

Tabellarische Darstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials im Bebauungsplanverfahren

Darstellung und Bewertung der zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 69433/02 –Arbeitstitel: Hochpunkt Siegburger Straße in Köln- Deutz – eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde im Rahmen eines Aushangs im Foyer des Kundenzentrums Innenstadt und beim Stadtplanungsamt vom 03.09.2020 bis zum 17.09.2020 durchgeführt. Darüber hinaus konnte der Aushang zum städtebaulichen Planungskonzept sowie weiterführende Informationen und Abbildungen unter <http://www.beteiligung-bauleitplanung.koeln> abgerufen werden. Es sind 18 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen. Davon sind im Beteiligungszeitraum vom 03.09.20 bis zum 17.09.20 15 Stellungnahmen eingegangen. 3 Stellungnahmen sind vor dem Beteiligungszeitraum eingegangen. Alle Stellungnahmen wurden berücksichtigt.

Nachfolgend werden die eingegangenen Stellungnahmen fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie ihre Berücksichtigung im weiteren Verfahren dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Stellungnahme der Verwaltung verwiesen.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
1	Stellungnahme 1		
1.1	Bekanntmachung Unter dem in der Bekanntmachung angegebene link seien keine Informationen zum Vorhaben verfügbar. Stellungnahme eingegangen am 26.08.2020 (vor Beteiligungszeitraum).	Kenntnisnahme	Die Bekanntmachung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch, die im Amtsblatt der Stadt Köln veröffentlicht wurde, verweist auf den Beteiligungszeitraum vom 03. September bis 17. September 2020. In diesem Zeitraum stehen die Informationen zum Bebauungsplanverfahren „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln-Deutz“ als Aushang, im Foyer des Kundenzentrums Innenstadt und beim Stadtplanungsamt (Stadthaus), zur Einsichtnahme zur Verfügung. Adresse und Öffnungszeiten sind der Bekanntmachung zu entnehmen. Darüber hinaus können im vorgesehenen Zeitraum alle Informationen, im Internet, unter folgender Adresse abgerufen werden: http://www.beteiligung-bauleitplanung.koeln . Der Bürger wurde durch ein Schreiben darüber in Kenntnis gesetzt, dass die Informationen nur innerhalb des Beteiligungszeitraums abrufbar sind.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
1.2	<p>Auswirkungen auf den benachbarten Ortsteil Poll Das Vorhaben wirke sich aufgrund seiner Ausdehnung und Höhe auf Poll aus. Durch Bezug der neuen Bürobauten der STRABAG sei die Parksituation in den benachbarten Straßen bis einschließlich Allerseelenstraße deutlich verändert.</p>	ja	<p>Die Anregungen zur Betroffenheit des Ortsteils Poll, insbesondere die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf das nähere Umfeld, werden im Verfahren geprüft. Anschließend wird eine Beschlussempfehlung der zuständigen Bezirksvertretung 1, der Bezirksvertretung 7 und dem Stadtentwicklungsausschuss vorgelegt. Diese beraten und beschließen auf dieser Grundlage die Vorgaben zur weiteren Ausarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs.</p>
1.3	<p>Verkehrssituation einschließlich ÖPNV Die Verkehrssituation einschließlich ÖPNV sei mangelhaft. Es werde eine zunehmende Überlastung der Siegburger Straße und der Stadtbahnlinie 7 befürchtet. Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis nach Langel sei sinnvoll, wenn die Bahnlinie auch entsprechend verstärkt und der Abschnitt zwischen Rudolfplatz und Deutzer Freiheit berücksichtigt wird. Es wird ein Verkehrskonzept, das größere Ansiedlungen wie den geplanten Hochpunkt und auch die Bebauung des Deutzer Hafens berücksichtigt, als Voraussetzung für die Umsetzung beider Projekte gefordert.</p>	ja	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine eigenständige Verkehrsuntersuchung erstellt. Die Datengrundlagen wurden mit dem Bebauungsplanverfahren zum Deutzer Hafen abgestimmt.</p> <p><u>Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs</u> Aus Informationen des Projektes Deutzer Hafen, welche die Stadt Köln zur Verfügung gestellt hat, geht hervor, dass die tägliche Belastung heute (IST-Situation) auf der Siegburger Straße zwischen 12.900-15.800 Kfz/Tag im Querschnitt liegt. Für den Fall weiterer städtebaulicher Ansiedlungen, die ohne Berücksichtigung des Deutzer Hafens vorgesehen sind, wurde eine zusätzliche Belastung von ca. 2.600-2.800 Kfz/Tag prognostiziert. Diese Zunahme ist langfristig zu sehen, d. h. bis ca. 2030-2035. Dieser Entwicklung steht bis 2025 entgegen, dass wegen der vorbereitenden Maßnahmen für das Bauvorhaben Deutzer Hafen bestehende Nutzungen zunächst entfallen, die heute ein tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 6.200 Kfz/Tag erzeugen, von denen rund 55 % in Richtung Im Hasental orientiert sind. Der Anteil, der aus den heutigen Nutzungen des Deutzer Hafens in Richtung Poll orientiert ist und künftig entfällt (rd. 2.800 Kfz/Tag), ist vergleichbar mit der Größenordnung der zukünftig prognostizierten Verkehrszunahme in Poll. Da die Entlastung durch die vorbereitenden Maßnahmen des Deutzer Hafens eher kurzfristig sind und die Verkehrszunahmen eher langfristig, wird erwartet, dass es in dieser Übergangszeit eher zu einer leichten Reduzierung der</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Verkehrsbelastung in Poll kommt. Für das Verkehrsaufkommen des Plangebietes selbst und dessen leistungsfähige Abwicklung kann vor diesem Hintergrund in dem Zustand der Entwicklung bis 2025 ohne Ansatz des Deutzer Hafens erwartet werden, dass es verträglich und ohne Verschlechterung des heutigen Zustands abgewickelt werden kann.</p> <p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Hochpunkt Siegburger Straße“ werden für den Prognosehorizont 2030 folgende Prognosefälle untersucht: Im sogenannten <u>Prognose Null-Fall</u> wird die Ausnutzung des vorhandenen Planungsrechts sowie die Vollansiedlung im Entwicklungsbereich des Deutzer Hafens (sowie weiterer städtebaulicher Entwicklungen im Umfeld) einschließlich erfolgter Netzmaßnahmen mit einem Prognosehorizont bis zum Jahr 2030 berücksichtigt. Auf Grundlage des vorhandenen Planungsrechts können weitere 24.500 m² Bürofläche am Standort errichtet werden. Die aktuelle Empfehlung für neue Netzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Deutzer Hafens sieht vor, den östlichen Zubringer „Im Hasental“ zu ertüchtigen, das heißt für ein gegenüber den heutigen Verhältnissen erhöhtes Verkehrsaufkommen vorzubereiten, und den Verkehr auf der Siegburger Straße im Bereich Poll spürbar zu reduzieren (siehe Werkstattbericht Deutzer Hafen, Ratsinformationssystem Köln Nr. 0433/2021). Mit diesen Annahmen bildet das Verkehrsgutachten für die zu erwartende Verkehrsbelastung im Jahr 2030 einen Worst Case ab.</p> <p>Im sogenannten <u>Prognose Plan-Fall</u> werden die verkehrlichen Auswirkungen untersucht, die im Vergleich zum Prognose Null-Fall aus der Zusatzbelastung resultieren, die über das bisherige Baurecht hinausgehen. Durch die Planung eines Hochpunktes, der durch das vorhandene Planungsrecht nicht abgedeckt ist, erhöht sich die Geschossfläche im Vergleich zum vorhandenen Baurecht um rd. 6.200 m².</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Im Ergebnis werden also die Auswirkungen des Gesamtvorhabens (Ausnutzung des vorhandenen Planungsrechts plus Erhöhung der städtebaulichen Dichte durch den Hochpunkt) betrachtet.</p> <p>Die Auswirkungen durch planbedingte Mehrverkehre auf die Leistungsfähigkeit relevanter Knoten liegen im Vergleich zum Prognose Null-Fall im Bereich der wöchentlichen Schwankungen. Die Differenz zwischen Plan-Fall und Null-Fall beträgt am Tag rund 170 Kfz/24 h jeweils im Ziel- und Quellverkehr. In den Spitzenstunden werden morgens im Vergleich zwischen Plan-Fall und Null-Fall etwa 45 Kfz/h und abends rund 30 Kfz/h mehr erwartet. Da die Erschließung des Plangebietes Büro Campus Deutz verkehrsgünstig an die Severinsbrücke, den Deutzer Ring und die Östliche Zubringerstraße angebunden ist, werden über diese Achsen wesentliche Teile des Verkehrs aus westlicher, nördlicher, östlicher und südöstlicher Richtung erwartet. Die verbleibenden Anteile aus Süden und Südwesten werden eine Anfahrt nutzen, die auch das Stadtgebiet von Poll nutzt. (BERNARD Gruppe ZT GmbH, März 2021).</p> <p><u>Stärkung des Umweltverbunds</u> Um eine weitere Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Stärkung des Umweltverbunds zu erreichen, wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein Mobilitätskonzept erstellt und notwendige Maßnahmen zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Nutzung des ÖPNV und der Elektromobilität identifiziert. Eine Stärkung des Umweltverbunds ist gleichermaßen ein Ziel der Entwicklung des Deutzer Hafens, wovon das Plangebiet ebenfalls profitieren kann: „Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs wurde bereits der Einsatz der Buslinie 150 vom Bahnhof Köln-Deutz</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>zum Deutzer Hafen beschlossen. Die Machbarkeitsstudie untersucht Möglichkeiten zur Stärkung der Stadtbahn – darunter Taktverdichtungen, eine Anpassung in der Linienführung sowie der Anschluss an den Bahnhof Köln-Deutz. Kurz- bis mittelfristig bietet die neue Buslinie 150 dank eines erhöhten Takts und drei Haltestellen im Gebiet des Deutzer Hafens eine schnelle Anbindung zum Bahnhof Köln-Deutz und bis nach Poll. Langfristig könnte sich eine direkte Stadtbahn-Verbindung vom Deutzer Hafen zum Bahnhof Köln-Deutz anbieten. Es ist langfristig geplant, eine S-Bahn-Verbindung (S16) über die Südbrücke herzustellen.“ (Werkstattbericht Deutzer Hafen)</p>
