

# ANLAGE 4

## Tabellarische Darstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials im Bebauungsplanverfahren

### **Darstellung und Bewertung der zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 58485/02 – „Zum Dammfelde in Köln-Widdersdorf“ – eingegangenen Stellungnahmen aus der ersten und erneuten öffentlichen Auslegung**

Die erste öffentliche Auslegung gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 18.08.2019 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) vom 05.09.2019 bis zum 04.10.2019 durchgeführt. Zur ersten Offenlage gingen 10 Stellungnahmen gegen die Planung ein.

Weil die das Baugrundstück einfassenden Straßenbegrenzungslinien geringfügig an den bestehenden Straßenausbau angepasst werden mussten, fand eine erneute, zweite Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. § 4a Absatz 3 BauGB ) in der Zeit vom 27.02.2020 bis zum 11.03.2020 statt. Die erneute Offenlage wurde am 19.02.2020 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) durchgeführt. Zur erneuten Offenlage gingen vier Stellungnahmen ein.

Nachfolgend werden die eingegangenen Stellungnahmen zu den Offenlagen fortlaufend nummeriert, deren Inhalte nach Themen mit einer Begründung über deren Berücksichtigung dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Begründung 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.

<b>Erste Offenlage</b>			
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Begründung</b>
1 1.1	<u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Der Einwender ist der Meinung, dass die geplante Bebauung nicht die Gebäudehöhen der bestehenden Einfamilienhäuser berücksichtigt. Der rechtsgültige Bebauungsplan sehe 2 Geschosse vor. Der Einwender fordert eine Anpassung auf eine 2-geschossige Bebauung.	Nein	Bei dem vorliegenden Planverfahren handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Die Anzahl der Vollgeschosse ist im Bebauungsplan festgesetzt, dem Vorhaben- und Erschließungsplan kann die differenzierte Höhenausbildung der geplanten Gebäude entnommen werden. Die Planung sieht grundsätzlich eine Bebauung mit drei Vollgeschossen vor, wobei das oberste Geschoss gestaffelt ausgeführt wird, d.h. an einigen Seiten zurückspringt. In der westlichen Baureihe, die an niedrigere Einfamilienhausbebauung grenzt, erfolgt der Rücksprung gerade an der westlichen Seite, also in Richtung der bestehenden Einfa-

		<p>milienhausstrukturen. Damit vermittelt die Planung zur Nachbarbebauung und schafft einen verträglichen, sukzessiven Übergang zu der höheren Bebauung im Osten. Lediglich an der Straße „Unter Gottes Gnaden“ werden entsprechend des bestehenden Geschosswohnungsbaues am Fliederweg zwei Gebäude mit vier Vollgeschossen geplant, sodass die Planbebauung auf den jeweiligen Bestand reagiert.</p> <p>Der derzeit rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 40 „Am Sportplatz“ setzt für die Bebauung maximal zwei Vollgeschosse fest, zusätzlich ist planungsrechtlich ein weiteres, oberstes Geschoss in Form eines Dach- oder Staffelgeschosses zulässig. D.h., bereits das heute bestehende Baurecht ermöglicht eine Bebauung mit drei Geschossen. Die Ausbildung des obersten Geschosses als Vollgeschoss wird im vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan als wirksame Maßnahme der Innenentwicklung zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum nach heute geltenden, modernen Wohnstandards gewertet.</p> <p>Die bestehende Mehrfamilienhausbebauung am Fliederweg weist Gebäudehöhen zwischen 63,34 m und 66,36 m üNHN auf. Die bestehenden Einfamilienhäuser am Buchenweg weisen Traufhöhen zwischen 57,11 m und 58,56 m üNHN sowie Firsthöhen zwischen 59,28 m und 62,88 m üNHN auf. Die bestehende Wohnbebauung „Unter Gottes Gnaden“ weist Traufhöhen zwischen 60,34 m und 61,15 m üNHN sowie Firsthöhen zwischen 64,26 m und 64,70 m üNHN auf. Demgegenüber setzt der Bebauungsplan eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 65,0 m üNHN fest. Die maßgebliche Außenwandhöhe der Vorhabenplanung (Oberkante Dachterrassenbrüstung des obersten Geschosses) liegt bei rund 61,50 m üNHN und orientiert sich somit an den bestehenden Trauf- sowie Firsthöhen. Es wird mit der Planung ein Übergang zwischen Einfamilienhausbebauung und Geschosswohnungsbau innerhalb der benachbarten, heterogenen Bautypologie geschaffen. Gegenüber den Einfamilienhaustypologien weist die Planung eine Abstufung auf, sodass die Gebäudehöhen an diese angepasst sind.</p>
--	--	--

			Mit der Bebauung wird gleichzeitig eine möglichst hohe Ausnutzbarkeit des Plangebietes erzielt, die einem sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden gem. § 1a Abs. 2 BauGB und dem Vorrang der Innenentwicklung Rechnung trägt.
1.2	<p><u>Abstand zur Grundstücksgrenze</u> Es wird bemängelt, dass im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Abstand des Hauses 7 zur Grundstücksgrenze mit 2,30 m bis 2,50 m nicht ausreichend sei. Die Abstände der Gebäude des Vorhaben- und Erschließungsplan werden eher akzeptiert.</p>	Nein	<p>Die Baugrenzen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplan (VBP) sind festgelegte Linien, die von Gebäuden nicht überbaut werden dürfen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) ist ein abgestimmter Plan eines Vorhabenträgers zu Durchführung von Bauvorhaben und den Erschließungsmaßnahmen. Der VEP stellt demnach die geplanten Häuser des Vorhabenträgers innerhalb der Baugrenzen des VBP dar.</p> <p>Maßgeblich für die Ermittlung der Abstandflächen ist die Bauordnung für das Land NRW (BauO). Die gem. § 6 BauO NRW einzuhaltenden Abstandflächen werden entsprechend der jeweiligen Wandhöhe ermittelt.</p> <p>Die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandflächen der Planung betragen mindestens 5 m bis zur Mitte der öffentlichen Straßenverkehrsfläche. Gem. § 6 Abs. 2 BauO NRW dürfen Abstandsflächen auch auf öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte.</p>
1.3	<p><u>Parkdruck und ordnungswidriges Parken</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass auf der Hälfte der Fußwege an der Straße Unter Gottes Gnaden bereits Pkws parken. Es wird angeregt, Einstellplätze dem Bauvorhaben an den geplanten Wohneinheiten und Kita festzulegen bzw. zu binden.</p>	Nein	<p>Die Anregung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Anregung wird dem zuständigen Fachamt zur Prüfung vorgelegt. Die für die Planung notwendigen privaten Stellplätze werden im Plangebiet nachgewiesen, sodass ein Zugriff auf öffentliche Parkplätze im Straßenraum für den privaten Stellplatzbedarf nicht erfolgt. Innerhalb der Tiefgarage werden die jeweiligen Stellplätze den geplanten Wohneinheiten sowie der Kita festgeschrieben. Insgesamt werden mit Umsetzung der Planung somit keine Parksuchverkehre verursacht. Von einer Bindung der oberirdischen Stellplätze wird abgesehen.</p>
1.4	<p><u>Stellplätze Kita</u> Es wird angeregt, die Planung der Kita im Hinblick auf die Abwicklung der Hol- und Bringverkehre zu überdenken.</p>	Nein	<p>Der Einfluss der Bring- und Holverkehre am Buchenweg wurden im Bebauungsplanverfahren im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung geprüft. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassen, dass keine wesentlichen negativen Auswirkungen zur Abwicklung der Verkehre und der Verkehrssicherheit zu erwarten sind.</p>

	<p>Zudem wird angeregt die genaue Anzahl der Stellplätze der Mitarbeiter der Kita in der Tiefgarage sowie den Standort der Eingänge der Kita zu benennen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der Wendehammer nicht komplett zum Parken zur Verfügung steht.</p>		<p>Die erforderliche Anzahl der Stellplätze für die Kita ist gemäß Richtzahlenliste der Stadt Köln ermittelt worden. Demnach ist je 20-30 Kinder ein Stellplatz erforderlich, mindestens jedoch 2 Stellplätze. Die oberirdischen Stellplätze sind im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt. Zugunsten der Verkehrssicherheit und der leichtgängigen Verkehrsabwicklung der Bring- und Holverkehre sind je zwei Stellplätze nördlich bzw. südlich der Kita geplant. Ferner wird die Wendeanlage am Buchenweg für die Abwicklung der Bring- und Holverkehre mitgenutzt, sodass die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur im Sinne der Innenentwicklung gemäß § 13a Abs. 1 BauGB erfolgen kann. Die Flächen am Wendehammer sind nicht als Stellplatzflächen vorgesehen. Die Mitarbeiter-Stellplätze werden in der Tiefgarage nachgewiesen. Es sind in der Tiefgarage insgesamt mindestens ca. 86 Stellplätze vorgesehen; mit der Planung wird somit ein für Mehrfamilienhäuser überdurchschnittlicher Stellplatz-Schlüssel von mindestens 1,3 Kfz-Stellplätzen je Wohneinheit zugrunde gelegt. Insgesamt sind rund fünf Stellplätze in der Tiefgarage und vier oberirdische Stellplätze für die Mitarbeiter der Kita geplant. Aufgrund der alternativen Mobilitätsangebote und aufgrund des damit zu erwartenden geringeren Kfz-Besatzes wird der getroffene Stellplatz-Schlüssel als ausreichend erachtet. Das geplante Gebäude Nr. 7 ist über eine fußläufige Durchquerung und Erschließung des Plangebietes mittels einer oberirdischen Platz- und Wegestruktur vorgesehen, die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan über Gehrechte planungsrechtlich gesichert werden. Der Eingang der Kita ist über den gleichen Eingang des Gebäudes Nr. 7 zu erreichen.</p>
<p>2</p>	<p><u>Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt</u> Es wird die geplante Errichtung der Tiefgarageneinfahrt zwischen den Wohngebäuden an der Straße Unter Gottes Gnaden kritisch widersprochen. Es wird befürchtet, dass es zu Verkehrsbelastungen an der stark befahrenen Straße und durch abbremsende Fahrzeuge zu einem Verkehrsstau kommen kann. Der Stellungnehmer fordert eine Umplanung der Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt zu einer</p>	<p>Nein</p>	<p>Gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan aus dem Jahre 1974 verändert sich die Anzahl der nun zu realisierenden Wohnungseinheiten nur unwesentlich, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die umliegend bestehenden Straßen die planbedingten Verkehre auch mit der geplanten Änderung des Bebauungsplanes aufnehmen können.</p>

