sicherungs- und Sanierungskonzepte erarbeitet, in denen aufgeführt wird, wie mit den Altlasten umzugehen sei und wie diese entsorgt werden sollen.

3. **NN** ist Anwohnerin und möchte wissen, wieso für die LKW-Verkehre noch keine eigenständige Zufahrtsituation geschaffen wurde. Sie fragt nach, von wo der ehemalige Schrottplatz angedient wurde?

**Herr Küppers** berichtet, dass die ehemaligen Verkehre des Schrottplatzes über die Alsdorfer Straße geführt wurden.

**NN** weist darauf hin, dass sich die Alsdorfer Straße in einem bedenklichen Zustand befinde und sich die Straße bereits abgesenkt habe. Sie fragt nach, wer die Reparaturen übernehmen werde, sollte es zu weiteren Schäden kommen.

**Herr Colmer**, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, erläutert, dass vor Baubeginn sowie nach Fertigstellung des Vorhabens ein entsprechendes Gutachten zum Zustand der Alsdorfer Straße erarbeitet wird. Bei etwaigen Schäden an der Alsdorfer Straße, werden die anfallenden Kosten der beauftragten Baufirma als Verursacher zu Lasten gelegt (Verursacherprinzip).

**NN** fragt nach, ob die aktuelle Begrenzung von Lastkraftfahrzeugen über 1,5 Tonnen bestehen bleibe oder aufgehoben werde?

**Herr Cekin**, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung erläutert, dass die aktuelle Verkehrsführung sowie die Begrenzung beibehalten werden. Es wird auf die Möglichkeit einer alternativen Verkehrsführung hingewiesen.

**NN** fragt nach, ob es im Rahmen der Baureifmachung auch zu einer Untersuchung in Bezug auf Bombenfunde kommen wird?

**Herr Küppers** berichtet, dass im weiteren Verfahren Sondierungsmaßnahmen beauftragt werden.

**Frau Rheinschmidt**, Stadtplanungsamt der Stadt Köln, ergänzt, dass im Rahmen der Behördenbeteiligung auch der Kampfmittelbeseitigungsdienst beteiligt wird und um Stellungnahme gebeten wird.

4. **NN** möchte wissen, wie beim Abriss der Fabrikhalle mit den Asbestrückständen umgegangen wird und ob bereits ein Artenschutzgutachten erarbeitet wurde, da Vorkommnisse von Fledermäusen zu erwarten sind. Darüber hinaus möchte er wissen, wie transparent und tiefgehend die jeweiligen Gutachten sind.

**Frau Burkhardt-Dellmann** berichtet, dass für den Abriss der Fabrikhalle ein entsprechendes Entsorgungskonzept entwickelt wird. Es wird weiterhin erläutert, dass ein Artenschutzgutachten beziehungsweise eine Artenschutzprüfung (ASP I) in Vorbereitung ist. Die Untersuchungen hierfür haben im Frühjahr 2019 begonnen. Das Gutachten wird vom Kölner Büro für Faunistik erstellt. Auf Grund der umfangreichen Untersuchungen liegt die Bearbeitungsdauer bei circa einem Jahr. Dies liege an den unterschiedlichen Brutzeiten der zu betrachtenden Arten.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Gutachten im Rahmen der weiteren Beteiligung gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) offengelegt werden und von allen Bürgerinnen und Bürgern eingesehen werden können.

**Frau Rheinschmidt** merkt an, dass die Offenlage im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht wird. Anregungen zu den Gutachten können dann auch in schriftlicher Form abgegeben werden.

**NN** regt an, dass ein besonderes Augenmerk auf den Milieuschutz der Bauwagensiedlung geworfen wird.

5. **NN** fragt wie die Stadt beabsichtige, im Wettbewerb der Städte, Raum für soziale Projekte, wie zum Beispiel den Bauwagenplatz „Osterinsel e. V.“, zu schaffen. Durch die Menge an Bauvorhaben kommt es zu Gentrifizierungsprozessen sowie zur Verdrängung von sozialen Projekten.

**Herr Wolff** erläutert, dass dies eine sehr generelle Fragestellung sei und diese im Rahmen der heutigen Veranstaltung nicht geklärt werden könne, da dies nicht Gegenstand der vorliegenden Planung sei. Es wird klargestellt, dass die Verwaltung im Auftrag der Politik handle und die Verwaltung durch den Einleitungsbeschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 04.07.2019 den Auftrag zur Durchführung des Bebauungsplanverfahrens „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ bekommen habe. Herr Wolff benennt im Folgenden die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten und merkt an, dass die Anregung von NN, hinsichtlich der Berücksichtigung von sozialen Projekten, protokolliert werde.