<p>1.4</p>	<p>Klimaänderungen Klimaänderungen seien in der Stadt Köln für mehr Hitzetage verantwortlich. Die Durchlüftung auch der rechtsrheinischer Stadtteile sei unter Berücksichtigung aller höheren Bauvorhaben zu untersuchen. Im rechtrheinischen Köln fehle es an durchgehenden Grünzügen, was zu verbessern wäre.</p>	<p>teilweise</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die planbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB (hier: Auswirkungen auf das Klima) beschrieben und bewertet (siehe lfd. Nr. 1.5). Zusätzlich werden mögliche Maßnahmen, um Klimaschutz und Klimaanpassung zu fördern, in Bezug auf das Vorhaben untersucht.</p> <p>Für die angrenzende Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen wurde bereits eine stadtklimatische Untersuchung erstellt. Im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens soll diese Untersuchung berücksichtigt werden, um die planbedingten, klimatischen Auswirkungen in einem größeren Kontext bewerten und ggf. Minderungs- bzw. Vermeidungsmaßnahmen definieren zu können.</p> <p>Weitere Planungshinweise, die sich aus den durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) veröffentlichten Karten zur Klimawandelanpassung oder weiteren Datengrundlagen (bspw. „Klimawandelgerechte Metropole Köln“) für das Plangebiet ergeben, werden im weiteren Verfahren ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Die in der Stellungnahme geforderte Untersuchung für die rechtsrheinischen Stadtteile geht in ihrem Umgriff weit über das Plangebiet und den Planungsanlass hinaus und bedarf einer übergeordneten Betrachtung.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
1.5	<p>Gutachten Es seien städteplanerische Untersuchungen erforderlich.</p>	ja	<p>Selbstverständlich werden weitere Untersuchungen durchgeführt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde der erforderliche Gutachtenumfang auf Grundlage der frühzeitigen Beteiligung der Behörden sowie der Öffentlichkeit in Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Köln festgelegt.</p> <p>Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt und als Abwägungsgrundlage werden im weiteren Verfahren folgende Fachgutachten erstellt bzw. wurden bereits begonnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsuntersuchung/Mobilitätskonzept - Schalltechnische Untersuchung, insbesondere in Bezug auf Verkehrslärm, Prüfung der Gewerbelärmsituation - Luftschadstoffuntersuchung - Untersuchung Mindestbesonnungsdauer (Untersuchung zur Verschattung) - Artenschutzrechtliche Untersuchung (Stufe 1) - Baugrund- und orientierende Altlastenuntersuchung - Überflutungsnachweis - Grünordnungsplan (GOP) inklusive einer Freiraumplanung <p>Folgende Themen werden darüber hinaus fachlich geprüft bzw. begleitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auswirkungen auf das Plangebiet durch Erschütterungen, ausgelöst durch die angrenzende Güterverkehrsstrecke der Bahn. Im Zusammenhang mit der Errichtung der STRABAG Konzernzentrale in 2018 sind hier bereits Untersuchungen erfolgt. Es sind keine negativen Auswirkungen bekannt. - Energiekonzept - Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, einschließlich Windwirkung des Hochpunktes

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
1.6	<p>Bürgerbeteiligung Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger von Deutz und auch des benachbarten Ortsteils Poll sei durch gute Information sicherzustellen.</p>	ja	<p>Der Beteiligungszeitraum der frühzeitigen Öffentlichkeitbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch ist im Amtsblatt der Stadt Köln veröffentlicht worden. In diesem Zeitraum standen die Informationen zum Bebauungsplanverfahren „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln-Deutz“ als Aushang und im Internet zur Verfügung. Gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch wird die Öffentlichkeit, nach dem Vorgabenbeschluss, nochmals während der Offenlage am Bebauungsplanverfahren beteiligt. Während der Offenlage wird der Bebauungsplan und dessen Anhänge für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. In diesem Zeitraum können weitere Stellungnahmen und Bedenken geäußert werden. Der Zeitpunkt der Offenlage wird fristgerecht im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gegeben.</p> <p>Darüber hinaus hat die Bezirksvertretung Porz in ihrer Sitzung am 01.09.2020 einstimmig beschlossen, von ihrem Anhörungsrecht Gebrauch zu machen. An den weiteren Verfahrensschritten des Bebauungsplans „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln-Deutz“ wird die Bezirksvertretung Porz beteiligt werden.</p>
2	Stellungnahme 2		
2.1	<p>Auswirkung des Hochpunktes auf Besonnungsdauer Durch den Hochpunkt mit XVI Geschossen wird eine übermäßige/ unzumutbare Beschattung befürchtet.</p>	ja	<p>Die Auswirkungen des geplanten Hochpunktes auf die angrenzende Bebauung bzw. geplante Nutzungen hinsichtlich Besonnung / Verschattung werden im weiteren Verfahren im Rahmen einer Verschattungsuntersuchung geprüft (siehe lfd. Nr. 1.5).</p> <p>Die nach Landesbauordnung erforderlichen Abstandsflächen werden eingehalten. Dementsprechend kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass in üblichen Fällen eine ausreichende Belichtung / Besonnung von Wohnräumen gegeben ist. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die Kriterien der DIN 5034 „Tageslicht in Innenräumen“ zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die bestehenden Gebäude im Umfeld herangezogen.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Nach Teil 1 der DIN 5034 sollte für Wohngebäude eine minimale Besonnungsdauer der Fassaden zur Tagundnachtgleiche (einer der beiden Tage im Jahr, an denen der lichte Tag und die Nacht gleich lang sind – in Deutschland ist dies durchschnittlich der 21. März bzw. der 23. September) von 4 Stunden in der Fensterebene als Mindestmaß erreicht werden. Dieses Kriterium sollte für mindestens einen (Wohn-) Raum je Wohnung erfüllt sein. Für Arbeitsräume sind in DIN 5031-1 keine Anforderungen definiert. Falls auch in den Wintermonaten eine ausreichende Besonnung gewünscht ist, wird für den Stichtag 17. Januar für mindestens einen Wohnraum je Wohnung eine Besonnungsdauer von 1 Stunde vorgeschlagen.</p> <p>Im sogenannten <u>Prognose Null-Fall</u> wird die Ausnutzung des vorhandenen Planungsrechts sowie die Vollansiedlung im Entwicklungsbereich des Deutzer Hafens untersucht. Planungsrechtlich zulässig ist eine 7-geschossige Bebauung im Plangebiet. Im Bereich der Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen wird das baulich-räumliche Konzept des Integrierten Plans (Stand: 2020) zugrunde gelegt.</p> <p>Im sogenannten <u>Prognose Plan-Fall</u> wird die zusätzliche Auswirkung des Hochpunktes auf die Besonnungszeiten im Umfeld untersucht.</p> <p>Bei der Prüfung der Verschattungseinwirkung des geplanten Hochpunktes auf die Umgebung wird zunächst die Einhaltung der Kriterien der DIN 5034-1 (Mindestbesonnungszeiten) geprüft. Zusätzlich werden für den Bestand sowie den Prognose Null- und Plan-Fall jeweils die absolute Besonnungsdauer dargestellt und in Differenzkarten miteinander verglichen. Auf dieser Grundlage lässt sich beurteilen, wie sich die Besonnungszeiten relativ und absolut durch das Vorhaben im Vergleich zu heute bzw. zum Prognose Null-Fall verändern.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			Die nach Westen und Nord-Westen orientierten Fassaden der im Osten des Plangebietes gelegenen Wohnbebauung weisen bereits im Bestandsfall zur Tagundnachtgleiche insgesamt eine geringe Besonnungszeit auf. Durch die Umsetzung der Planung kann sich ggfls. für einige Fassadenabschnitte die Besonnungszeit reduzieren. Inwieweit diese Veränderungen auftreten und folgend als erheblich zu beurteilen sind, wird im weiteren Verfahren im Rahmen des Fachgutachtens geprüft. Falls erforderlich, werden auch weitere Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen geprüft.