	<p>Einstrecken/Rundfahrt mit einer nebeneinander liegenden Ein-/ und Ausfahrt an der breiteren Straße „Zum Dammfelde“.</p>		<p>Die vorhandene Fahrbahnbreite „Unter Gottes Gnaden“ ist mit 6,00 m für das Einfahren in die Tiefgarage gemäß der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RAST06) ausreichend dimensioniert. Gemäß Rast06 entspricht die Straße dem Charakter einer „Quartiersstraße“ mit Erschließungs- und Hauptverkehrsfunktion mit einer Verkehrskapazität von 400 bis 1.000 Kfz pro Stunde. Das Verkehrsgutachten prognostiziert für die Straße „Unter Gottes Gnaden“ eine Verkehrsbelastung von etwa 1.200 Kfz pro Tag (+108 Kfz Neuverkehre am Tag). Zusätzlich wurde die Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Verkehrsknoten an der Hauptstraße sowohl im Bestand als auch im Plan-Fall mit „gut“ (Stufe B gemäß HBS) festgestellt.</p> <p>Es kann folglich davon ausgegangen werden, dass auch mit Umsetzung der Planung die Verkehrsbelastungen zu keinen neuen, wesentlich negativen Auswirkungen führen wird. Auch können Verkehrsstauungen aufgrund der allgemeinen Vorfahrtsregelung ausgeschlossen werden. Die unterirdische Verkehrsführung der Tiefgarage ist nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes. Ziel der Vorhabenplanung ist es, die durch die Planung verursachten Verkehrsmengen auf die jeweiligen Straßenabschnitte zu verteilen und damit eine Entzerrung der Verkehrsverteilung zu ermöglichen. Damit werden wesentliche negative Auswirkungen auf die Umgebung (z.B. durch Lärm, Schadstoffbelastungen) reduziert. Die Zusammenlegung der Ein- und Ausfahrt käme dagegen einer Verdoppelung der Verkehrsstärke gleich, sodass auch die mit der Zufahrt einhergehenden Lärmbelastungen an einer gemeinsamen Tiefgaragenzufahrt höher ausfielen. Die schalltechnischen Auswirkungen der Tiefgaragenzufahrten wurden bereits gutachterlich gemäß TA Lärm geprüft; demzufolge werden an allen relevanten Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm unterschritten bzw. eingehalten.</p> <p>Insgesamt wird daher an der bisherigen Planung weiter festgehalten. Im Übrigen weist auch die Straße „Zum Dammfelde“ eine Fahrbahnbreite von 6,00 m auf.</p>
--	--	--	--

<p><b>3</b> 3.1</p>	<p><u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Bebauung kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung „Unter Gottes Gnaden“ und „Am Buchenweg“ zu hoch und würde die umliegenden Häuser verschatten.</p>	<p>Nein</p>	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p> <p>Bereits mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan ist die geplante Bebauung in Teilen planungsrechtlich möglich. Mit der Wahrung der gesetzlich vorgeschriebenen Abstandflächen gem. § 6 BauO NRW werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB gerade auch in Bezug auf Besonnung, Belichtung und Belüftung in der Planung berücksichtigt. Gleichwohl wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die Verschattungssituation auf die umliegende Bestandsbebauung geprüft. Von der geplanten Bebauung werden keine wesentlichen Verschattungen auf die Umgebung verursacht.</p>
<p>3.2</p>	<p><u>Tiefgaragenauswirkungen</u> Der Bau der geplanten Tiefgarage wird kritisch gesehen, insbesondere die verbundenen Auswirkungen auf den Straßenverkehr.</p>	<p>Nein</p>	<p><i>Siehe Stellungnahme 2 „Tiefgaragen Ein-/ und Ausfahrt“</i></p> <p>Für die Aufrechterhaltung der städtebaulichen Ordnung ist der ruhende Verkehr, der durch die Planung induziert wird, auf den privaten Grundstücken nachzuweisen. Dies erfolgt entsprechend des Vorhaben- und Erschließungsplanes überwiegend unterirdisch in einer Tiefgarage. Es werden per Eintrag im Bebauungsplan Ein- und Ausfahrtsbereiche für die Tiefgarage festgesetzt, sodass mit der Entzerrung der Verkehre verkehrliche und immissionsschutzrechtliche Beeinträchtigungen der Umgebung vermieden und abgemildert werden sowie die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes aufrechterhalten wird.</p>
<p>3.3</p>	<p><u>Überlastung Straßenverkehr</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass sich die Verkehrssituation durch das geplante Bauvorhaben, insbesondere durch die geplante Kindertagesstätte, für die bestehende Umgebung verschlechtern wird.</p>	<p>Nein</p>	<p><i>Siehe Stellungnahme 2 „Tiefgaragen Ein-/ und Ausfahrt“</i></p> <p>Die Anregung zum umliegenden Verkehrsnetz ist nicht unmittelbar Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten erstellt; demzufolge können mit Umsetzung des Bebauungsplanes wesentliche negative (zusätzliche) Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz ausgeschlossen werden. Die Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Verkehrsknoten an der Hauptstraße wurde sowohl im Bestand als auch im Plan-Fall mit „gut“ (Stufe B gemäß HBS) festgestellt. Gleichzeitig wird mit der Planung durch Car-Sharing-Angebote die Verminderung des</p>

			Individualverkehrs angestrebt und die verkehrlichen Belange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB berücksichtigt.
3.4	<p><u>Tiefgaragenkapazität</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die geplante Kapazität der Tiefgarage für die geplanten Wohneinheiten nicht ausreichend sei. Es wird mit der geplanten Kapazität der Tiefgarage ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit erheblichen Einschränkungen vermutet.</p>	Nein	<p>Gemäß Richtzahlenliste der Stadt Köln ist im Allgemeinen ein Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz je Wohneinheit (1 Stpl./WE) vorzusehen. Bei Einfamilienhaustypologien kann es aufgrund der Bewohnerstrukturen sinnvoll sein, 2 Stpl./WE anzusetzen. Bei Mehrfamilienhäusern kann aufgrund der kleineren Wohnungsgrößen grundsätzlich von einem geringeren Schlüssel ausgegangen werden. Darüber hinaus werden mit der Planung alternative Mobilitätsangebote geschaffen (CarSharing mit E-Autos, Fahrräder und Lastenfahrräder), sodass eine Reduzierung des Kfz-Besatzes erzielt wird. Die absolute Anzahl der Tiefgaragenstellplätze wurde nach der frühzeitigen Beteiligung erneut geprüft und der Stellplatzschlüssel in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden überdurchschnittlich auf mindestens 1,3 Stpl./WE erhöht. Aufgrund des überdurchschnittlichen Stellplatzangebotes und den geplanten alternativen Mobilitätsangeboten kann davon ausgegangen werden, dass mit Umsetzung der Planung keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die bestehende Parkplatzsituation einhergehen, da die notwendigen Stellplätze gänzlich im Plangebiet nachgewiesen werden.</p>
3.5	<p><u>Emissionen / Umweltprüfung bzgl. Tiefgarage</u> Es wird mit der geplanten Kapazität der Tiefgarage ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit erheblichen Einschränkungen sowie Lärm- und Abgasbelastungen bei der gegenüberliegenden Bestandsbebauung vermutet. Es solle eine Umweltprüfung durchgeführt werden.</p>	Nein	<p>Mit der Festsetzung einer Tiefgarage kann ein städtebaulich geordnetes Erscheinungsbild gewährleistet und die mit oberirdischen Stellplätzen einhergehenden Emissionen (Lärm, Türenschlagen, Abgase) weitestgehend vermieden werden.</p> <p>Im beschleunigten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen entfällt die Umweltprüfung. Die Umweltbelange werden in der Begründung zum Bebauungsplan gewürdigt. Im Zuge des weiteren Verfahrens wurden ein Verkehrs- und ein Schallgutachten sowie eine Artenschutzrechtliche Kurzeinschätzung (ASP Stufe I) erstellt. Die Ergebnisse der Gutachten sind in die Planung eingeflossen.</p> <p>Des Weiteren zeigt das Verkehrsgutachten (Verkehrsprognose), die künftig zu erwartenden Verkehrsmengen sowie den heutigen</p>