**NN** fragt nach, welche Möglichkeiten die Politik zur Realisierung beziehungsweise zum Erhalt von sozialen Projekte (Bauwagenplatz) habe.

**Herr Wirges** erläutert, dass man durch den vorliegenden Entwurf bereits auf die Bedürfnisse des Bauwagenplatzes eingegangen sei. Er führt weiterhin aus, dass er ebenfalls wie der NN eine besondere Bedeutung bei sozialen Projekten sehe. In diesem Zusammenhang wird auch die Notwendigkeit von bezahlbarem Wohnraum benannt. Das hier vorgestellte Projekt sehe einen Anteil von 30% an geförderten Wohnraum vor, es gäbe jedoch auch Projekte, die eine höhere Quotierung, wie die geforderten 30% vorsehen. Die Anhebung der geforderten 30% werde momentan auf politischer Ebene diskutiert.

6. **NN** merkt an, dass die derzeitige Verkehrssituation sehr kritisch zu sehen sei. Die Alsdorfer Straße befinde sich in einem äußerst schlechten Zustand, welcher daraus resultieren würde, dass andere Bauvorhaben in der Vergangenheit bereits die Alsdorfer Straße für Baustellenverkehre genutzt haben. Es wird zu Protokoll gegeben, dass die Anwohner nicht für die Schäden verantwortlich seien und dass die vorliegende Planungskonzeption die Alsdorfer Straße schützen müsse.

**Herr Cekin** verweist bezüglich der Straßenschäden auf das bereits benannte Verursacherprinzip.

Die benannte Kritik an der Verkehrssituation könne er nachvollziehen, allerdings sei die Qualität der Verkehrsabwicklung in weiten Bereichen als gut, im schlimmsten Falle als zufriedenstellend zu bezeichnen. Die verkehrstechnische Problematik ergebe sich aus den Park-Suchverkehren, hierzu laufen allerdings schon Untersuchungen. Das zu erarbeitende Verkehrsgutachten soll auf die zukünftige Situation vorbereiten.

7. **NN** fragt nach, ob die „Gleisharfe“ zur Sicherung der Grünsituation zwischenzeitlich von der Stadt erworben wurde. Dies wurde innerhalb der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 04.07.2019 in Aussicht gestellt. Sie regt an, dass die Stadt die Gleisharfe kauft und somit den Fortbestand dieser Grünfläche sichert.

**Frau Rheinschmidt** erläutert, dass dies innerhalb des nicht öffentlichen Teils der Sitzung der Bezirksvertretungen Lindenthal und Ehrenfeld thematisiert wurde. Sie führt weiterhin aus, dass öffentlich keine Auskünfte über den Stand des Grundstücksankaufes gegeben werden können. Die Verwaltung habe die Bitte zum Ankauf der Gleisharfe aus der Öffentlichkeit jedoch aufgenommen.

**NN** fragt nach, ob der Bauwagenplatz erhalten bleibt. Der Wagenplatz sei innerhalb der Lagepläne nicht erkennbar.

**Herr Wolff** verweist auf die Ausführungen von Herr Faber. Der vorliegende Konzeptentwurf sieht durch die Wohnbebauung keine Beeinträchtigung des Bauwagenplatzes vor. Der Platz ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung und wird daher auch nicht abgebildet.

**NN** fragt nach, ob der Bauwagenplatz während der Bauphase umgesiedelt werde.

**Herr Wolff** merkt an, dass der Vorhabenträger dazu verpflichtet sei, die Realisierung des Vorhabens, dies beinhaltet auch den Abriss, auf seinem Grundstück durchzuführen.

8. **NN** fragt nach, warum der Bauwagenplatz innerhalb der gezeigten Lagepläne nicht erkennbar sei.

**Herr Faber** erläutert, dass der Plan nur eine detaillierte Darstellung für den Geltungsbereich aufzeige. Alle weiteren umliegenden Bereiche werden rein schematisch dargestellt und weisen keine Details auf.

**NN** kritisiert, dass im Rahmen der heutigen Abendveranstaltung noch keine konkreten Antworten geliefert werden können. Es wurden im Rahmen der StEA-Sitzung vom 04.07.2019 bereits Fragen vorgebracht, die immer noch nicht beantwortet wurden.