2.2	Rechtsverbindlicher Bebauungsplan Einer maximal VII-geschossigen Bebauung stehe nichts im Wege.	Kenntnisnahme	entfällt
2.3	Normenkontrollverfahren Deutzer Hafen Der Einwender führe ein Normenkontrollverfahren für die Planung „Deutzer Hafen“, insbesondere für den sogenannten Annexbereich zwischen Poller Kirchweg, Am Schnellert und Siegburger Straße gegen die Stadt Köln.	Kenntnisnahme	Das Normenkontrollverfahren bezieht sich auf die „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen“ und ist hier nicht von Belang.
2.4	Juristische Schritte Sollte die Planung weiterverfolgt werden, behält sich der Einwender vor, juristische Schritte einzuleiten.	Kenntnisnahme	entfällt
3	Stellungnahme 3		
3.1	Bedarf Bürofläche Die Notwendigkeit neuer Büroflächen vor dem Hintergrund, der sich aktuell wandelnden Bedarfsstruktur solle geprüft werden. Positiv sei die niedrigere Geschossfläche. Die bereits geplante Bebauung des Deutzer Hafens sieht ebenfalls neuen Büroraum vor, für den noch Nutzer gefunden werden müssten.	nein	Die durch die Pandemie verursachten Veränderungen auf die Arbeitswelt sind noch nicht abzusehen. Trotz eines ablesbaren Zuwachses des Remote-Workings, bleibt das Büro der zentrale Ort des Arbeitens. Die Arbeitswelt darf nicht davon ausgehen, dass der Arbeitnehmer die Möglichkeiten hat, sich privat vollumfänglich auf Home-Office einzustellen. So ist grundsätzlich davon auszugehen, dass weiter ein konstanter Bedarf an Büroflächen gegeben ist und der bereits vor der Pandemie bestehende Bedarf auch nicht abgerissen ist.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
3.2	<p>Bisheriger Standort STRABAG Es sei ungewiss, wie der bisherige Standort der STRABAG genutzt werde. Der befürchtete Leerstand werde sich negativ auf das Viertel auswirken.</p>	nein	<p>Der Büro Campus Deutz umfasst mehrere Bauabschnitte, die teilweise bereits realisiert und teilweise noch in Planung sind. Die neue Konzernzentrale im rückwärtigen Grundstücksbereich wird durch die STRABAG AG bereits genutzt. Die geplante Bebauung unmittelbar an der Siegburger Straße (Blockbebauung und Hochpunkt) wird durch die STRABAG Real Estate GmbH entwickelt und soll extern genutzt/vermietet werden. Es bleibt somit unklar, welcher Leerstand gemeint ist. (siehe auch lfd. Nr. 3.1)</p>
4	Stellungnahme 4		
4.1	<p>Höherer Energieverbrauch Es läge keine Analyse und Bewertung nach ökologischen Gesichtspunkten vor. Hochhäuser hätten einen höheren Energieverbrauch als eine Kompaktbebauung. Die Betriebskosten lägen ca. 50 % höher aufgrund der notwendigen Haustechnik. Die CO2-Bilanz sei mehr als negativ.</p>	ja	<p>Im weiteren Verfahren wird ein Energiekonzept erstellt (siehe lfd. Nr. 1.5).</p>
4.2	<p>Windfelder Die Anwohner von Köln Poll würden durch Windfelder und die daraus resultierenden Fallwinde stark beeinträchtigt. Das Hochhaus müsse als Barriere des Luftaustausches gesehen werden und beeinflusse die Lebensqualität der Poller Bürger.</p>	ja	<p>Im weiteren Verfahren werden die Windwirkung und die klimatischen Auswirkungen des Hochpunktes untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5). Im lokalen Umfeld ist von einer Modifizierung des Klimas auszugehen. Da der Neubau jedoch einen ehemaligen Gebäudekomplex auf selbem Grundstück ersetzt, werden die Auswirkungen relativ moderat ausfallen. Potentiell kann das Hochhaus ein Strömungshindernis darstellen, aufgrund des größeren Abstands zu den nordöstlichen Nachbargebäuden jedoch auch zu einer Verbesserung der Durchlüftung führen. Bei hauptsächlich südöstlichen Winden wird das Windfeld nordwestlich des Gebäudes modifiziert. Aufgrund der Gebäudehöhe wird sich eine Windfeldbeeinflussung gemäß VDI 3787/10 (2010) ca. 200 m bis 300 m nach Nordwesten erstrecken. Hier ist ausschließlich Gewerbenutzung betroffen. Am Sportplatz wird die Windfeldstörung größtenteils abgeklungen sein. (Klimatologische Einschätzung, Dr. Dütemeyer, 12.04.2021)</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
4.3	<p>Unterirdischer Wasserkreislauf Es wird befürchtet, dass der unterirdische Wasserkreislauf negativ beeinflusst wird.</p>	ja	<p>Es bleibt unklar, was mit unterirdischem Wasserkreislauf gemeint ist. Die zu erwartenden Grundwasserstände werden im weiteren Verfahren ermittelt und berücksichtigt.</p> <p>Nach bisherigem Kenntnisstand ist die unterste Sohle bei normalem Wasserstand durch Grundwasser nicht tangiert; ggf. ist für den Zeitraum der Baugrube eine temporäre Wasserhaltung für die Baumaßnahme notwendig.</p>
4.4	<p>Auswirkung des Hochpunktes auf Besonnungsdauer Die Beschattung der Anlieger im anschließenden Wohnviertel in Poll könne nicht hingenommen werden.</p>	ja	siehe lfd. Nr. 2.1
4.5	<p>Verkehrssituation einschließlich ÖPNV Für das mit dem Vorhaben verbundene Verkehrsaufkommen sei die Verkehrsanbindung weder im ÖPNV noch im Individualverkehr ausgelegt. Die Siegburger Straße sei in den Hauptverkehrszeiten von Deutz bis weit nach Poll völlig überlastet, ebenso die Straßenbahn.</p>	ja	Im weiteren Verfahren wird eine Verkehrsuntersuchung und ein Mobilitätskonzept erstellt, auf deren Grundlage die Auswirkungen des planbedingten Mehrverkehrs auf das angrenzende Straßennetz untersucht wird (siehe lfd. Nr. 1.3 und 1.5).
4.6	<p>kein Umfeld für Hochhaus Die Beeinträchtigungen der gewachsenen Strukturen in der Umgebung ließen einen Bau in dieser Größenordnung nicht zu.</p>	ja	<p>Das Plangebiet ist Teil eines großen zusammenhängenden Gewerbegebietes östlich der Siegburger Straße und nördlich des Bahndamms. Vis-a-vis liegt der Deutzer Hafen. Die bisher hier vorhandenen, gewerblich-industriellen Nutzungen sollen aufgegeben werden, um in den nächsten Jahren ein urbanes Quartier zu entwickeln.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die planbedingten Auswirkungen des Hochpunktes, insbesondere auf die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung, untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5). Unzumutbare Beeinträchtigungen der gewachsenen Strukturen werden nicht erwartet.</p> <p>Die Entwicklung des Plangebietes wurde zunächst im Rahmen eines Architektenwettbewerbs geprüft. Als ein Ergebnis des Wettbewerbs wurde festgestellt, dass der Standort ein städtebaulich</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>besonderes „Merkzeichen“ erfordert. Auf Empfehlung der Jury, zu der auch Vertreter des Gestaltungsbeirats der Stadt Köln und der Verwaltung gehörten, wurde - an den Wettbewerb anschließend - im Rahmen einer Hochhausstudie geprüft, wie die besondere städtebauliche Lage durch einen Hochpunkt noch besser betont und aufgewertet werden kann.</p> <p>Das städtebauliche und funktionale Konzept für die Entwicklung des Deutzer Hafens (Integrierter Plan, Ratsbeschluss 27.09.2018) wurde berücksichtigt. Im Zusammenspiel mit den vis-a-vis geplanten Hochpunkten (Integrierter Plan, Fortschreibung 2020) kann eine „Torsituation“ zur rechtsrheinischen Innenstadt entstehen, die die höhendynamische Baukante „Am Schnellert“ fortsetzt bzw. abschließt.</p> <p>Die geplanten Hochpunkte im Deutzer Hafen orientieren sich mit ihrer maximalen Höhe am Hochsilo der Mühlenbebauung, die eine Bestandhöhe von ca. 60,00 m aufweist. Das gilt auch für den geplanten Hochpunkt im Plangebiet.</p> <p>Unabhängig von der städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens markiert der Hochpunkt die südliche Grenze der rechtsrheinischen Innenstadt. Der Hochpunkt betont den Kreuzungspunkt zwischen der Stadteingangssachse Siegburger Straße und des als baulich-räumliche sowie funktionale Zäsur wirkenden Bahndamms. Der vorhandene Bahndamm trennt die gewerbliche Nutzung räumlich von der südlich angrenzenden Wohnbebauung. Gleichzeitig bildet der Hochpunkt das Entree für den Büro-Campus-Deutz.</p>
4.7	<p>Bürgerinformation Es wird eine öffentliche Informationsveranstaltung vor Abschluss der Bauleitplanung gefordert.</p>	Kenntnisnahme	Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte laut Beschluss nach Modell 1 (Aushang) und so im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (siehe lfd. Nr. 1.6).