			<p>Bestand. Die planbedingten Mehrverkehre sind demnach als unkritisch zu bewerten.</p> <p>Die Ergebnisse des Schallgutachtens zeigen, dass in der Umgebung des Plangebiets die Orientierungswerte der DIN 18005 und die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für reine Wohngebiete tagsüber und nachts unterschritten werden. Wesentliche negative Auswirkungen gehen mit Umsetzung des Bebauungsplanes somit nicht einher.</p>
3.6	<p><u>Entwässerung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation, insbesondere durch Regenwasserereignisse sowie durch die geplante Bebauung zu prüfen sei.</p>	Nein	<p>Das umliegende Kanalnetz besteht aus einem Schmutz- und einem Regenwasserkanal im Trennprinzip. Regenereignisse beeinflussen den Schmutzwasserkanal somit nicht. Mit dem rechtswirksamen Bebauungsplan bestehen für das Plangebiet bereits die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung. Die vorhandene Infrastruktur berücksichtigt die bauliche Entwicklung der Fläche. Das Entwässerungskonzept, einschließlich Überflutungsnachweis mit Berücksichtigung von Starkregenereignissen, wurde unterdessen mit den zuständigen Fachämtern und den Stadtentwässerungsbetrieben Köln abgestimmt.</p> <p>Die Beseitigung des auf dem Plangebiet anfallenden (unbelasteten) Niederschlagswassers erfolgt gem. § 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i.V.m. § 44 Landeswassergesetz (LWG NRW) per Einleitung in ein nahegelegenes Oberflächengewässer. Die auf dem Plangebiet anfallenden Niederschläge werden in die bestehende Regenwasserkanalisation eingeleitet, da einer Versickerung wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Der Regenwasserkanal (Trennprinzip) fungiert dabei als Vorflut und leitet in den Kölner Randkanal ein. Belastete Niederschläge (z.B. von befahrenen Flächen) werden dagegen in den Schmutzwasserkanal eingeleitet. Das Entwässerungskonzept wurde unterdessen mit den zuständigen Fachämtern und den Stadtentwässerungsbetrieben Köln abgestimmt.</p>
3.7	<p><u>Beschleunigtes Verfahren</u></p>	Nein	<p>Der vorliegende Bebauungsplan kann im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden, da die Voraussetzungen gem. § 13a</p>

	Es wird kritisiert, dass das vorliegende Vorhaben im beschleunigten Verfahren durchgeführt werde.		<p>Abs. 1 BauGB erfüllt sind. So handelt es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung, es wird der Schwellenwert von 20.000 m<sup>2</sup> Grundfläche unterschritten, die Planung beinhaltet keine UVP-pflichtigen Vorhaben und es sind keine festgesetzten FFH- oder Vogelschutzgebiete durch die Planung berührt.</p> <p>Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens wird dem dringenden Wohnraumbedarf der Stadt Köln gerecht.</p>
4.	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass der Stadtteil Widdersdorf nicht mehr als 10.000 Einwohner haben sollte und nun auf ca. 13.000 Einwohner gewachsen sei. Die verkehrliche Infrastruktur wurde darauf nicht angepasst und die umliegenden Straßen seien bereits heute überlastet.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“</i></p> <p>Der Sachverhalt zu vermeintlich bestehenden Problemen in der Infrastruktur in Köln-Widdersdorf wird den politischen Gremien zur Diskussion vorgelegt.</p>
5. 5.1	<p><u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch. Es wird bemängelt, dass keine exakten Gebäudehöhen der Neubauten bekannt seien. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Gelände aufgrund der vorliegenden Planung in Zukunft 1 Meter über dem Straßenniveau liege.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p> <p>Hinsichtlich der Bebauungsdichte wird im Bebauungsplan eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt und somit die Obergrenze für ein allgemeines Wohngebiet (WA) gem. § 17 BauNVO eingehalten. Lediglich für die Tiefgarage ist eine Überschreitung vorgesehen, um eine städtebaulich geordnete Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf dem Plangebiet zu ermöglichen. Durch die Realisierung von Tiefgaragen wird der ruhende Verkehr städtebaulich geordnet und nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarschaft (Emissionen) gemindert.</p> <p>Die Festsetzungen zu den maximal zulässigen Gebäudehöhen sind dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu entnehmen. Im Vorhaben- und Erschließungsplan werden die Gebäude inklusive der geplanten Höhen detailliert dargestellt. Zudem werden maximale Gebäudehöhen im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt. Die Bedenken werden daher nicht geteilt, da der vorhabenbezogene Bebauungsplan entsprechende Regelungen zu den zulässigen Gebäudehöhen enthält.</p>

			Die Höhenfestsetzungen des allgemeinen Wohngebietes orientieren sich an den benachbarten Bestandshöhen, sodass eine stimmige Höhenentwicklung zu den Einfamilienhausstrukturen ermöglicht wird. Insgesamt werden mit Umsetzung des Bebauungsplanes die Höhen- und Gebäudetypologie der heterogenen Umgebung aufgenommen und stimmig in die Kubatur der Planung überführt.
5.2	<p><u>Emissionen / Umweltprüfung</u>                  Es wird der Hinweis gegeben, dass aufgrund der planbedingten Mehrverkehre (insbesondere durch die Kita) zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen auf die Umgebung einwirkten. Die Rahmenbedingungen der Gutachten werden kritisch gesehen.</p>	Nein	<p>Im beschleunigten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen entfällt die Umweltprüfung. Die Umweltbelange werden in der Begründung zum Bebauungsplan gewürdigt. Mit der Planung gehen keine erheblichen Umweltauswirkungen einher. Die mit der Planung einhergehenden Eingriffe gelten gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB als bereits zulässig. Gleichwohl werden die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB i.V.m. § 1a BauGB berücksichtigt. Im Zuge des weiteren Verfahrens wurden ein Verkehrs- und ein Schallgutachten sowie eine Artenschutzrechtliche Kurzeinschätzung (ASP Stufe I) erstellt. Die Ergebnisse der Gutachten sind in die Planung eingeflossen.</p> <p>Des Weiteren zeigt das Verkehrsgutachten (Verkehrsprognose), die künftig zu erwartenden Verkehrsmengen sowie den heutigen Bestand. Die planbedingten Mehrverkehre sind demnach als unkritisch zu bewerten. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde um entsprechende Ausführungen ergänzt.</p> <p>Die Ergebnisse des Schallgutachtens zeigen, dass in der Umgebung des Plangebiets die Orientierungswerte der DIN 18005 und die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für reine Wohngebiete tagsüber und nachts unterschritten werden. Wesentliche negative Auswirkungen gehen mit Umsetzung des Bebauungsplanes somit nicht einher.</p>
5.3	<p><u>Entwässerung</u></p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.6 „Entwässerung“</i></p>

	<p>Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation durch die geplante Bebauung und den Wegfall des bisherigen Plangebietes als Versickerungsfläche zu prüfen sei.</p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass das Plangebiet vom Hochwasser (Stufe 4 von 6) gefährdet sei. Dies sowie künftige Starkregenereignisse seien bei der Entwässerungsplanung zu berücksichtigen.</p>		<p>Das Plangebiet ist laut Fachinformationssystem NRW Umweltdaten vor Ort des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW nicht Teil eines Überschwemmungsgebietes und ist auch nicht von Hochwasser gefährdet.</p>
5.4	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf</u></p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass der Stadtteil Widdersdorf in den letzten Jahren von ca. 5.000 auf ca. 12.000 Einwohner gewachsen sei und die verkehrliche Infrastruktur jedoch nicht angepasst worden sei. Die umliegenden Straßen seien bereits heute überlastet.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“, Stellungnahme 4 „verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“</i></p>
5.5	<p><u>Stellplatzschlüssel</u></p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass die Anzahl der angedachten Stellplätze von insgesamt 84 mit 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit (1,3 Stpl. / WE) für die geplante Bebauung nicht ausreiche. Es sollen die Stellplätze für Elektroautos sowie den Hausmeister berücksichtigt werden. Zudem wird angeregt den Standort der Fahrzeuge für das Car-Sharing Konzept zu benennen.</p> <p>In Widdersdorf sei aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebotes eher mit 2,0 Stpl. / WE zu rechnen. Die Auswirkungen auf die bestehende Parkplatzsituation seien zu prüfen</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.4 „Tiefgaragenkapazität“</i></p> <p>Gemäß den Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Anzahl der Tiefgaragenstellplätze für Kfz geprüft und erhöht. Es sind in der Tiefgarage insgesamt mindestens 86 Stellplätze für die Bewohner und fünf Stellplätze für die Mitarbeiter der geplanten Kita vorgesehen. Mit der Festsetzung einer Tiefgarage kann ein städtebaulich geordnetes Erscheinungsbild gewährleistet werden.</p> <p>In der Tiefgaragenebene sind Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder der Bewohner in ausreichender Anzahl vorgesehen, die barrierefrei (z.B. über die Tiefgaragenrampen) erreichbar sind. Auf Basis der „Richtzahlenliste“ für Stellplätze“ der Stadt Köln ist für das Plangebiet ein Fahrrad-Stellplatzbedarf von 145 Stellplätzen nachzuweisen. Die Planung sieht 170 Abstellmöglichkeiten in der Tiefgarage sowie rund 39 oberirdische Stellplätze in den Freianlagen vor. Hinzu kommen etwa 63 großzügig gestaltete Wohnungskeller, womit sich die Gesamtzahl auf ca. 272 Fahrradabstellplätze belaufen wird. Damit wird die Vorgabe der Stellplatzsatzung um ein Mehrfaches überstiegen.</p>