**Frau Blömer-Frerker** weist darauf hin, dass die heutige Abendveranstaltung eine Informationsveranstaltung sei, in dessen Rahmen die Bürgerinnen und Bürger Anregungen und Hinweise zur Planung geben können. Alle Anregungen werden aufgenommen, beziehungsweise

se protokolliert. Die aufgenommen Anregungen sowie Fragestellungen werden anschließend auch in die Politik gegeben und im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

**NN** bittet um Klarstellung, dass der Bauwagenplatz von der Planung nicht betroffen sei. Es sei von einer optionalen Baustellenzufahrt über das REWE-Grundstück gesprochen worden, dies stehe im Widerspruch dazu, dass der Bauwagenplatz nicht tangiert werde.

**Herr Küppers** stellt klar, dass die angesprochene Zufahrt über die bestehende Parkplatzsituation der REWE im Osten des Gebietes geführt werden könnte. Die Zufahrt würde südlich der Bauwagensiedlung liegen und würde damit keinen Konflikt auslösen.

9. **NN** fragt nach, wie die Zufahrt für die Kindertagesstätte in Zukunft gehandhabt wird. Soll der aktuelle Straßenschnitt der Alsdorfer Straße beibehalten werden oder wird die Fahrbahn verbreitert (Wegfall der Längsparker). Es wird angemerkt, dass die Alsdorfer Straße in ihrem aktuellen Zustand schwer befahrbar und sehr eng sei.

**Herr Cekin** merkt an, dass seitens des Amtes für Straßen- und Verkehrsentwicklung gefordert werde, die notwendigen Bring- und Holverkehre sowie die erforderlichen Stellplätze auf dem privaten Grundstück des Investors nachzuweisen. Die Kindertagesstätte soll zukünftig über den Wendehammer angedient werden. Die gegenwärtige Straßensituation soll erhalten bleiben.

10. **NN** merkt an, dass das Quartier im Sinne der Nachhaltigkeit autofrei geplant werden sollte. Darüber hinaus könne es nicht nachvollzogen werden, warum gegen die Öllinse nichts unternommen und lediglich durch die vorliegende Planung überbaut werde.

**Frau Burkhardt-Dellmann** hält fest, dass es grundsätzlich möglich sei, auf der bestehenden Öllinse zu bauen. Dies werde bereits durch die Bestandsbebauung nachgewiesen. Darüber hinaus gebe es verschiedene Prüfstellen, welche die Öllinse kontrollieren würde. Die Messstellen würden Daten über die Größe und die Lage der Linse liefern. Grundsätzlich sei allerdings zu sagen, dass eine Sanierung größere Risiken für die Umwelt berge als eine Überbauung. So könne bei einer Sanierung nicht ausgeschlossen werden, dass Teile der Linse ins Grundwasser eindringen würden. Demzufolge bleibt die Altlast bestehen. Es wird jedoch parallel zur Planung des Quartiers ein Sicherheits- und Sanierungskonzept angefertigt.

Es wird weiterhin angemerkt, dass es sich bei der Planung um ein autofreies Quartier handle, da die Verkehre um das Quartier geleitet werden.

11. **NN** merkt an, dass die bereits benannte Erschließungsproblematik noch nicht geklärt sei. Das vorgestellte Bebauungsplangebiet sei unzureichend festgelegt worden und berücksichtige die angesprochene Erschließung vom Maarweg aus nicht. Es wird angeregt, dass Plangebiet nach Osten hin zu erweitern, um die aufgezeigte Erschließungsvariante zu berücksichtigen und im Weiteren zu sichern.

**Herr Wolff** stellt klar, dass sich der aufgezeigte Planumgriff, beziehungsweise Geltungsbereich, im Laufe des Aufstellungsverfahrens noch ändern könne. Die gezeigten Pläne würden die Erschließung vom Maarweg noch nicht berücksichtigen, dies werde jedoch im Laufe des weiteren Verfahrens angepasst. Es wird festgehalten, dass die Erschließung über den Maarweg fester Bestandteil der weiteren Planung sein wird.