5	Stellungnahme 5		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
5.1	<p>Auswirkungen der Planung Es wird kritisiert, dass die Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr, auf Luftströmungen bei Stürmen und Hitzetagen, auf die Beschallung durch die Reflexion des Bahnlärms in das Wohngebiet hinein und die ausgedehnte Beschattung von Wohnhäusern und Gärten bisher keine Berücksichtigung gefunden habe.</p>	ja	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die planbedingten Auswirkungen, insbesondere auf die Schutzgüter im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB untersucht (siehe lfd. Nr. 1.3, 1.5, 2.1).</p> <p>Die zu erwartende Erhöhung der Lärmimmissionen an den maßgeblichen Immissionsorten in der Umgebung, auch unter Berücksichtigung von am Hochpunkt reflektiertem Bahnlärm, ist gering (< 0,5 dB(A)).</p>
6	<p>Stellungnahme 6</p>		
6.1	<p>Konzept Deutzer Hafen Das Konzept des Deutzer Hafens sieht vor, dass sich die neuen Wohneinheiten durch den „Deutzer Block“ vor Verkehrslärm selbst schützen und zusätzlich eine Reihe von Hochhäusern am Rand der Güterzugstrecke errichtet wird. Das neue Hochhaus sei das erste davon. Das Konzept dürfte für das neue Wohngebiet am Deutzer Hafen gut funktionieren.</p>	Kenntnisnahme	Das Vorhaben ist nicht Teil der Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen.
6.2	<p>Zunahme Verkehrslärm - Schiene Es gäbe in der Poller Bevölkerung wachsende Sorgen um zusätzlichen Verkehrslärm. Die geplante Hochhausbebauung entlang der Güterzugstrecke in Köln-Deutz würde den Verkehrslärm der Güterzugstrecke in Richtung Wohngebiete Polls reflektieren. Weitere Lärmschutzwände würden wenig helfen. Eine Einhausung der Bahnstrecken sei gegenüber der Bahn vermutlich schwer durchzusetzen.</p>	ja	Im weiteren Verfahren wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, hier werden insbesondere die Auswirkungen von Verkehrslärm untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5, 5.1).
6.3	<p>Beschleunigtes Verfahren Es wird gefragt, warum der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren erstellt wird.</p>	ja	Der Gesetzgeber hat verschiedene Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung angeboten, die die Verwaltung teilweise nutzt. Die Voraussetzungen für die Durchführung des Bebauungsplan-

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>verfahrens gem. § 13a BauGB liegen vor. Es handelt sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung. Auf die Erstellung eines Umweltberichtes kann demnach verzichtet werden. Belange des Umweltschutzes werden gleichwohl berücksichtigt und gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ermittelt, beschrieben und bewertet. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit hat nach § 3 Abs. 1 BauGB auf freiwilliger Basis stattgefunden. Die öffentlichen und privaten Belange werden im weiteren Verfahren gemäß § 1 Abs. 7 BauGB untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen. Insofern ergibt sich für die Öffentlichkeit keine Änderung zum „Normalverfahren“.</p>
6.4	<p>Lärminderungsmaßnahmen Es wird gefragt, welche Möglichkeiten es gibt, um die Lärmemissionen zu vermindern und ob es hilfreich sein könnte, wenn alle Fassaden, die zur Güterzugstrecke hin liegen, komplett begrünt werden.</p>	ja	<p>Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung werden grundsätzlich auch Minderungsmaßnahmen untersucht. siehe lfd. Nr. 5.1</p>
7	<p>Stellungnahme 7</p>		
7.1	<p>Auswirkung des Hochpunktes auf Besonnungsdauer Ein Bürohochhaus mit 60 Metern Höhe in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer Wohnsiedlung wäre unverantwortlich. Der Schattenwurf würde ab der Mittagszeit alle Anwohner der Allerseelenstraße, des Rolshover Kirchwegs sowie der Siedlung Immergrün Weg bis zur Straße an den Maien massiv beeinträchtigen und gesundheitliche Schäden zur Folge haben.</p>	ja	<p>Die Auswirkungen des geplanten Hochpunktes auf die angrenzende Bebauung / Nutzungen hinsichtlich Besonnung / Verschattung wird im weiteren Verfahren untersucht (siehe lfd. Nr. 2.1).</p>
7.2	<p>Zunahme Verkehrslärm - Schiene Die angrenzende Wohnbebauung sei durch den stark gestiegenen Bahnlärm gesundheitlich beeinträchtigt. Es wird befürchtet, dass der Bahnlärm durch die Neubebauung reflektiert wird und die Lärmbelastung weiter steige.</p>	ja	<p>Im weiteren Verfahren wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, hier werden insbesondere die Auswirkungen von Verkehrslärm untersucht. (siehe lfd. Nr. 5.1).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
7.3	Keine Privatsphäre An eine Privatsphäre in den Häusern Allerseelenstraße ist nicht mehr zu denken.	nein	Zwischen Plangebiet und Wohnbebauung liegt die Güterzugstrecke in Dammlage. Die Einsehbarkeit privater Außenräume ist nur aus oberen Geschossen möglich. Diese Wohnsituation ist bei rückwärtig aneinandergrenzenden Grundstücken der Regelfall. Diese Situation entstünde auch unter Ausnutzung des vorhandenen Planungsrechts.
7.4	Verkehrsaufkommen Die Allerseelenstraße wird morgens und abends als Abkürzung und Parkfläche für Mitarbeiter genutzt. Die Kreuzung Siegburger Straße / Allerseelenstraße ist zeitweise auf beiden Seiten so zugestellt, dass Rettungsfahrzeuge Schwierigkeiten haben einzufahren.	teilweise	Die planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrssituation werden im weiteren Verfahren untersucht (siehe lfd. Nr. 1.3). Der Hinweis auf nicht regelkonformes Parken betrifft keine Regelungsinhalte des Bebauungsplans.
8	Stellungnahme 8		
8.1	Beschleunigtes Verfahren Es wird kritisiert, ein beschleunigtes Verfahren durchzuführen.	nein	Siehe lfd. Nr. 6.3
8.2	Beteiligung Bezirksvertretungen Es wird kritisiert, dass nur die Bezirksvertretung Innenstadt / Deutz und nicht die Bezirksvertretung Porz beteiligt wurden.	ja	Siehe lfd. Nr. 1.6
8.3	Auswirkungen des Hochpunktes auf Nachbarschaft Es wird befürchtet, dass die vorhandene Wohnbebauung, bestehend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern, erheblichen Belästigungen durch Beschattung, Beschallung – Reflexion der jetzt schon erheblichen Bahngeräusche – und nicht ungefährliche Luftströmungen durch ein ca. 60 m hohes Bürogebäude ausgesetzt wird.	ja	Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung und als Abwägungsgrundlage gem. § 1 Abs. 7 BauGB werden im weiteren Verfahren Fachgutachten erstellt (siehe lfd. Nr. 1.5, 5.1).
8.4	Verkehrskonzept Die Siegburger Straße stehe seit vielen Jahren während der Zeiten des Berufsverkehrs ständig vor dem Kollaps.	ja	siehe lfd. Nr. 1.3 und 1.5

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Die Bebauung Deutzer Hafen werde weitere Verkehrsströme nach und durch Poll leiten.		