			<p>Neben der Aufnahme des ruhenden Verkehrs sind in der Tiefgarage weitere funktionale Angebote vorgesehen. Mit einem Car-Sharing-Konzept für die Anwohner und einer Elektro-Fahrzeugflotte mit Pkw und Fahrrädern bzw. Lastenfahrrädern kann der Kfz-Besatz verringert und als Nebeneffekt ein positiver Beitrag zum Klima geleistet werden. Es werden als Initial zunächst für etwa ein Viertel der Wohnungen quartierseigene Fahrzeuge bereitgestellt. In der Tiefgarage werden entsprechend dem Schlüssel von 1:18 weitere Stellplätze mit Ladestationen ausgestattet, um eine Änderung des Nutzungsverhaltens zu begünstigen.</p>
5.6	<p><u>Brand Elektrofahrzeug</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass weder die Feuerwehr noch die Stadt Köln zusichern kann, wie ein Elektrofahrzeug gelöscht werden soll, wenn es in Brand gerät.</p>	Nein	<p>Tiefgaragen werden gemäß der Brandschutzbestimmungen ausgeführt. Grundsätzlich gilt, dass alle Pkws gesetzliche Anforderungen erfüllen müssen, die ein Höchstmaß an Sicherheit der Fahrer garantieren soll. Die elektrischen Komponenten bei einem Elektrofahrzeug müssen so ausgelegt sein, dass der Stromfluss der Batterie unterbunden wird, wenn im System ein Defekt aufkommt. Demnach wird bei einem Unfall die Batterie sofort automatisch von den anderen Hochvoltkomponenten und den Kabeln getrennt, so dass dort keine Spannung mehr anliegt. Die Hochvoltsysteme werden in der Regel nach einem Unfall mit Auslösung des Airbags abgeschaltet. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden standardmäßig für die Feuerwehr leicht zugängliche Lasttrenner vorgesehen, womit die Stromversorgung von außen unterbrochen werden kann. Die Brandschutzdienststelle der Stadt Köln wurde an den bisherigen Planungen beteiligt und wird auch im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens beteiligt werden.</p>
6 6.1	<p><u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p>

	Es wird bemängelt, dass keine exakten Gebäudehöhen der Neubauten bekannt seien. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Gelände aufgrund der vorliegenden Planung in Zukunft 1 Meter über dem Straßenniveau liege.		
6.2	<p><u>Maß der baulichen Nutzung</u></p> <p>Es wird bemängelt, dass die Höchstwerte der BauNVO ausgeschöpft und überschritten würden, um eine maximale Ausnutzbarkeit des Grundstücks zu ermöglichen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p> <p>Mit der vorliegenden Planung wird eine der letzten innerstädtischen Potenzialflächen in Köln-Widdersdorf einer wohnbaulichen Entwicklung zugeführt, um der bestehenden hohen Wohnraumnachfrage Rechnung zu tragen. Die städtebauliche Entwicklung des Plangebietes erfolgt als Maßnahme der Innenentwicklung gem. § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB. Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes wird das Ziel eines schonenden und sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gem. § 1a Abs. 2 BauGB verfolgt und mit der Entwicklung des Plangebietes im innerstädtischen Kontext den Vorzug vor Außenbereichsflächen im Sinne des Baugesetzbuches gegeben. Die optimale Ausnutzung der Fläche ist städtebauliches Ziel.</p>
6.3	<p><u>Wohnungsnot</u></p> <p>Es wird bemängelt, dass die geplante Bebauung der Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum nicht Rechnung trage. Es wird angeregt, dass ein Laubwäldchen weitaus besser in das Umweltschutzkonzept passen würde.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 6.2 „Maß der baulichen Nutzung“</i></p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplanes entspricht den Maßgaben des Baugesetzbuches. Ziel der vorliegenden Planung ist es, dazu beizutragen, den dringenden Bedarf an Wohnnutzungen in Form von Mehrfamilienhäusern im Stadtteil zu decken und unterschiedliche Wohnformen in Ergänzung zu den bestehenden und in Umsetzung befindlichen Wohnquartieren zu ermöglichen. Damit entspricht die Planung einem der wichtigsten planungspolitischen Ziele in Köln. Das Kooperative Baulandmodell der Stadt Köln formuliert zur Umsetzung von öffentlich gefördertem Wohnraum in Bebauungsplanverfahren verbindliche Anwendungsvoraussetzungen und auch Ausnahmeregelungen. Für das Plangebiet besteht bereits der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 40 „Am Sportplatz“ aus dem Jahre 1974. Gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan verändert sich die Anzahl der nun zu realisierenden</p>

			<p>Wohnungseinheiten nur unwesentlich, sodass die Anwendungsvoraussetzungen des Kooperativen Baulandmodells der Stadt Köln zur Umsetzung von öffentlich gefördertem Wohnraum für das Plangebiet nicht erfüllt sind. Daher darf auf die Umsetzung von öffentlich gefördertem Wohnraum im Plangebiet verzichtet werden.</p> <p>Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes ist ebenfalls die Errichtung einer Kita Gegenstand der Planung. Weitere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind im Plangebiet aufgrund der Größe und der Gegebenheiten in der Umgebung nicht vorgesehen. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass bereits heute der rechtskräftige Bebauungsplan die Nutzung als Wohngebiet und ergänzend als Kita-Standort vorsieht; an dieser grundsätzlichen Ausweisung soll festgehalten werden. Durch den nun vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan soll lediglich die Flächennutzung auf Grundlage des konkreten Vorhabens optimiert werden.</p>
6.4	<p><u>Emissionen / Umweltprüfung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass aufgrund der planbedingten Mehrverkehre (insbesondere durch die Kita) zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen auf die Umgebung einwirkten. Die Rahmenbedingungen der Gutachten werden kritisch gesehen.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 5.2 „Emissionen / Umweltprüfung“</i>
6.5	<p><u>Entwässerung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation durch die geplante Bebauung und den Wegfall des bisherigen Plangebietes als Versickerungsfläche zu prüfen sei. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Plangebiet vom Hochwasser (Stufe 4 von 6) gefährdet sei. Dies sowie künftige Starkregenereignisse seien bei der Entwässerungsplanung zu berücksichtigen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.6 „Entwässerung“, Stellungnahme 5.3 „Entwässerung“</i></p> <p>Die erforderlichen Kapazitäten des bestehenden Entwässerungsnetzes wurden von der Stadtentwässerungsbetriebe geprüft und bestätigt, auch wurde bereits ein Überflutungsnachweis für Starkregenereignisse mit der Stadtentwässerungsbetriebe abgestimmt. Insgesamt ist für das Plangebiet somit die Niederschlagswasserbeseitigung nach Maßgabe des § 55 WHG sichergestellt. Darüber hinaus kann ein untergeordneter Teil der auf den Tiefga-</p>

			ragendecken anfallenden Niederschläge über den geplanten Substrataufbau und das Drainagesystem dem Boden-Wasser-Haushalt wieder zugeführt werden.
6.6	<p><u>Schadensersatz bei Kanalüberlastung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass bei einer planbedingten Überlastung des bestehenden Kanalnetzes Schadensersatzansprüche an die Stadt Köln die Folge seien.</p>	Nein	Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes ist nicht von einer Überlastung des Kanalnetzes auszugehen. Ein funktionierendes Abwassernetz ist eine wesentliche Voraussetzung für die Bebauung des Plangebietes. Zudem ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein Entwässerungsgesuch beizubringen. Die Entwässerungskonzeption wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mit den zuständigen Fachbehörden und den Stadtentwässerungsbetrieben Köln abgestimmt. Das umliegende Kanalnetz kann demzufolge die Abwässer des Plangebietes schadlos aufnehmen.
6.7	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass der Stadtteil Widdersdorf in den letzten Jahren von ca. 5.000 auf ca. 12.000 Einwohner gewachsen sei und die verkehrliche Infrastruktur jedoch nicht angepasst worden sei. Die umliegenden Straßen seien bereits heute überlastet.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“, Stellungnahme 4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“, Stellungnahme 5.4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“</i>
6.8	<p><u>Stellplatzschlüssel</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Anzahl der angedachten Stellplätze von insgesamt 84 mit 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit (1,3 Stpl. / WE) für die geplante Bebauung nicht ausreiche. Es sollen die Stellplätze für Elektroautos sowie den Hausmeister berücksichtigt werden. Zudem wird angeregt den Standort der Fahrzeuge für das Car-Sharing Konzept zu benennen.</p> <p>In Widdersdorf sei aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebotes eher mit 2,0 Stpl. / WE zu rechnen. Die Auswirkungen auf die bestehende Parkplatzsituation seien zu prüfen. Es wird angeregt, eine weitere Tiefgaragenebene zu planen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.4 „Tiefgaragenkapazität“, Stellungnahmen 5.5 „Stellplatzschlüssel“</i></p> <p>Eine zusätzliche Tiefgaragenebene wird dagegen als unverhältnismäßig erachtet und ist insofern nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Mit der Festsetzung einer Tiefgarage kann ein städtebaulich geordnetes Erscheinungsbild gewährleistet und die mit oberirdischen Stellplätzen einhergehenden Emissionen (Lärm, Türenschiagen, Abgase) weitestgehend vermieden werden.</p>