**NN** macht auf die momentane Verkehrssituation aufmerksam. Diese würde sich in Bezug auf die Alsdorfer Straße weiter verschlechtern, wenn die Kita-Verkehre über diese abgewickelt werden. Es wird angeregt, den gesamten Block vom Maarweg bis zur Stolberger Straße aus verkehrstechnischer Sicht zu betrachten und weiter zu entwickeln. Es sollten nicht nur kleinere Teilbereiche betrachtet werden. Vielmehr sei eine übergeordnete Vision für den ganzen Block zu entwickeln.

- 12. NN** äußert Bedenken bezüglich der zukünftigen Parkplatzsituation. Sie fragt nach, ob die Bestandsparkplätze bestehen bleiben oder neue öffentliche Parkplätze innerhalb der geplanten Tiefgarage geschaffen werden.

**Herr Küppers** führt aus, dass öffentliche Parkplätze nicht Bestandteil der Planung seien. Es werden nur die notwendigen Stellplätze für die Anwohner beziehungsweise die Besucher vorgesehen. In Abstimmung mit dem Verkehrsgutachter und der Verwaltung soll geklärt werden, wie viele Stellplätze im Rahmen der Planung zu schaffen sind. Es wird erneut auf das Verkehrsgutachten verwiesen.

**Herr Cekin** merkt an, dass die aktuelle Parkplatzsituation beibehalten wird. Der Investor muss die erforderlichen Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nachweisen. Aus dem vorliegenden Bauvorhaben werde kein Bedarf für zusätzliche öffentliche Stellplätze resultieren.

- 13. NN** möchte wissen, ob die Bauverkehre über die Alsdorfer Straße in beide Richtungen geführt werden. Falls ja, werde hierdurch mit einer Erhöhung der Feinstaubbelastung gerechnet. Es werde angeregt, die Bauverkehre in einer Art Kreisverkehr abzuhandeln, sodass die Alsdorfer Straße lediglich in einer Richtung befahren werde. Des Weiteren wird nachgefragt, ob Ladestationen für Elektrofahrzeuge innerhalb der Tiefgarage geplant seien.

**Herr Küppers** legt dar, dass die Anregung zur Führung der Baustellenverkehre geprüft wird. Es sei ein Bestreben der Pandion AG, die Alsdorfer Straße so wenig wie möglich zu belasten. In Bezug auf die Ladestationen wird angemerkt, dass innerhalb der Planung auch ein Mobilitätskonzept erarbeitet wird. Dieses solle neben möglichen Ladestationen für Elektroautos auch Car-Sharing Plätze betrachten.

- 14. NN**, Anwohner der St-Vithers Straße merkt an, dass die bereits benannte Öllinse seit mehr als 40 Jahren existiere. Es gab nach eigener Aussage bereits einige Unternehmen, die die Öllinse entfernen wollten. Darüber hinaus sei es für die Anwohner nicht zumutbar, wenn im Rahmen der Bauphase die Bauverkehre über die Alsdorfer Straße geführt werden. Insgesamt sei die Verkehrssituation zu überdenken, da die St.-Vithers Straße sowie die Alsdorfer Straße als Abkürzung für die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Stolberger Straße / Maarweg genutzt werden.

**Frau Blömer-Frerker** merkt an, dass die vorgebrachten Anregungen aufgenommen werden.

- 15. NN** als Anwohner fragt nach, wie teuer die geplanten Wohnungen seien sollen und ob die Verkehre der Kindertagesstätte nur in eine Richtung geführt werden. Darüber hinaus werde angeregt, dass sofern die Parkplätze entlang der Alsdorfer Straße entfallen, ein öffentliches Parkhaus errichtet werden soll.

**Herr Küppers** erläutert, dass er zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Auskünfte über die Wohnungspreise machen könne. In Bezug auf den geplanten Wohnraum werde jedoch an-

gemerkt, dass das Kooperative Baulandmodell der Stadt Köln vollumfänglich angewendet wird. Ein öffentliches Parkhaus ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.

- 16. NN** fragt, wer den öffentlich geförderten Wohnraum plant. Es wird angeregt, mehr als die geforderten 30% zu realisieren. Darüber hinaus werde die Zusammenarbeit mit einer gemeinnützlichen Gesellschaft angeregt.

**Herr Küppers** merkt an, dass die Pandion AG für die gesamte Entwicklung zuständig sei und sie sich gegenüber der Stadt dazu verpflichtet habe, die geforderten 30% an geförderten Wohnraum zu entwickeln. Die Anregung zur Zusammenarbeit mit einer gemeinnützlichen Gesellschaft werde aufgenommen.