8.5	Rolshover Kirchweg als Ausweichroute ungeeignet Der Rolshover Kirchweg ist nicht nur ein Schulweg für alle weiterführenden Schulen, sondern auch ein täglich genutzter Radweg zu den Trainingsplätzen des Mittelrheinligisten Deutz 05, für Kinder und Jugendliche in allen Altersgruppen. Es werden mehr Verkehrsunfälle befürchtet.	ja	Die Verkehrssicherheit der beschriebenen Wegebeziehungen wird berücksichtigt. siehe lfd. Nr. 1.3
8.6	Kein Umfeld für Hochhaus Es wird in Abrede gestellt, dass ein Hochhaus an den Standort passe.	nein	siehe lfd. Nr. 4.6
8.7	Bedarf Bürobauung Der weitere Bau von Bürogebäuden passe nicht mehr in die aktuelle und künftige Zeit. Viele Firmen und Unternehmen reduzierten aufgrund der positiven Homeoffice-Erfahrungen ihre Büroflächen mittel- und langfristig.	nein	siehe lfd. Nr. 3.1
9	Stellungnahme 9		
9.1	Auswirkungen Hochhaus Der Schattenwurf, die Aufheizung, die Lärmbelästigung durch den entstehenden Rückschall des Bahnverkehrs und die Einsehbarkeit in Wohngärten würden das individuelle Lebensgefühl sehr nachhaltig beeinträchtigen.	ja	Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung und als Abwägungsgrundlage werden im weiteren Verfahren Fachgutachten erstellt (siehe lfd. Nr. 1.5, 5.1 und 7.3).
9.2	Kein Umfeld für Hochhaus Ein Hochhaus passe nicht in die Bebauung des Viertels, das von Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt ist.	nein	Das Plangebiet ist Teil eines großen zusammenhängenden Gewerbegebietes östlich der Siegburger Straße und nördlich der Bahntrasse. Vis-a-vis liegt der Deutzer Hafen. Die bisher gewerblich-industrielle Nutzungen sollen im Deutzer Hafen aufgegeben werden, um in den nächsten Jahren ein urbanes Quartier (mit Hochpunkten) zu entwickeln.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			Im Rahmen einer Hochhausstudie wurden die Wettbewerbsergebnisse des vorausgegangenen Architektenwettbewerbs auf Empfehlung der Jury weiterentwickelt (siehe lfd. Nr. 4.6).
9.3	<p>Bedarf Bürobebauung Der Bedarf an Bürobebauung lasse sich in Zeiten von steigendem Homeoffice nur schwer nachvollziehen. In unmittelbarer Nähe stünden Gebäudekomplexe leer, die genutzt werden könnten (ehemaliger Citroen-Komplex in Ensen, ehemaliger Praktiker-Markt in Poll, ehemaliges Möbelhaus Flamme in Poll).</p>	nein	siehe lfd. Nr. 3.1 Die genannten Gebäudekomplexe eignen sich nur bedingt für eine Büronutzung.
9.4	<p>Begrünung der Fläche Es wird eine Begrünung der Fläche und eine Ergänzung der Infrastruktur des Viertels – auch mit Blick auf die Entwicklung und die Bauvorhaben im Deutzer Hafen gefordert.</p>	ja	<p>Eine Verbesserung der infrastrukturellen Versorgung des Viertels kann insbesondere durch die Stärkung der bestehenden Wegebeziehungen zu Angeboten im Umfeld der Siegburger Straße und zukünftig zu geplanten Versorgungsangeboten / Bildungseinrichtungen / KITAS etc. im Deutzer Hafen gelingen. Eine Ergänzung der Versorgungsangebote für ein weiteres Umfeld im Plangebiet ist mit Rücksicht auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept nicht vorgesehen.</p> <p>Im weiteren Verfahren wird ein Grünordnungsplan (GOP) inklusive einer Freiraumplanung erstellt, die insbesondere die im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehende Blockbebauung und die Begrünung des Straßenraums mitberücksichtigt. Es sind Begrünungsmaßnahmen auf Dach- bzw. Tiefgaragendachflächen sowie randlich Heckenpflanzungen geplant. Der baulich nicht in Anspruch genommene Freiflächenanteil im bestehenden bzw. geplanten Gewerbegebiet ist im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Fläche gering, um an anderer Stelle die Neuinanspruchnahme von Fläche zu vermeiden bzw. zu mindern. Die Plangebietsfläche umfasst rd. 3.005 m².</p>
10	Stellungnahme 10		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
10.1	<p>Bedarf Bürofläche Das Vorhaben entbehrt jeder Notwendigkeit, da die Firma Strabag den Turm als Bürofläche gar nicht benötigt, sondern stattdessen vermieten will. Es handele sich um ein Prestigeobjekt, an dem in 60 m Höhe der Schriftzug „STRABAG“ stehen soll.</p>	nein	siehe lfd. Nr. 3.1
10.2	<p>Kein Umfeld für Hochhaus Die bestehende Wohnbebauung werde wissentlich verschwiegen. Die Auswirkungen des Turms – Beschattung von Häusern und Gärten, thermische und akustische Belastungen sowie Sturmgefahren – würden klein geredet oder verleugnet.</p>	ja	Die bestehende Wohnbebauung wurde und wird im weiteren Verfahren selbstverständlich berücksichtigt. Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung und als Abwägungsgrundlage werden im weiteren Verfahren Fachgutachten erstellt (siehe lfd. Nr. 1.5).
11	<p>Stellungnahme 11</p>		
11.1	<p>Auswirkung des Hochpunktes auf Besonnungsdauer Ein 60 m hohes Gebäude würde die angrenzende Wohnbebauung großflächig und über mehrere Stunden täglich verschatten. Die Verschattung wäre zu allen Jahreszeiten unzumutbar. Ab 14 Uhr ergäben sich ein völlig anderer Charakter der Lichtverhältnisse und ein deutlicher Verlust an Lebensqualität. Es werden Nachteile für die Vegetation und ein spürbarer Wertverlust der betroffenen Wohnimmobilien und Grundstücke befürchtet.</p>	ja	siehe lfd. Nr. 2.1
11.2	<p>Kleinklima Der Gebäudekomplex beeinträchtigt die Durchlüftung der Wohnnachbarschaft. Bereits die Lage am Bahndamm (Höhe etwa neun Meter über Niveau) führe zu einem geringen Luftaustausch. Ein 60 m hohes und geschätzt 90 m breites Gebäude riegelt die Luftzufuhr aus Richtung Rhein zusätzlich ab.</p>	ja	Im weiteren Verfahren wird der Einfluss des Hochpunktes auf die Windverhältnisse untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5).

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
11.3	Lärm Es wird befürchtet, dass Verkehrs- und Bahnlärm vom Hochpunkt reflektiert wird.	ja	Im weiteren Verfahren wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, hier werden insbesondere die Auswirkungen von Verkehrslärm untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5, 5.1).
11.4	Bedarf Büroflächen Im Zuge der Zunahme von Homeoffice wird die Ausweitung von Büroimmobilien in Frage gestellt. Eine Begrenzung auf 7 Stockwerke wäre besser.	Kenntnisnahme	siehe lfd. Nr. 3.1
12	Stellungnahme 12		Die Stellungnahme ist mit Stellungnahme 7 identisch.
12.1	Auswirkung des Hochpunktes auf Besonnungsdauer Ein Bürohochhaus mit 60 Metern Höhen in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer Wohnsiedlung wäre unverantwortlich. Der Schattenwurf würde ab der Mittagszeit alle Anwohner der Allerseelenstraße, des Rolshover Kirchwegs sowie der Siedlung Immergrün Weg bis zur Straße an den Maien massiv beeinträchtigen und gesundheitliche Schäden zur Folge haben.	ja	siehe lfd. Nr. 7.1
12.2	Zunahme Verkehrslärm-Schiene Die angrenzende Wohnbebauung sei durch den stark gestiegenen Bahnlärm gesundheitlich beeinträchtigt. Es wird befürchtet, dass der Bahnlärm durch die Neubebauung reflektiert wird und die Lärmbelastung weiter steige.	ja	siehe lfd. Nr. 7.2
12.3	Keine Privatsphäre An eine Privatsphäre in den Häusern Allerseelenstraße ist nicht mehr zu denken.	nein	siehe lfd. Nr. 7.3
12.4	Verkehrsaufkommen Die Allerseelenstraße wird morgens und abends als Abkürzung und Parkfläche für Mitarbeiter genutzt. Die Kreuzung Siegburger Straße / Allerseelenstraße ist zeitweise auf beiden Seiten so zugeparkt, dass Rettungsfahrzeuge Schwierigkeiten haben einzufahren.	teilweise	siehe lfd. Nr. 7.4

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
13	Stellungnahme 13		
13.1	<p>Kein Umfeld für Hochhaus Bei der geplanten Bebauung handele es sich um ein Solitärgebäude, das sich aufgrund seiner Höhe und Bau- masse städtebaulich nicht in das vorhandene Umfeld ein- fügen wird. Der sich hier unmittelbar an die geplante Be- bauung anschließende Stadtteil Poll habe eine in sich ho- mogene, vorstädtisch-kleinteilige Prägung. Mag sich der Hochpunkt zum Deutzer Hafen hin einfü- gen, überrage das 60 m hohe Gebäude in die andere Richtung weit über die Bebauung in Poll hinweg und wirke bedrängend wie ein unmaßstäblicher Fremdkörper.</p>	nein	Siehe lfd. Nr. 4.6
13.2	<p>Gesamtbetrachtung Für den Deutzer Hafen sei noch kein Bebauungsplan be- schlossen, somit auch viele Punkte wie die Verkehrser- schließung etc. ungeklärt. Zudem sei unklar, ob das Ge- samtkonzept in der Form überhaupt zur Umsetzung kom- men wird und dann das Umfeld bietet, dem nun mit dem Hochpunkt Siegburger Straße vorgegriffen werden soll. Das Vorhaben könne nicht losgelöst von der großen städtebaulichen Entwicklung betrachtet werden.</p>	nein	<p>Die Umsetzung des Integrierten Plans für den Deutzer Hafen be- findet sich auf einem guten Weg. Der Vorgabenbeschluss für den Bebauungsplan Deutzer Hafen sowie die Änderung des Flächen- nutzungsplanes ist gefasst. Die aktuelle Planung kann dem Werkstattbericht (siehe Ratsinformationssystem Köln Nr. 0433/2021) entnommen werden.</p> <p>Das Plangebiet ist Teil eines zusammenhängenden Gewerbe- standortes östlich der Siegburger Straße. Das Vorhaben wird in- soweit auch unabhängig von der städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens verfolgt. Der Hochpunkt markiert den südli- chen Auftakt für die rechtsrheinische Innenstadt.</p> <p>Gleichwohl werden die städtebauliche Entwicklung des Deutzer Hafens bzw. die voraussehbaren Auswirkungen dieser Entwick- lung, insbesondere die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkun- gen, im Verfahren berücksichtigt. Die Datengrundlagen der zu er- stellenden Gutachten werden aufeinander abgestimmt. Gleich- maßen wird auch untersucht, welche Auswirkungen ohne die Ent-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			wicklung des Deutzer Hafens zu erwarten sind, da die Realisierungshorizonte aufgrund der unterschiedlichen Größe der Vorhaben durchaus unterschiedlich sein können.