6.9	<p><u>Tiefgaragenausfahrt</u> Es wird der Hinweis gegeben, die Ausfahrt der Tiefgarage an der Kita hinsichtlich der Abgasbelastungen zu überdenken.</p>	Nein	<p>Die mit der Planung einhergehenden Mehrverkehre werden als unwesentlich eingestuft. Für das Plangebiet besteht bereits der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 40 „Am Sportplatz“ aus dem Jahre 1974. Gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan verändert sich die Anzahl der nun zu realisierenden Wohnungseinheiten nur unwesentlich, sodass auch die mit der Planung verbundenen Mehrverkehre sich gegenüber dem derzeitigen Bebauungsplan nur unwesentlich verändern werden. Durch die planbedingten Mehrverkehre sind somit keine zusätzlichen, wesentlich negativen Schadstoffbelastungen auf die Bevölkerung zu erwarten. Zudem sind die verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen im innerstädtischen, urbanen Kontext als unwesentlich einzustufen.</p>
7 7.1	<p><u>Maß der Bebauung</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass das benachbarte V-geschossige Gebäude erst hinter dem III-geschossigen Gebäude an der Straße „Fliederweg“ anzutreffen sei. Es wird angeregt, dass die geplante Bebauung generell III Geschosse vorsehen solle. Eine IV-geschossige Bebauung sei eher bei den Gebäuden 1 und 2 gegenüber des III- bis IV-geschossigen Geschosswohnungsbau denkbar.</p> <p>Weiterhin wird angeregt, die Aussage einer zweigeschossigen Bauweise der Reihenhäuser an der Straße „Unter Gottes Gnaden“ korrekt wiederzugeben. Es handele sich hierbei um eine ein- bis zweigeschossige Bebauung.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“.</i> <i>Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“.</i> <i>Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p> <p>In der Begründung ist von einer ein- bis zweigeschossigen Bestandsbebauung am Buchenweg und „Unter Gottes Gnaden“ Die Rede. Gegenüber diesen Bestandsgebäuden wird das jeweils oberste Geschoss der Planbebauung zurückversetzt (abgestaffelt), um so zwischen der heterogenen Höhenstruktur der Bestandsbebauung von Mehrfamilienhäusern und Einfamilienhäusern städtebaulich harmonisch zu vermitteln sowie um angemessen auf die Einfamilienhaustypologien zu reagieren und Rücksicht zu nehmen. Bereits auf Ebene des Vorhaben- und Erschließungsplanes sowie des Bebauungsplanes sind die Abstandflächen berücksichtigt.</p>

7.2	<p><u>Rechtsgültiger Bebauungsplan / Staffelgeschoss</u>                  Es wird darauf hingewiesen, dass die Aussagen zum derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan und der Möglichkeit der Errichtung eines Staffelgeschosses nicht richtig seien. Über das II. Geschoss hinausgehende Staffelgeschosse wären demnach nicht zulässig gewesen.</p>	Nein	<p>Der derzeit rechtskräftige Bebauungsplan aus dem Jahre 1974 setzt die zulässige Anzahl der Vollgeschosse mit zwei (II) fest; die Höhe der baulichen Anlagen wird dagegen nicht festgesetzt. § 18 BauNVO 1968 führte aus, dass als Vollgeschosse nur solche Geschosse bezeichnet werden, die nach landesrechtlichen Vorschriften Vollgeschosse sind. Ausweislich der diesbezüglich maßgeblichen Bauordnung aus dem Jahr 1970 waren Vollgeschosse Geschosse, die über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche die für Aufenthaltsräume erforderliche Höhe aufweisen. Geschosse, die diese Vorgaben nicht erfüllten, konnten somit auch vor dem Hintergrund des planmaßgeblichen Baurechts errichtet werden. Somit waren auch nach dem noch aktuellen Bebauungsplan Geschosse oberhalb des zweiten Vollgeschosses möglich.</p>
7.3	<p><u>Dachaufbauten</u>                  Es wird darauf hingewiesen, dass die textlichen Festsetzungen bzgl. zulässiger Dachaufbauten im vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu konkretisieren seien.</p>	Nein	<p>Notwendige Dachaufbauten, wie z.B. in Form von Anlagen zur Nutzung der Solarenergie oder zur Belichtung bzw. Belüftung der innenliegenden Treppenhäuser, dürfen im gesamten Plangebiet die in der Planzeichnung festgesetzten, maximal zulässigen Gebäudehöhen um bis zu 1,0 m überschreiten. Damit wird gemäß dem vorliegenden Konzept der Einsatz regenerativer Energien im Plangebiet ermöglicht und das städtebauliche Ziel eines weitgehend energieautarken Quartiers planungsrechtlich vorbereitet. Die geplanten Solaranlagen sind in der Vorhaben- und Erschließungsplanung abgebildet und sollen in der Ausführungsplanung eine Höhe von rund 30 cm aufweisen, sodass von den Solaranlagen die Oberkante der Attika nur unwesentlich überragt wird. Über den Vorhabenbezug hinaus ermöglicht der Bebauungsplan mit den getroffenen Festsetzungen zur zulässigen Überschreitung der Gebäudehöhen die Anbringung von gängigen Solaranlagen mit einer Höhe von bis zu 1,0 m. Diese Festsetzung wird getroffen, um flexibel auf die Bedarfe zur sparsamen und effizienten Nutzung regenerativer Energien im Sinne des Baugesetzbuches reagieren zu können und Bauherren sowie Architekten in der Planung nicht einzuschränken.</p>
7.4	<p><u>Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage</u></p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahmen 6.9 „Tiefgaragenausfahrt“, Stellungnahme 9.9 „Tiefgaragenausfahrt“</i></p>

	<p>Es wird darauf hingewiesen, die Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt zu überprüfen und die Belange der direkten Anlieger an der Straße „Unter Gottes Gnaden“ sowie „Buchenweg“ zu berücksichtigen. Es wird angeregt, die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage hinsichtlich der Abgasbelastung zu überdenken und dies in den Kontext des Verkehrsgutachtens zu setzen.</p>		
8 8.1	<p><u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch. Es wird bemängelt, dass keine exakten Gebäudehöhen der Neubauten bekannt seien. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Gelände aufgrund der vorliegenden Planung in Zukunft 1 Meter über dem Straßenniveau liege.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p>
8.2	<p><u>Wohnungsnot</u> Es wird bemängelt, dass die geplante Bebauung der Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum nicht Rechnung trage.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 6.2 „Maß der baulichen Nutzung“, Stellungnahme 6.3 „Wohnungsnot“</i></p>
8.3	<p><u>Emissionen / Umweltprüfung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass aufgrund der planbedingten Mehrverkehre (insbesondere durch die Kita) zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen auf die Umgebung einwirkten. Die Rahmenbedingungen der Gutachten werden kritisch gesehen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 5.2 „Emissionen / Umweltprüfung“, Stellungnahme 6.4 „Emissionen / Umweltprüfung“</i></p>
8.4	<p><u>Entwässerung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation durch die geplante Bebauung und den Wegfall des bisherigen Plangebietes als Versickerungsfläche zu prüfen sei. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Plangebiet vom Hochwasser (Stufe 4 von 6) gefährdet sei. Dies sowie künftige Starkregenereignisse seien bei der Entwässerungsplanung zu berücksichtigen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.6 „Entwässerung“, Stellungnahme 5.3 „Entwässerung“, Stellungnahme 6.5 „Entwässerung“</i></p>

8.5	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf</u>          Es wird der Hinweis gegeben, dass der Stadtteil Widdersdorf in den letzten Jahren von ca. 5.000 auf ca. 12.000 Einwohner gewachsen sei und die verkehrliche Infrastruktur jedoch nicht angepasst worden sei. Die umliegenden Straßen seien bereits heute überlastet.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“, Stellungnahme 4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“, Stellungnahme 5.4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“, Stellungnahme 6.7 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“</i></p>
8.6	<p><u>Stellplatzschlüssel</u>          Es wird der Hinweis gegeben, dass die Anzahl der gedachten Stellplätze von insgesamt 84 mit 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit (1,3 Stpl. / WE) für die geplante Bebauung nicht ausreiche. Es sollen die Stellplätze für Elektroautos sowie den Hausmeister berücksichtigt werden. Zudem wird angeregt den Standort der Fahrzeuge für das Car-Sharing Konzept zu benennen.</p> <p>In Widdersdorf sei aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebotes eher mit 2,0 Stpl. / WE zu rechnen. Die Auswirkungen auf die bestehende Parkplatzsituation seien zu prüfen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.4 „Tiefgaragenkapazität“, Stellungnahmen 5.5 „Stellplatzschlüssel“</i></p>
8.7	<p><u>Parkdruck und ordnungswidriges Parken</u>          Es wird der Hinweis auf zugeparkte Bürgersteige durch Anhänger, Wohnwagen und LKW's gegeben. Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollatoren nutzen daher die Fahrbahn. Es wird der Hinweis gegeben, dass in der Umgebung Radverkehrswege ein hohes Verkehrsrisiko darstellen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.3 „Parkdruck und ordnungswidriges Parken“</i></p> <p>Die Planung von Radverkehrswegen ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Die Anregung wird dem zuständigen Fachamt zur Prüfung vorgelegt. Die geplante Bebauung verfolgt eine Stärkung des Verkehrsmittels Fahrrad. In der Tiefgaragenebene sind Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder der Bewohner in ausreichender Anzahl vorgesehen, die barrierefrei (z.B. über die Tiefgaragenrampen) erreichbar sind.</p>
9 9.1	<p><u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u>          Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 6.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p>

	Es wird bemängelt, dass keine exakten Gebäudehöhen der Neubauten bekannt seien. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Gelände aufgrund der vorliegenden Planung in Zukunft 1 Meter über dem Straßenniveau liege.		
9.2	<u>Maß der baulichen Nutzung</u> Es wird bemängelt, dass die Höchstwerte der BauNVO ausgeschöpft und überschritten würden, um eine maximale Ausnutzbarkeit des Grundstücks zu ermöglichen.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten, Stellungnahme 6.1 „Maß der baulichen Nutzung</i>
9.3	<u>Wohnungsnot</u> Es wird bemängelt, dass die geplante Bebauung der Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum nicht Rechnung trage. Es wird angeregt, dass ein Laubwäldchen weitaus besser in das Umweltschutzkonzept passen würde.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 6.2 „Maß der baulichen Nutzung“, Stellungnahme 6.3 „Wohnungsnot“</i>
9.4	<u>Emissionen / Umweltprüfung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass aufgrund der planbedingten Mehrverkehre (insbesondere durch die Kita) zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen auf die Umgebung einwirkten. Die Rahmenbedingungen der Gutachten werden kritisch gesehen.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 5.2 „Emissionen / Umweltprüfung“, Stellungnahme 6.4 „Emissionen / Umweltprüfung“</i>
9.5	<u>Entwässerung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation durch die geplante Bebauung und den Wegfall des bisherigen Plangebietes als Versickerungsfläche zu prüfen sei. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Plangebiet vom Hochwasser (Stufe 4 von 6) gefährdet sei. Dies sowie künftige Starkregenereignisse seien bei der Entwässerungsplanung zu berücksichtigen.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 3.6 „Entwässerung“, Stellungnahme 5.3 „Entwässerung“, Stellungnahme 6.5 „Entwässerung“</i>
9.6	<u>Schadensersatz bei Kanalüberlastung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass bei einer planbedingten Überlastung des bestehenden Kanalnetzes Schadensersatzansprüche an die Stadt Köln die Folge seien.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 6.6 „Schadensersatz bei Kanalüberlastung“</i>