**Herr Wolff** verweist auf die rechtskräftigen Wohnraumförderrichtlinien des Bundeslandes Nordrhein-Westfalens hin. Die hier geplanten öffentlich geförderten Wohnungen werden gemäß diesen Förderrichtlinien sowie in Abstimmung mit dem Amt für Wohnungswesen errichtet. Es werde weiterhin angemerkt, dass man bei einer Wohnraumbindung beziehungsweise einer Belegungszeit dieser Wohnräume von einer Dauer zwischen 20 und 25 Jahren ausginge. Die Anfangsmiete dieser Wohnungen liege bei 6,25 Euro bis 6,80 Euro je Quadratmeter, beim 1. beziehungsweise 2. Förderweg. Es gebe natürlich auch Vorhaben innerhalb Kölns die einen größeren Anteil wie die geforderten 30% vorsehen würden, gemäß des Ratsbeschlusses von 2014 in Bezug auf das Kooperative Baulandmodell seien jedoch mindestens 30% vorzusehen.

- 17. NN** regt die Erstellung eines neuen städtebaulichen Konzeptes an, welches den Bauwagenplatz und die Belange der Anwohner berücksichtigt. Darüber hinaus wird erneut nachgefragt, wann die offenen Fragen der Anwohner der Bauwagensiedlung zum Vorhaben beantwortet werden.

**Herr Wolff** merkt an, dass dem vorliegenden Entwurf bereits durch die Verwaltung und insbesondere durch die Politik zugestimmt wurde. Hieraus resultiere kein Bedarf für ein neues Verfahren beziehungsweise für eine Überarbeitung des Entwurfes. Die politischen Vorgaben seien damit klar definiert. Des Weiteren wird angemerkt, dass die Bauwagensiedlung durch die aktuelle Planung nicht tangiert werde.

Bezüglich der offenen Fragen, welche schriftlich am 04.07.2019 im Rahmen der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses an den Vorsitzenden Herrn Kienitz weitergeleitet wurden, wird klargestellt, dass diese im weiteren Verfahren beantwortet werden. Die Untersuchungen der entsprechenden Fachgutachter sind zum derzeitigen Stand noch nicht abgeschlossen. Im Zuge des nächsten Beteiligungsschrittes, der Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 BauGB werden jedoch alle Fragen umfangreich beantwortet sein und die jeweiligen Gutachten online sowie in schriftliche Form beim Stadtplanungsamt einsehbar sein.

- 18. NN** fragt nach, ob es eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit geben werde.

**Frau Rheinschmidt** gibt einen Überblick über den weiteren Verfahrensablauf. Zudem verweist Sie auf die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten sowie auf die Dauer der Beteiligung. Sie merkt an, dass auch die nächste Beteiligungsmöglichkeit, die Offenlage, öffentlich bekannt gemacht wird im Amtsblatt der Stadt Köln. Sie weist darauf hin, wo die entsprechenden Unterlagen in schriftlicher Form ausliegen, beziehungsweise wo sie im Internet zu finden sind.

- 19. NN** fragt nach, wer die Kosten bei einer Ausbreitung der Öllinse tragen würde.

**Frau Burkhardt-Dellmann** merkt an, dass die Kosten vom Verursacher getragen werden müssen (Verursacherprinzip).

**20. NN** regt an, für die bestehende Kranhalle auf dem Plangebiet ein historisches Gutachten anfertigen zu lassen. Die Kranhalle sei historisch erhaltenswert. Des Weiteren regt er an, dass man die Pandion AG im Rahmen der weiteren Planung zu einem Anteil von mindestens 70% geförderten Wohnungsbau verpflichten solle.

**21. NN** von der Bürgerinitiative Alsdorfer Straße merkt an, dass die aufgezeigte Erschließungsvariante über den Maarweg begrüßt werde. In diesem Zusammenhang wird nachgefragt, ob die Alsdorfer Straße zukünftig nur noch in eine Richtung zu befahren sei.

**Herr Cekin** weist auf den Sachstand des Verkehrsgutachtens hin. In der aktuellen Betrachtung seien 80% der Verkehr über den Maarweg abzuhandeln. Dies sei auch Vorgabe des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung. Um die geforderten 80% einzuhalten, seien durch den Investor, beziehungsweise durch die Fachgutachter, Maßnahmen zur Realisierung aufzuzeigen. Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel die Tiefgaragenzufahrt zur Alsdorfer Straße für einen Zwei-Richtungsverkehr zu sperren. Dies soll im weiteren Verfahren geprüft werden.