13.3	Kein Umfeld für Hochhaus Dem Standort mangle es an der Zentralität des Umfeldes, die eine Solitärbebauung in dieser Größe/Höhe möglicherweise rechtfertigen würde.	nein	siehe lfd. Nr. 4.6
13.4	Verkehrliche Auswirkungen Wie viele weitere Arbeitsplätze mit der Errichtung des Hochpunktes verbunden wären, werde derzeit nicht kommuniziert. Es wird befürchtet, dass sich die ohnehin ungelöste Verkehrssituation weiter verschlechtern wird.	ja	siehe lfd. Nr. 1.3
13.5	Erschließung Deutzer Hafen Es gebe noch keine Empfehlung zur Lösung der Verkehrsanbindung des Deutzer Hafens. Mehrere Ertüchtigungen seien angedacht, diese stellten aber alle keine zufriedenstellende Lösung dar und führten im Ergebnis nur zu einer suboptimalen Verkehrserschließung.	Kenntnisnahme	Die äußere Erschließung für das Plangebiet Deutzer Hafen wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Deutzer Hafen und damit in Zusammenhang stehenden Planungen geprüft (siehe Werkstattbericht Deutzer Hafen und lfd. Nr. 1.3). Die Erschließung für das Plangebiet „Hochpunkt Siegburger Straße“ ist mit der Erschließungsplanung für den Deutzer Hafen abgestimmt.
13.6	Auswirkungen Weitere Themen wie Schallwirkungen, Schattenwurf etc. würden nicht näher ausgeführt und sind selbstverständlich in der Gesamtkonzeption zu untersuchen.	ja	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die genannten, planbedingten Auswirkungen untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5).
14	Stellungnahme 14		
14.1	Verstoß gegen die Ziele der Raumordnung im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB Vorliegend würde das Planvorhaben unter mehreren Gesichtspunkten, vor allem aber in Bezug auf das Kriterium „Verkehr“ gegen die Ziele der Raumordnung (§ 2 Abs. 2	nein	Der Bebauungsplan kann gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Der Flächennutzungsplan der Stadt Köln wurde von der Bezirksregierung Köln genehmigt und ist den Zielen der Raumordnung gem. § 1 Abs. 4 BauGB angepasst. Die planbedingten Auswirkungen, insbesondere die

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Nr. 3 Satz 8 ROG) und der Verordnung über den Landesentwicklungsplan NRW (6.1-5 LEP) verstoßen. Das Planvorhaben führe zu mehr Verkehr auf der bereits jetzt schon überlasteten Siegburger Straße und den umliegenden Straßen, was sich mit der Umsetzung des Planvorhabens am Deutzer Hafen noch weiter verschärfen wird. Den Planunterlagen sei nicht zu entnehmen, dass die beabsichtigte Planung durch umweltverträgliche und siedlungsstrukturell optimierte Zuordnung von Wohnen, Versorgung und Arbeiten zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitrage. Die Belange der Eigentümer in der südöstlich gelegenen Wohnsiedlung und der nordwestlich befindlichen Grundstücke sowie der Anlieger der Siegburger Straße würden kaum berücksichtigt.</p>		<p>Auswirkungen durch planbedingte Mehrverkehre, werden im weiteren Verfahren untersucht. Öffentliche und private Belange werden gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen (§ 1 Abs. 7 BauGB).</p>
14.2	<p>Verstoß gegen abstandsrechtliche Bestimmungen Ob die Mindestabstandsflächen vorliegend eingehalten werden, stehe nicht fest und werde erst im weiteren Verfahren geprüft.</p>	ja	<p>Das Vorhaben hält die nach Landesbauordnung erforderlichen Abstandsflächen ein.</p>
14.3	<p>Auswirkung des Hochpunktes auf Besonnungsdauer Das geplante Hochhaus führe unmittelbar zur Verschattung der südöstlich gelegenen Wohngebäude und der nordwestlich befindlichen Grundstücke. Rechtlich kann hierzu eine unverbindliche, veraltete Wertung aus dem Hochhauskonzept Köln 2003, das zu keinem Zeitpunkt als ein verbindliches Konzept beschlossen wurde, nicht für die vorliegend planerisch im Einzelfall vorzunehmende Betrachtung maßgeblich sein. Es wird befürchtet, dass nachteilige Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 1 und 7c BauGB entstehen werden.</p>	ja	<p>Die Auswirkungen des geplanten Hochpunktes auf die angrenzende Bebauung / Nutzungen hinsichtlich Besonnung / Verschattung wird im weiteren Verfahren untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5 und 2.1). Die 2x10-Punkte-Checkliste des „Hochhauskonzept 2003“ ist keine Beurteilungsgrundlage für die Belange des Umweltschutzes (siehe lfd. Nr. 15.3). Die Checkliste stellt eine informelle Checkliste dar, die bei der möglichen Planung eines Hochhauses gem. Hochhauskonzept berücksichtigt werden soll. Sie beinhaltet allgemeine und architektonische Anforderungen die ein Hochhaus (Gebäude ab 60,00 m) zur Erfüllung eines hohen Qualitätsstandards erfüllen muss. Diese Liste ist nicht abschließend und</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>ersetzt keine gesetzlichen Anforderungen an das Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Hinweis: Das geplante Hochhaus bleibt unterhalb des Kriteriums von 60 m Gebäudehöhe, bei deren Überschreiten besondere Qualitätsstandards durch das Hochhauskonzept 2003 formuliert werden.</p>
14.4	<p>Nachteilige Auswirkungen wegen Beeinflussung der Windströmung</p> <p>Es wird ein Gutachten (Strömungsuntersuchung) gefordert, das untersucht, ob die Auswirkungen auf die Wind- und Luftströmung rechtlich zumutbar sind und welche Auswirkungen das Planvorhaben auf die umliegenden Gebäude haben. Aus den Anlagen, 2x10-Punkte-Checkliste und aus der Planbegründung die auf das Hochhauskonzept basiert, werden bezüglich der Notwendigkeit eines strömungstechnischen Gutachtens widersprüchliche Angaben gemacht. Das Hochhauskonzept sei veraltet, habe keinen Rechtsnormcharakter und kann die Prüfung der Planungsbelange gem. § 1 Abs. 6 und 7 nicht ersetzen.</p> <p>Im unteren Bereich des Hochhauses bilde sich bei starkem Wind ein hufeisenförmiger Wirbel aus, der durch vorgelagerte Gebäude noch verstärkt wird. Die Planung sehe eine vorgelagerte Bebauung in einer Ausrichtung vor, die von häufig auftretenden Starkwinden aus Nordwestrichtung betroffen ist. Die dann davon ausgehenden Wirbelschleppen seien teilweise geeignet, Schäden an der Bedachung der auf der Leeseite liegenden Wohnbebauung zu verursachen. Entsprechende nachteilige Auswirkungen seien auch in Bezug auf die Grundstücke nordwestlich des geplanten Hochhauses zu erwarten, sollte der Wind aus südöstlicher Richtung kommen.</p>	ja	<p>Im weiteren Verfahren werden die Auswirkungen des Hochpunktes auf die Windverhältnisse untersucht und im Rahmen der Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB berücksichtigt. (siehe lfd. Nr. 1.5 und 4.2).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
14.5	<p>Klima Bei schwacher Luftbewegung an heißen Tagen werde insbesondere auf der Leeseite eine Stagnation hervorgerufen, die die benachbarte Wohnbebauung erheblich benachteiligt. Zudem werde die Luft an Hitzetagen durch das geplante Hochhaus zusätzlich aufgeheizt. In Bezug auf die Grundstücke nordwestlich des geplanten Hochpunktes seien durch die „Barrierewirkung“ verminderte Luftströmungen zu erwarten, die zu einer zusätzlichen Aufheizung an Hitzetagen beitrage. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass in der näheren Umgebung keine durchgehenden Grünzüge vorhanden sind, die eine Hitzeentwicklung kompensieren würden. Es wird befürchtet, dass nachteilige Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 1 und 7c BauGB entstehen werden.</p>	ja	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die planbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5).