9.7	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass der Stadtteil Widdersdorf in den letzten Jahren von ca. 5.000 auf ca. 12.000 Einwohner gewachsen sei und die verkehrliche Infrastruktur jedoch nicht angepasst worden sei. Die umliegenden Straßen seien bereits heute überlastet.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“, Stellungnahme 4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“, Stellungnahme 5.4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“, Stellungnahme 6.7 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“</i></p>
9.8	<p><u>Stellplatzschlüssel</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Anzahl der gedachten Stellplätze von insgesamt 84 mit 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit (1,3 Stpl. / WE) für die geplante Bebauung nicht ausreiche. Es sollen die Stellplätze für Elektroautos sowie den Hausmeister berücksichtigt werden. Zudem wird angeregt den Standort der Fahrzeuge für das Car-Sharing Konzept zu benennen.</p> <p>In Widdersdorf sei aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebotes eher mit 2,0 Stpl. / WE zu rechnen. Die Auswirkungen auf die bestehende Parkplatzsituation seien zu prüfen. Es wird angeregt, eine weitere Tiefgaragenebene zu planen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.4 „Tiefgaragenkapazität“, Stellungnahmen 5.5 „Stellplatzschlüssel“, Stellungnahmen 6.8 „Stellplatzschlüssel“</i></p>
9.9	<p><u>Tiefgaragenausfahrt</u> Es wird der Hinweis gegeben, die Ausfahrt der Tiefgarage an der Kita hinsichtlich der Abgasbelastungen zu überdenken.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahmen 6.9 „Tiefgaragenausfahrt“</i></p>
10 10.1	<p><u>Entwässerung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation durch die geplante Bebauung und den Wegfall des bisherigen Plangebietes als Versickerungsfläche zu prüfen sei.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.6 „Entwässerung“, Stellungnahme 5.3 „Entwässerung“, Stellungnahme 6.5 „Entwässerung“, Stellungnahme 9.5 „Entwässerung“</i></p>
10.2	<p><u>Schadensersatz bei Kanalüberlastung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass bei einer planbedingten Überlastung des bestehenden Kanalnetzes es zu Wasserschäden an der vorhandenen Bebauung kommt,</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 6.6 „Schadensersatz bei Kanalüberlastung“, Stellungnahme 9.6 „Schadensersatz bei Kanalüberlastung“</i></p>

	seien Schadensersatzansprüche an die Stadt Köln die Folge.		
10.3	<p><u>Überlastung Straßenverkehr</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass sich die Verkehrssituation durch das geplante Bauvorhaben, insbesondere durch die geplante Kindertagesstätte, für die bestehende Umgebung verschlechtern wird. Zudem wird angeregt, dass eine Aussage zu den bisherigen öffentlichen Parkplätzen getroffen wird.</p>		<p><i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“, Stellungnahme 4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“, Stellungnahme 5.4 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“, Stellungnahme 6.7 „Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“</i></p> <p>Für Besucherverkehre der Bewohner befinden sich öffentliche Parkmöglichkeiten entlang der umliegenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen; aufgrund der großzügigen Stellplatzangebote auf den privaten Grundstücken sowie der alternativen Mobilitätsangebote werden weitere, öffentliche Parkplätze als nicht erforderlich angesehen. Auf Ebene des Bebauungsplanes werden insgesamt mit den getroffenen Festsetzungen die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze planungsrechtlich vorbereitet und die Planungsintention gemäß des Städtebaulichen Konzeptes zur größtmöglichen oberirdischen Verkehrsfreiheit (Pkw) umgesetzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung (Leinfelder Ingenieure, Stand: Juni 2018) durchgeführt, welche u.a. die Verkehrssicherheit der anstehenden Verkehrsströme vom Bring- und Holverkehr in Verbindung mit der Kita-Nutzung sowie der Tiefgaragenausfahrt untersucht. Darüber hinaus wurde eine schalltechnische Untersuchung (TAC, Stand: 18.09.2018) der zu erwartenden Lärmauswirkungen der Tiefgaragenzufahrten sowie des Bring- und Holverkehrs durchgeführt. Laut den beiden Gutachten gehen keine wesentlichen negativen Beeinträchtigungen mit der Umsetzung des Bebauungsplanes einher.</p>
10.4	<p><u>Standort Eingang Kita</u> Es wird angeregt, den Standort der Eingänge der Kita zu benennen.</p>	Ja	<i>Siehe Stellungnahme 1.4 „Stellplätze Kita“</i>
10.5	<p><u>Umgebungsbebauung Widdersdorf</u> Es wird angeregt, dass in den Übersichten der Baugebiete in den offengelegten Gutachtenunterlagen die bestehende Bebauung im Kamp (Feld/alte Kläranlage) mit als Planungsgrundlage aufgenommen werden solle.</p>	Ja	Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die bestehende Bebauung im Kamp (Feld/alte Kläranlage) bereits berücksichtigt und ist in den Planungen der Fachgutachter mit eingeflossen. So sind

			<p>z.B. die verkehrlichen Auswirkungen des gegenständlichen Neubaugebietes auf Ebene des Verkehrsgutachtens in den Bestandsbelastungen der untersuchten Verkehrsknoten enthalten.</p> <p>In den jeweiligen Plandarstellungen ist aufgrund der vorliegenden Grundlagen die Bebauung im Kamp nicht dargestellt.</p>
10.6	<p><u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu hoch. Es wird bemängelt, dass keine exakten Gebäudehöhen der Neubauten bekannt seien.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Siehe Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 6.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 7.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p>

<b>Erneute Offenlage</b>			
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Begründung</b>
11 11.1	<u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass das benachbarte V-geschossige Gebäude erst hinter dem III-geschossigen Gebäude an der Straße „Fliederweg“ anzutreffen sei. Es wird bemängelt, dass keine exakten Gebäudehöhen der Neubauten bekannt seien. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Gelände aufgrund der vorliegenden Planung in Zukunft 1 Meter über dem Straßenniveau liege.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 6.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i>
11.2	<u>Wohnungsnot</u> Es wird bemängelt, dass die geplante Bebauung der Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum nicht Rechnung trage.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 6.2 „Maß der baulichen Nutzung“, Stellungnahme 6.3 „Wohnungsnot“</i>
11.3	<u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Der rechtsgültige Bebauungsplan sehe eine angepasste Bungalowbebauung mit 2 Geschosse vor.	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i>
11.4	<u>Erschließungskosten</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass für den rechtskräftigen Bebauungsplan die Erschließungskosten	Nein	Der vorliegende Bebauungsplan wird als Vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 12 BauGB aufgestellt, die Planung wird im Vorhaben- und Erschließungsplan konkretisiert. Die Umsetzung und die Kosten der Planung werden mit dem Vorhabenträger in einem Durchführungsvertrag geregelt. Der Durchführungsvertrag wird zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes der Politik zur Beratung gegeben.
11.5	<u>Abwägungsvorgang</u> Es wird bemängelt, dass die Belange einer Gewinnoptimierung den Belangen der Bürgerinnen und Bürger bevorzugt würden.	Nein	Die Aufstellung des Bebauungsplanes als Maßnahme der Innenentwicklung folgt den Zielen gemäß § 13a BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB sowie den städtebaulichen Zielen zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum nach § 1 Abs. 6

			<p>Nr. 2 BauGB. Die Erreichung dieser Ziele steht deutlich über wirtschaftlichen Interessen einzelner. Die städtebauliche Planungshoheit liegt - auch bei Vorhabenbezogenen Bebauungsplänen - gänzlich bei der Stadt Köln.</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt also nach Maßgabe des Baugesetzbuches. Die im Rahmen des Verfahrens ermittelten öffentlichen und privaten Belange wurden im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Bei der Bewertung wurden insbesondere die möglichen öffentlichen, umweltrelevanten, privaten, nachbarschützenden und sonstigen städtebaulichen bzw. verkehrlichen Belange geprüft und bereits teilweise in der Planung berücksichtigt. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass mit der Umsetzung des Bebauungsplanes keine wesentlichen negativen sowie auch keine nennenswerten zusätzlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Aufgrund dessen wird an der Planung weiter festgehalten.</p>
11.6	<p><u>Emissionen / Umweltprüfung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass aufgrund der planbedingten Mehrverkehre (insbesondere durch die Kita) zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen auf die Umgebung einwirkten.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 5.2 „Emissionen / Umweltprüfung“</i></p>
11.7	<p><u>Plausibilität der Gutachten</u> Die Methodik des Verkehrsgutachtens wird hinsichtlich der Untersuchungszeiträume kritisch gesehen. Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kindertagesstätten „Im Kamp“ und an der Friedensschule zu Verkehrsproblemen führen würden.</p>	Nein	<p>Dem Verkehrsgutachten liegt eine videounterstützte Verkehrserhebung über drei Werkzeuge (Dienstag bis Donnerstag, 04.07.2017 bis 06.07.2017) zugrunde, die auf die relevanten Untersuchungszeiträume hochgerechnet wurde. Dieses anerkannte Vorgehen erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die weitere Untersuchung zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit erfolgt ebenfalls nach den Richtlinien der FGSV für die jeweils ermittelte, sogenannte Spitzenstunde. Die Methodik des Verkehrsgutachtens ist somit zulässig, plausibel und belastbar.</p> <p>Die mutmaßlichen Verkehrsprobleme an den bestehenden Kindertagesstätten in Widdersdorf sind der Stadt Köln bekannt. Auf</p>