**NN** erkundigt sich über den Sachstand einer möglichen Erschließung des Plangebietes vom REWE-Parkplatz aus. Wird diese Variante weiter verfolgt?

**Herr Küppers** berichtet, dass diese Option weiterhin geprüft werde, jedoch von den weiteren Planungen der REWE abhängt. Die vorgestellte Planung sehe eine Erschließung über den Maarweg vor.

**Herr Cekin** ergänzt, dass der Fokus auf einer Erschließung über dem Maarweg liege. Diese Variante funktioniere und werde im Weiteren verfolgt.

**Frau Rheinschmidt** merkt an, dass die Möglichkeit, das Plangebiet über das REWE Grundstück zu erschließen, sich in Zukunft durch Umstrukturierungen bei REWE durchaus ergeben könne, derzeit aber nicht absehbar sei. Daher sollte eine mögliche Erschließung vom Stichweg Stolberger Straße her für die Zukunft nicht verbaut werden.

**NN** regt an, dass eine Sicherung dieser Fläche eventuell durch die Stadt geschehen könnte. Dies wäre als äußerst positiv für die Erschließung der Kita zu bewerten.

**Frau Rheinschmidt** merkt an, dass die Anregung aufgenommen und der Politik vorgelegt wird.

**NN** erkundigt sich, ob es für den öffentlichen Spielplatz, der südlich des Plangebietes liegt, ein Sicherungskonzept gäbe. Durch die bereits benannten Bauverkehre sowie die entstehenden Neuverkehre nach Fertigstellung des Projektes, sei mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen und der Spielplatz würde im Moment nur durch einen niedrigen Zaun von der Straße abgetrennt sein.

**Frau Blömer-Frerker** stellt klar, dass es zum derzeitigen Zeitpunkt noch kein Sicherungskonzept gebe. Die Anregung zur Erstellung eines Sicherungskonzeptes werde jedoch aufgenommen.

**NN** fragt nach, ob weitere Stellplätze für Besucher auf der Alsdorfer Straße geplant seien?

**Herr Springsfeld** erläutert, dass die aus dem Bauvorhaben resultierenden Besucherstellplätze auf dem privaten Grundstück des Investors nachgewiesen werden müssen. Gemäß aktueller Planung gehe man von insgesamt fünf bis zehn Besucherstellplätzen aus.

**NN** hat eine Frage bezüglich der aufgezeigten vorläufigen Verkehrsanalyse. Er fragt nach, ob die Mehrverkehre durch Besucher und Lieferverkehre bereits berücksichtigt wurden und ob eventuell Möglichkeiten betrachtet wurden, die Lieferverkehre entlang der Alsdorfer Straße zu minimieren.

**Herr Springsfeld** erläutert, dass die Besucher- und Lieferverkehre bereits innerhalb der 20%, welche über die Alsdorfer Straße geführt werden, berücksichtigt seien. Weiterhin wird angemerkt, dass die Lieferverkehre auch über den Maarweg geführt werden könnten. Er merkt an, dass diese Thematik auch innerhalb des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt werde.

**NN** regt zur Minimierung der Lieferverkehre eine neue Packstation innerhalb des Maarweges an.

**Herr Springsfeld** erläutert, dass eine Packstation in der Regel nicht für ein einzelnes Bauvorhaben errichtet wird sondern für ein bestimmtes Einzugsgebiet geplant werde.

**NN** merkt an, dass der gezeigte Systemschnitt nur die Bestandsbebauung im Vergleich zu den Solitärgebäuden zeige, die abrückende Blockrandbebauung sei jedoch höher und würde deutlich massiver wirken. Er fragt weiterhin nach, warum die Baumasse, im Vergleich zum Rahmenplan von 2004 (GFZ von 1,0 für das Gebiet), so erhöht wurde.

**Herr Faber** führt aus, dass der Systemschnitt das direkte Gegenüber der neuen Planung berücksichtige. Daher werden die Solitärgebäude sowie der Bestand abgebildet. Es wird ergänzt, dass im Zuge des Wettbewerbsverfahrens aufgezeigt wurde, dass der Entwurf aus städtebaulicher Sicht für das hier vorliegende Plangebiet verträglich sei.