14.6	<p>Nicht ausreichende Stellplätze vorgesehen Der Bedarf für insgesamt 30.800 m² Bürofläche liege bei 645 Stellplätzen, geplant seien jedoch nur 300 Stellplätze. Das Vorhaben beeinflusse die Parkplatzsituation auf der Siegburger Straße zum Nachteil der Anlieger.</p>	ja	Die zu errichtenden Stellplätze werden entsprechend den rechtlichen Vorgaben ermittelt. Im Verfahren wird ein Mobilitätskonzept erstellt.
14.7	<p>Kein Umfeld für Hochhaus Weder im Plangebiet noch in den umliegenden Baugebieten sei ein Gebäude mit einer vergleichbaren Höhe vorhanden. Damit wirke das geplante Hochhaus wie ein „Fremdkörper“ zur Bebauung in der näheren Umgebung. Das Hochsilo, auf dessen Höhe (60 m) in der Begründung verwiesen werde, könnte gerade im Rahmen der Entwicklung des Deutzer Hafens wegfallen. Zudem könne auch die in der Entwicklung befindliche Bebauung im Deutzer Hafen nicht für die Betrachtung herangezogen werden, da deren Realisierung im Einzelnen fraglich sei.</p>	nein	<p>Siehe lfd. Nr. 13.2 Die Umsetzung des Integrierten Plans für den Deutzer Hafen befindet sich auf einem guten Weg. Der Vorgabenbeschluss für den Bebauungsplan Deutzer Hafen sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes ist gefasst. Die aktuelle Planung kann dem Werkstattbericht (siehe Ratsinformationssystem Köln Nr. 0433/2021) entnommen werden.</p> <p>Das städtebauliche Konzept im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln-Deutz“ ist das Ergebnis eines eigenständigen Qualifizierungsverfahrens.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			Das Hochsilo der Mühlenbebauung steht unter Denkmalschutz und kann somit als beständige Bezugsgröße sowohl für die Entwicklung im Deutzer Hafen als auch für den geplanten Hochpunkt herangezogen werden (siehe lfd. Nr. 4.6).
14.8	<p>(Kein) Zusammenhang zu Hochhausbebauung im Deutzer Hafen Es würde der Eindruck entstehen, dass das Hochhaus im Zusammenhang mit der Bebauung im Deutzer Hafen auf der anderen Straßenseite steht und damit auf der falschen Straßenseite.</p>	nein	Siehe lfd. Nr. 4.6 und 14.7 Der geplante Hochpunkt markiert allein oder im Ensemble mit weiteren geplanten Hochpunkten im Bereich des Deutzer Hafens den südlichen Auftakt der rechtsrheinischen Innenstadt. Durch die Entwicklung eines urbanen Quartiers im Bereich des Deutzer Hafens ergibt sich die Chance, die Trennwirkung der Siegburger Straße aufzuheben und das Hafensareal in den Stadtteil zu integrieren. Baulich-räumliche sowie funktionale Verflechtungen unterstützen dieses städtebauliche Ziel.
14.9	<p>Gesamtkonzept Es wird ein Konzept für das gesamte Gewerbegebiet nordwestlich des geplanten Hochhauses gefordert, das eine Bebauung mit Hochpunkten für Wohn- und/oder gewerbliche Nutzung vorsehen sollte.</p>	nein	Die Stellungnahme bezieht sich auf das zusammenhängende Gewerbegebiet östlich der Siegburger Straße, in dem das Vorhaben liegt. Die Vorhabenträgerin hat einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für eine Teilfläche gestellt, die unabhängig von einer Gesamtbetrachtung entwickelt werden kann. Aktuell wird für ein Gesamtkonzept seitens der Stadt Köln kein Planungsbedarf gesehen. Es steht jedem Grundstückseigentümer frei, eigene Entwicklungen mit der Stadt Köln abzustimmen und eigenständige Anträge auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zu stellen.
14.10	<p>Erdrückende Wirkung Das geplante Hochhaus verstoße gegen das Rücksichtnahmegebot und sei mit den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht zu vereinbaren.</p>	nein	Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung und als Abwägungsgrundlage werden im weiteren Verfahren Fachgutachten erstellt (siehe lfd. Nr. 1.5). Auf deren Grundlage werden dann private und öffentliche Belange miteinander und gegeneinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB gerecht abgewogen werden.
14.11	<p>Zunahme Verkehrslärm - Schiene Es wird befürchtet, dass das geplante Hochhaus zusätzlich eine Reflexion der Schallwellen, ausgehend von der Güterbahnstrecke, verursacht, die sich weit im Ortsteil Deutz-Poll auswirkt.</p>	ja	siehe lfd. Nr. 5.1

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
14.12	<p>Verkehrskonzept Aufgrund der Entwicklung des Deutzer Hafens sei damit zu rechnen, dass es zu einer Verkehrsüberlastung in der Umgebung und vor allem auf der Siegburger Straße kommen wird. Eine Steigerung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben würde eine unzumutbare verschärfte Verkehrsüberlastung bedeuten. Ob tatsächlich alternative Mobilitätsangebote gegeben seien und in Anspruch genommen würden, sei sehr zweifelhaft. Es sei zweifelhaft, ob die bestehende Stadtbahnlinie 7 und die angedachte S-Bahnhaltestelle Deutzer Hafen (Linie 16), in Zukunft das Verkehrsaufkommen bewältigen kann. Es wird kritisiert, dass das bereits feststehende Problem der zu erwartenden Verkehrsüberlastung aufgrund des Vorhabens und der damit gegebene Nutzungskonflikt im Verhältnis zur Nachbarschaft im Rahmen der Planung zunächst unberücksichtigt bleibe, was rechtlich nicht zulässig sei. Die Konfliktbewältigung habe im Rahmen des Bebauungsplans stattzufinden.</p>	ja	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden sowohl eine Verkehrsuntersuchung wie ein Mobilitätskonzept erstellt. Die Datengrundlagen werden mit dem Bebauungsplanverfahren zum Deutzer Hafen abgestimmt (siehe lfd. Nr. 1.3). Auf Grundlage der frühzeitigen Beteiligungen wird das Gutachtenerfordernis bzw. der Gutachtenumfang festgelegt. Insofern können die Ergebnisse erforderlicher Fachgutachten zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorliegen. Die Konfliktbewältigung findet im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens statt.</p>
14.13	<p>Städtebauliche Planerforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB Eine Bauleitplanung sei im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nur dann erforderlich, wenn ihr eine Planungskonzeption zur Verwirklichung von städtebaulichen Belangen zugrunde liege. Das sei aus den Planunterlagen nicht zu erkennen.</p>	nein	<p>Mit der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des geplanten Hochpunktes an der Siegburger Straße geschaffen werden. Es besteht ein Planerfordernis, da die städtebauliche Konzeption der Vorhabenträgerin auf Grundlage des vorhandenen Planungsrechts nicht realisierbar ist. siehe lfd. Nr. 3.1</p>
15	<p>Stellungnahme 15</p> <p>Diese Stellungnahme ist mit einer Unterschriftenliste eingegangen. Es haben circa 345 Bürger unterschrieben, um die vorgebrachten Belange dieser Stellungnahme zu unterstützen.</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