			<p>Ebene der Bauleitplanung können keine abschließenden Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Auswirkungen im Plangebiet getroffen werden, da solche Verkehrsprobleme überwiegend mit verkehrswidrigem Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern in Verbindung stehen. Dennoch wurden bereits Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung im Vorhaben- und Erschließungsplan getroffen. So sind u.a. oberirdische Stellplätze für den Bring- und Holverkehr vorgesehen und auch das Verkehrsnetz am Plangebiet mit dem bestehenden Wendehammer stellt einen günstigen Umstand für die Verkehrsabwicklung dar.</p>
11.8	<p><u>Entwässerung</u>                  Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation durch die geplante Bebauung und den Wegfall des bisherigen Plangebietes als Versickerungsfläche zu prüfen sei.                  Es wird der Hinweis gegeben, dass das Plangebiet vom Hochwasser (Stufe 4 von 6) gefährdet sei. Dies sowie künftige Starkregenereignisse seien bei der Entwässerungsplanung zu berücksichtigen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.6 „Entwässerung“, Stellungnahme 5.3 „Entwässerung“, Stellungnahme 6.5 „Entwässerung“</i></p>
11.9	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf</u>                  Es wird der Hinweis gegeben, dass der Stadtteil Widdersdorf in den letzten Jahren von ca. 5.000 auf ca. 12.000 Einwohner gewachsen sei und die verkehrliche Infrastruktur jedoch nicht angepasst worden sei. Die umliegenden Straßen seien bereits heute überlastet.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“, Stellungnahme 4 „verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“</i></p>
11.10	<p><u>Zulässige Geschwindigkeit</u>                  Es wird der Hinweis gegeben, dass die angeordneten Tempo-30-Zonen von Verkehrsteilnehmern lediglich als Empfehlung angenommen und die zulässige Geschwindigkeit nicht eingehalten werde.</p>	Nein	<p>Die Einhaltung der verkehrsrechtlich angeordneten zulässigen maximalen Geschwindigkeit ist nicht Gegenstand von Bauleitplanverfahren. Die Einhaltung dessen ist ordnungsbehördlich zu prüfen. Die Hinweise werden an die zuständige Ordnungs- und Verkehrsbehörde weitergegeben und von diesen geprüft.</p>
11.11	<p><u>Zusätzlicher Buslinienverkehr</u>                  Ein geplanter Buslinienverkehr u.a. auf der Straße „Unter Gottes Gnaden“ wird aufgrund der geringen Fahrbahnquerschnitte kritisch gesehen.</p>	Nein	<p>Die Einrichtung von neuen Buslinien erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem KVB und dem Amt für Straßen- und Verkehrsentwicklung. Dem Stadtplanungsamt ist eine geplante Buslinie im direkten Umfeld des Plangebietes nicht bekannt. Zum Fahrplanwechsel im November 2019 hat der KVB die Buslinien 172 und</p>

			173 eingerichtet; diese verkehren jedoch auf der Widdersdorfer Hauptstraße.
11. 12	<p><u>Stellplatzschlüssel</u></p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass die Anzahl der ange-dachten Stellplätze von insgesamt 84 mit 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit (1,3 Stpl. / WE) für die geplante Bebauung nicht ausreiche. Es sollen die Stellplätze für Elektroautos sowie den Hausmeister berücksichtigt werden. Zudem wird angeregt den Standort der Fahrzeuge für das Car-Sharing Konzept zu benennen.</p> <p>In Widdersdorf sei aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebotes eher mit 2,0 Stpl. / WE zu rechnen. Die Auswirkungen auf die bestehende Parkplatzsituation seien zu prüfen.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 3.4 „Tiefgaragenkapazität“, Stellungnahmen 5.5 „Stellplatzschlüssel“, Stellungnahmen 6.8 „Stellplatzschlüssel“</i>
11. 13	<p><u>Parkdruck und ordnungswidriges Parken</u></p> <p>Es wird der Hinweis auf zugeparkte Gehwege und Kreisverkehre durch Anhänger, Wohnwagen und LKW´s gegeben. Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollatoren nutzen daher die Fahrbahn. Es wird der Hinweis gegeben, dass in der Umgebung Radverkehrswege ein hohes Verkehrsrisiko darstelle. Zudem bestünden in diesem Zusammenhang verkehrliche Probleme mit dem Bücherbus und den Wertstoffcontainern.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 1.3 „Parkdruck und ordnungswidriges Parken“ und Stellungnahme 8.7 „Parkdruck und ordnungswidriges Parken“</i>
11. 14	<p><u>Fremdnutzung von Garagen</u></p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass Garagen in den angrenzenden neuen Wohngebieten nicht für den vorgesehenen Zweck genutzt und dadurch der Parkdruck verschärft werde.</p>	Nein	Die tatsächliche Nutzung von privaten Einzelgaragen ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Die Anregung wird dem zuständigen Fachamt zur Prüfung vorgelegt. Für das Plangebiet kann eine solche Zweckentfremdung bzw. Nutzungsänderung ausgeschlossen werden. Im Untergeschoss sind ausreichende Abstellräume und Fahrradabstellräume vorgesehen. Die geplante Tiefgarage richtet sich als Mittel- bzw. Großgarage nach den strikten Bestimmungen und Betriebsvorschriften der Sonderbauverordnung NRW.
12 12.1	<u>Vorausgegangene Stellungnahme</u>	Kenntnisnahme	entfällt

	Es wird der Hinweis gegeben, dass die vorausgegangene Stellungnahme, die im Rahmen der Offenlage eingebracht wurde, weiterhin gilt.		
12.2	<p><u>Tiefgaragen Ein-/ und Ausfahrt</u>                  Es wird die geplante Errichtung der Tiefgarageneinfahrt zwischen den Wohngebäuden an der Straße Unter Gottes Gnaden kritisch widersprochen. Es wird befürchtet, dass es zu Verkehrsbelastungen an der stark befahrenen Straße und durch abbremsende Fahrzeuge zu einem Verkehrsstau kommen kann. Der Stellungnehmer fordert eine Umplanung der Tiefgaragen Ein-/ und Ausfahrt zu einer Einstrecken/Rundfahrt mit einer nebeneinander liegenden Ein-/ und Ausfahrt an der breiteren Straße „Zum Dammfelde“.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 2 „Tiefgaragen Ein-/ und Ausfahrt“</i>
12.3	<p><u>Tiefgaragenauswirkungen</u>                  Der Bau der geplanten Tiefgarage wird kritisch gesehen, insbesondere die verbundenen Auswirkungen auf den Straßenverkehr.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 3.2 „Tiefgaragenauswirkungen“</i>
12.4	<p><u>Verkleinerung des Plangebietes</u>                  Es wird der Hinweis gegeben, dass trotz der nun geplanten Verbreiterung der Straße „Unter Gottes Gnaden“ um rund einen Meter keine nennenswerte Verbesserung des bestehenden Parkdrucks und der bestehenden Verkehrsproblematik zu erwarten ist.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.3 „Parkdruck und ordnungswidriges Parken“ und Stellungnahme 8.7 „Parkdruck und ordnungswidriges Parken“</i></p> <p>Beim Endausbau der Straße „Unter Gottes Gnaden“ wurde seinerzeit ein sogenannter Minderausbau durchgeführt, d.h. Teile der Straße entsprechen im heutigen Bestand nicht den Festsetzungen des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 40 „Am Sportplatz“. Dies betrifft einen etwa 1,25 m breiten Grundstücksstreifen.</p> <p>Die zuständigen Fachämter der Stadt Köln haben sich nach der durchgeführten Offenlage dazu entschlossen, den o.g. Streifen zugunsten der öffentlichen Straßenverkehrsfläche als öffentliche Parkplätze um- bzw. auszubauen und ggf. den Bürgersteig anzupassen. Die dadurch bedingten Änderungen an der Bauleitplanung wurden in die erneute Offenlage gegeben. Die geplanten</p>

			<p>Anpassungen am Straßenkörper erfolgen außerhalb des Bebauungsplanverfahrens und werden in der Zuständigkeit des Tiefbauamtes durchgeführt.</p> <p>Bereits im Bestand ist ein Parkdruck im Umfeld des Plangebietes festzustellen, für den jedoch nicht der Bebauungsplan ursächlich ist. Grundsätzlich kann dies insbesondere auf das Fehlen von öffentlichen Parkplätzen, aber auch von privaten Stellplätzen für die umliegend bestehenden Wohnnutzungen zurückgeführt werden. Für die geplanten Nutzungen im Plangebiet wurden daher ein für Einfamilienhäuser überdurchschnittlicher Stellplatzschlüssel sowie ein innovatives Mobilitätskonzept zugrunde gelegt.</p> <p>Eine abschließende Lösung des bestehenden Parkproblems lässt sich über den Bebauungsplan nicht erwirken; die geplanten Maßnahmen leisten aber einen kleinen Beitrag, sodass mit den zusätzlichen Nutzungen im Plangebiet die Situation nicht weiter verschärft wird. Auch die geplante Anpassung der Straße mit der Umsetzung von zusätzlichen Parkplätzen kann sich positiv auf den bestehenden Parkdruck bzw. Parksuchverkehr auswirken.</p>
13 13.1	<p><u>Gebäudehöhen / Geschossigkeiten</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen. Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass das benachbarte V-geschossige Gebäude erst hinter dem III-geschossigen Gebäude an der Straße „Fliederweg“ anzutreffen sei. Es wird bemängelt, dass keine exakten Gebäudehöhen der Neubauten bekannt seien. Es wird der Hinweis gegeben, dass das Gelände aufgrund der vorliegenden Planung in Zukunft 1 Meter über dem Straßenniveau liege.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 3.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 5.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“, Stellungnahme 6.1 „Gebäudehöhen / Geschossigkeiten“</i></p>
13.2	<p><u>Wohnungsnot</u> Es wird bemängelt, dass die geplante Bebauung der Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum nicht Rechnung trage.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 6.2 „Maß der baulichen Nutzung“, Stellungnahme 6.3 „Wohnungsnot“</i></p>