**Herr Wolff** ergänzt, dass sich die Rahmenbedingungen im Vergleich zum Jahr 2001 weiterentwickelt haben. Es bestehe ein akuter Bedarf an Wohnraum in Köln. Die Dichte des hier vorliegenden Planvorhabens sei städtebaulich vertretbar und verträglich. Herr Wolff gibt weiterhin zu bedenken, dass durch die Erhöhung der Gebäudekörper auch mehr Raum für qualitativ hochwertige Freiräume zur Verfügung stehe. Im weiteren Planverfahren werden die umwelt- und klimarelevanten Punkte des Projektes betrachtet. Die hier vorgestellte Planung (GFZ circa 1,5) sei verträglich und vergleichbar mit anderen Projekten im Kölner Raum. Das Projekt wird von Politik und Verwaltung mitgetragen. Die Stadt Köln müsse sich auch in Zukunft mit einer dichteren Bebauung auseinandersetzen, da es einen Mangel an verfügbaren Bauland gebe.

22. **NN** kritisiert die kurze Beteiligungsfrist im Rahmen der Offenlage. Sie könne nicht nachvollziehen, wieso vorausgesetzt werde, dass Sie alle Gutachten innerhalb eines Monats gelesen und verstanden habe. Darüber hinaus wird angefragt, ob es eine weitere öffentliche Diskussion zum Vorhaben gebe.

**Frau Burkhardt-Dellmann** merkt an, dass die Möglichkeit bestehe, ins Stadthaus zu kommen und sich die Planung sowie die Fachgutachten von den entsprechenden Sachbearbeitern erläutern zu lassen. In diesem Rahmen können auch Anmerkungen zur Planung und den Gutachten vorgebracht werden. Dies kann in schriftlicher Form geschehen.

**Frau Rheinschmidt** erläutert, dass es normaler Weise keine weitere öffentliche Abendveranstaltung gebe. Eine Ausnahmeregelung würde einen politischen Beschluss voraussetzen. Die Anregung werde jedoch aufgenommen.

**Frau Blömer-Frerker** stellt fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gibt. Die Wortbeiträge wurden aufgenommen und werden in einer Niederschrift dokumentiert. Die Niederschrift wird den Bezirksvertretungen Ehrenfeld und Lindenthal zur politischen Bewertung vorgelegt werden und im Anschluss dem Stadtentwicklungsausschuss. Auch dort werden die Anregungen und Bedenken bewertet.

Sie verweist auf die Möglichkeit, bis zum 05.12.2019 ergänzende Anregungen und Bedenken zum städtebaulichen Planungskonzept abgeben zu können – in schriftlicher Form per E-Mail an [helga.bloemer-frerker@stadt-koeln.de](mailto:helga.bloemer-frerker@stadt-koeln.de) bzw. [josef.wirges@stadt-koeln.de](mailto:josef.wirges@stadt-koeln.de) an sowie an die Postadressen Aachener Straße 220, 50931 Köln und Venloer Straße 419-421, 50835 Köln.

**Herr Wolff** erklärt, dass die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung der erste Schritt im Bebauungsplanverfahren gewesen ist. Sobald der Stadtentwicklungsausschuss den Entwurf des Bebauungsplanes für die Offenlage freigegeben hat, werden die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Mitteilung im Amtsblatt der Stadt Köln informiert. Innerhalb eines Monats hat die Öffentlichkeit Gelegenheit, Anregungen und Bedenken gegenüber der Verwaltung darzulegen. Die Möglichkeit besteht, im Stadtplanungsamt Anregungen und Bedenken mündlich zur Niederschrift zu geben oder die Anregungen und Bedenken schriftlich per E-Mail oder auf dem Postweg einzureichen.

Jederzeit besteht die Möglichkeit, im Stadtplanungsamt Kontakt zu den Kolleginnen und Kollegen aufzunehmen und gegebenenfalls nach dem aktuellen Stand der Planung zu fragen und wann die Offenlage stattfinden wird.

Herr Wolff bedankt sich seitens der Stadtverwaltung für die Mitwirkung an der Bauleitplanung.

**Frau Blömer-Frerker** bedankt sich für die angeregte Diskussion und schließt die Veranstaltung um circa 21:15 Uhr.

gez. Frau Blömer-Frerker  
(Bezirksbürgermeisterin Lindenthal)

gez. Herr van Ühm, Stadtplanung  
Zimmermann GmbH  
(Schriftführer)

gez. Herr Wirges  
(Bezirksbürgermeister Ehrenfeld)