13.3	<p><u>Emissionen / Umweltprüfung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass aufgrund der planbedingten Mehrverkehre (insbesondere durch die Kita) zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen auf die Umgebung einwirkten.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 5.2 „Emissionen / Umweltprüfung“</i>
13.4	<p><u>Plausibilität der Gutachten</u> Die Methodik des Verkehrsgutachtens wird hinsichtlich der Untersuchungszeiträume kritisch gesehen. Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kindertagesstätten „Im Kamp“ und an der Friedensschule zu Verkehrsproblemen führen würden.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 11.7 „Plausibilität der Gutachten“</i>
13.5	<p><u>Entwässerung</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Kapazität der bestehenden Abwasserkanalisation durch die geplante Bebauung und den Wegfall des bisherigen Plangebietes als Versickerungsfläche zu prüfen sei. Dies sowie künftige Starkregenereignisse seien bei der Entwässerungsplanung zu berücksichtigen.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 3.6 „Entwässerung“, Stellungnahme 6.5 „Entwässerung“</i>
13.6	<p><u>Hochwassergefahr</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass Versicherungen für umliegende Wohngebäude aufgrund des Kölner Randkanals eine Hochwassergefährdung Stufe 4 zugrunde legen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 5.3 „Entwässerung“</i></p> <p>Die versicherungstechnische Einstufung einer möglichen Hochwassergefährdung ist nicht Gegenstand von Bauleitplanverfahren. Ausschließlich die amtlichen Informationen der Bezirksregierung und des Umweltministeriums sind für die Bauleitplanung relevant. Das Plangebiet ist laut Fachinformationssystem NRW Umweltdaten vor Ort des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW nicht Teil eines Überschwemmungsgebietes und ist auch nicht von Hochwasser gefährdet.</p>
13.7	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass der Stadtteil Widdersdorf in den letzten Jahren von ca. 5.000 auf ca. 12.000 Einwohner gewachsen sei und die verkehrliche Infrastruktur jedoch nicht angepasst worden sei. Die umliegenden Straßen seien bereits heute überlastet.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“, Stellungnahme 4 „verkehrliche Infrastruktur in Widdersdorf“</i>

13.8	<p><u>Plausibilität der Gutachten</u> Es wird bemängelt, dass der Verkehrsgutachter über keine Ortskenntnisse verfügt und die örtliche Bestandssituation falsch bewertet habe.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 2 „Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt“, Stellungnahme 3.3 „Überlastung Straßenverkehr“,</i></p> <p>Das Verkehrsgutachten wurde mit den zuständigen Fachbehörden der Stadt Köln abgestimmt. Dem Gutachten gingen eine Grundlagenrecherche, Ortsbegehungen sowie eine Verkehrserhebung voraus. Ziel des Gutachtens ist es, festzustellen, ob durch die Umsetzung des Bebauungsplanes zusätzliche, wesentliche negative Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz zu erwarten sind. Ziel ist es dagegen nicht, bereits bestehende Verkehrsprobleme zu lösen. Dies ist auch nicht unmittelbar Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung hat auf Grundlage der Verkehrserhebung gutachterlich dargelegt, dass keine nennenswerten zusätzlichen Belastungen zu erwarten sind.</p>
13.9	<p><u>Stellplatzschlüssel</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die Anzahl der angedachten Stellplätze von insgesamt 84 mit 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit (1,3 Stpl. / WE) für die geplante Bebauung nicht ausreicht. Es sollen die Stellplätze für Elektroautos sowie den Hausmeister berücksichtigt werden. Zudem wird angeregt den Standort der Fahrzeuge für das Car-Sharing Konzept zu benennen.</p> <p>In Widdersdorf sei aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebotes eher mit 2,0 Stpl. / WE zu rechnen. Die Auswirkungen auf die bestehende Parkplatzsituation seien zu prüfen.</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 3.4 „Tiefgaragenkapazität“, Stellungnahmen 5.5 „Stellplatzschlüssel“, Stellungnahmen 6.8 „Stellplatzschlüssel“</i></p>
13.10	<p><u>Parkdruck und ordnungswidriges Parken</u> Es wird der Hinweis auf zugeparkte Gehwege und Kreisverkehre durch Anhänger, Wohnwagen und LKW's gegeben. Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollatoren nutzten daher die Fahrbahn. Es wird der Hinweis gegeben, dass</p>	Nein	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.3 „Parkdruck und ordnungswidriges Parken“ und Stellungnahme 8.7 „Parkdruck und ordnungswidriges Parken“</i></p>

	<p>in der Umgebung Radverkehrswege ein hohes Verkehrsrisko darstelle. Zudem bestünden in diesem Zusammenhang verkehrliche Probleme mit dem Bücherbus.</p> <p>Es wird bemängelt, dass die Polizei und das Ordnungsamt trotz zahlreicher Meldungen das ordnungswidrige Parken nicht verfolgt.</p>		
13.11	<p><u>Brand Elektrofahrzeug</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass weder die Feuerwehr noch die Stadt Köln zusichern kann, wie ein Elektrofahrzeug gelöscht werden soll, wenn es in Brand gerät.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 5.6 „Brand Elektrofahrzeug“</i>
13.12	<p><u>Brandüberschlag</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass Brandauswirkungen auf die umliegenden Gebäude zu vermeiden sind.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Siehe Stellungnahme 5.6 „Brand Elektrofahrzeug“</i></p> <p>Die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen dienen u.a. der Vermeidung von Brandüberschlag auf Nachbargebäude. Der Vorhaben- und Erschließungsplan berücksichtigt bereits gegenüber den Nachbargrenzen ausreichende Abstände von mindestens fünf Metern. Auch für die Plangebäude selbst werden die Abstandsflächen und gesetzlichen Vorschriften zur Vermeidung von Brandüberschlag eingehalten. Des Weiteren befinden sich zum größten Teil zwischen der Planbebauung und den umliegenden Bestandsgebäuden Straßen, die einen größeren Abstand bewirken.</p> <p>Zudem wurde im Bebauungsplanverfahren bereits die Brandschutzdienststelle an der Planung beteiligt. Wesentliche negative Auswirkungen werden daher auf Ebene des Bebauungsplanes nicht erwartet.</p>
14.14.1	<p><u>Vorausgegangene Stellungnahme</u> Es wird der Hinweis gegeben, dass die vorausgegangene Stellungnahme, die im Rahmen der Offenlage eingebracht wurde, weiterhin gilt.</p>	Kenntnisnahme	entfällt
14.2	<p><u>Maß der Bebauung</u> Es wird die geplante Bebauung hinsichtlich einer an die Umgebung angepassten Baustruktur kritisch gesehen.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 7.1 „Maß der baulichen Nutzung“</i>

	<p>Die geplante Bebauung sei in Relation zur Nachbarbebauung zu massiv und zu hoch. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass das benachbarte V-geschossige Gebäude erst hinter dem III-geschossigen Gebäude an der Straße „Fliederweg“ anzutreffen sei. Es wird angeregt, dass die geplante Bebauung generell III Geschosse vorsehen solle. Eine IV-geschossige Bebauung sei eher bei den Gebäuden 1 und 2 gegenüber des III- bis IV-geschossigen Geschosswohnungsbau denkbar.</p> <p>Weiterhin wird angeregt, die Aussage einer zweigeschossigen Bauweise der Reihenhäuser an der Straße „Unter Gottes Gnaden“ korrekt wiederzugeben. Es handele sich hierbei um eine ein- bis zweigeschossige Bebauung.</p>		
14.3	<p><u>Rechtsgültiger Bebauungsplan / Staffelgeschoss</u> Es wird darauf hingewiesen, dass die Aussagen zum derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan und der Möglichkeit der Errichtung eines Staffelgeschosses nicht richtig seien. Über das II. Geschoss hinausgehende Staffelgeschosse wären demnach nicht zulässig gewesen.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 7.2 „Rechtsgültiger Bebauungsplan / Staffelgeschoss“</i>
14.4	<p><u>Dachaufbauten</u> Es wird darauf hingewiesen, dass die textlichen Festsetzungen bzgl. zulässiger Dachaufbauten im vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu konkretisieren seien.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahme 7.3 „Dachaufbauten“</i>
14.5	<p><u>Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage</u> Es wird darauf hingewiesen, die Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt zu überprüfen und die Belange der direkten Anlieger an der Straße „Unter Gottes Gnaden“ sowie „Buchenweg“ zu berücksichtigen. Es wird angeregt, die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage hinsichtlich der Abgasbelastung zu überdenken und dies in den Kontext des Verkehrsgutachtens zu setzen.</p>	Nein	<i>Siehe Stellungnahmen 7.4 „Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage“</i>