15.1	<p>Fließender Verkehr einschließlich ÖPNV</p> <p>Die neuen Wohnansiedlungen in Porz und die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Langel seien für die nahe Zukunft in alle Überlegungen einzubeziehen. Durch die gemeinsame Nutzung der Siegburger Straße durch den Individualverkehr und die Stadtbahn träten in den Stoßzeiten regelmäßig Verspätungen der Linie 7 auf. Eine Möglichkeit der Abhilfe sei nicht erkennbar. Die von politischer Seite angestrebte Erhöhung der Taktfrequenz bereite Probleme bezüglich der Gleisauslastung im Bereich westlich der Haltestelle Deutzer Freiheit. Eine Weiterführung der Gleise für einen Anschluss der Linie 7 (oder auch 8) an den Bahnhof Messe/Deutz sei technisch im Hinblick auf die mit Kurvenüberhöhung gestalteten Gleise der Linien 1 und 9 an der rechtsrheinischen Rampe der Deutzer Brücke extrem schwierig.</p> <p>Das Projekt der geplanten Linie S16 auf den Gleisen der Deutschen Bahn befinde sich noch in der sehr frühen Phase der Machbarkeitsstudie. Ob durch die Lage der geplanten Bebauung möglicherweise sogar die Anordnung eines zusätzlichen Gleises für den dortigen Haltepunkt erschwert würde, wäre hier mit zu prüfen. Damit läge eine eventuell mögliche Verkehrsentlastung erst in der fernerer Zukunft.</p> <p>Die geplante Umgestaltung der Siegburger Straße könne in einem Abschnitt den Radverkehr begünstigen, dieser Vorteil endet aber spätestens an der Haltestelle „Raiffeisenstraße“ der Stadtbahnlinie 7. Insgesamt könne kein größeres Verkehrsaufkommen verkraftet werden. Eine Steigerung des Verkehrs an dieser Stelle sei mit Blick auf die beidseitig gegebene Wohnbebauung dem Ortsteil nicht zuzumuten.</p> <p>Die Verlängerung des Rolshover Kirchweg sei überflüssig, da durch die Max-Glomsda-Straße und die Straße</p>	ja	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden ein Verkehrsuntersuchung und ein Mobilitätskonzept erstellt (siehe lfd. Nr. 1.5).</p> <p>Die Datengrundlagen für die Verkehrsuntersuchung werden mit den Datengrundlagen im Bebauungsplanverfahren zum Deutzer Hafen abgestimmt (siehe lfd. Nr. 1.3).</p> <p>Insbesondere werden gesicherte Netzergänzungen bzw. Ertüchtigungen im angrenzenden Verkehrsnetz berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Am Grauen Stein der Verkehr vom östlichen Zubringer zum Rolshover Kirchweg geleitet würde. Der Rolshover Kirchweg sei ein zentraler Schulweg. Die Straße würde nachmittags von vielen Kindern im Grundschulalter genutzt, um die Sportanlagen des Vereins Deutz 05 zu nutzen. Ferner wird der Rolshover Kirchweg von vielen, vornehmlich älteren Friedhofsbesuchern (z. T. mit Rollatoren) gequert, die die Gräber ihrer Angehörigen auf dem Deutzer Friedhof besuchen. Die Wohnbebauung führe weiter dazu, dass sich hier auch viele jüngere Kinder aufhalten. Es wäre kaum zu verantworten, dort zusätzlichen Verkehr hinzuleiten.</p> <p>Der Ausbau der Porzer Ringstraße – über oder unter dem Güterbahnhof Gremberghoven und der Autobahn A4 hinweg – wäre dann sinnvoll, wenn sich der Verkehr in den Stoßzeiten nicht jetzt schon auf dem östlichen Zubringer stauen würde. Dann könnte das umgestaltete Hafengebiet und auch der Hochpunkt Siegburger Straße z. B. über die Straße im Hasental erreicht werden. Es wird befürchtet, dass die Maßnahme aus Kostengründen nicht weiterverfolgt wird. Sie könne keinen entlastenden Beitrag zur Änderung des Bebauungsplans leisten.</p>		
15.2	<p>Ruhender Verkehr</p> <p>Aus dem Parkraumkonzept für den Deutzer Hafen sei erkennbar, dass für den ruhenden Verkehr Straßen des Ortsteils Poll mit vorgesehen seien, die heute schon ausgelastet sind. Wenn in der Allerseelenstraße links und rechts durchgehend Fahrzeuge stünden, sei kein Begegnungsverkehr mehr möglich. Die Parkmöglichkeiten auf dem Rolshover Kirchweg wären nach dem Bezug der neuen Bürogebäude der Firmen Strabag und Züblin so ausgelastet, dass Beerdigungsteilnehmende des Deutzer Friedhofs entfernt liegende Straßen aufsuchen müssten. Der südöstliche Bereich des Rolshover Kirchwegs sei</p>	teilweise	<p>Für die Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen wird zurzeit ein umfassendes Mobilitätskonzept erarbeitet, das unter Berücksichtigung der ermittelten Verkehrsdaten und –prognosen, Maßnahmen für die Abwicklung der zusätzlich entstehenden Verkehre, den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Errichtung von Mobilitätstationen sowie Lösungen für den ruhenden Verkehr beinhalten wird (siehe Werkstattbericht Deutzer Hafen).</p> <p>Der notwendige Stellplatzbedarf durch den geplanten Hochpunkt muss auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden. Die zu errichtenden Stellplätze werden entsprechend der rechtlichen Vorgaben ermittelt. (siehe lfd. Nr. 7.4 und 14.6).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>durch die wachsende Zahl von Beschäftigten des TÜV Rheinland während der Bürozeiten ebenfalls vollständig belegt.</p>		<p>Planungsziel - sowohl im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung Deutzer Hafen als auch im Zusammenhang mit dem geplanten Hochpunkt – ist es, den öffentlichen Parkraum im Umfeld, insbesondere in der Allerseelenstraße und entlang des Rolshover Kirchwegs, nicht weiter zu belasten. Dies soll auch durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes unterstützt werden.</p>
15.3	<p>Luftströmungen Die Zunahme der Häufigkeit von Stürmen über Deutschland und auch über Köln durch die Klimaänderung werde mit der Verwendung einer 17 Jahre alten Checkliste „Hochhauskonzept“ wohl kaum hinreichend berücksichtigt. Bei starkem Wind und bei Stürmen würden durch ein Hochhaus verschiedene Auswirkungen verursacht. Im unteren Bereich des Hochhauses bilde sich bei starkem Wind ein hufeisenförmiger Wirbel aus, der durch vorgelagerte Gebäude noch verstärkt wird. Die Planung sehe eine vorgelagerte Bebauung in einer Ausrichtung vor, die von häufig auftretenden Starkwinden aus Nordwestrichtung betroffen ist. Die davon ausgehenden Wirbelschleppen seien teilweise geeignet, Schäden an der Bedachung der auf der Leeseite liegenden Wohnbebauung zu verursachen. Die notwendige Studie mit detaillierten Strömungsuntersuchungen zur Analyse der Auswirkungen auf das nähere Umfeld sei im Rahmen einer vollständigen Umweltprüfung vorzunehmen. Das geplante Hochhaus habe gerade die Grenze von 60 m erreicht, bei der mache Fachleute im Jahr 2003 meinten, auf die Untersuchung der Luftströmungen verzichten zu können. Unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Klimaänderung könne man diese Höhe heute ohne weitergehende Untersuchungen nicht mehr gelten lassen.</p>	ja	<p>Die Windwirkung des Hochpunktes wird untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5). Zusätzlich werden mögliche, klimatische Auswirkungen geprüft (siehe lfd. Nr. 1.4 und 4.2).</p> <p>Bzgl. der Verwendung der Checkliste aus dem Hochhauskonzept 2003, siehe lfd. Nr. 14.3</p> <p>Bzgl. Begrünung (siehe lfd. Nr. 14.4).</p> <p>Die Voraussetzungen für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB sind gegeben, somit kann auf die Erstellung eines Umweltberichts verzichtet werden. Belange des Umweltschutzes werden gleichwohl ermittelt, beschrieben, bewertet und in die Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB eingestellt (siehe lfd. Nr. 6.3).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Bei schwacher Luftbewegung an heißen Tagen werde insbesondere auf der Leeseite eine Stagnation hervorgerufen, die die benachbarte Wohnbebauung erheblich benachteiligt. Zudem werde die Luft an Hitzetagen durch das geplante Hochhaus zusätzlich aufgeheizt. Im rechtsrheinischen Köln gebe es keine so durchgehenden Grünzüge wie auf der linksrheinischen Seite. Im Hinblick auf die Zunahme der Hitzetage seien aber die Begrünung und die Durchlüftung des Nahbereichs von so großer Bedeutung, dass eine Hochhausansiedlung ohne Umweltprüfung nicht erfolgen sollte. Es sei verwunderlich, wenn nicht auf zusätzliche Grünfläche geachtet werde.</p>		
15.4	<p>Zunahme Verkehrslärm - Schiene Es wird befürchtet, dass das geplante Hochhaus zusätzlich eine Reflexion der Schallwellen, ausgehend von der Güterbahnstrecke, verursacht, die sich weit im Ortsteil Deutz-Poll auswirkt. Aufgrund der extremen Schallquelle „Güterbahnstrecke“ sei eine ausführliche Untersuchung unabdingbar.</p>	ja	Im weiteren Verfahren wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt. (siehe lfd. Nr. 5.1).
15.5	<p>Auswirkung des Hochpunktes auf Besonnungsdauer Die Aussage „Das Erfordernis für die Erstellung einer Verschattungsstudie wird in Abstimmung mit den Fachämtern nicht gesehen, da im Umfeld keine Wohnbebauung betroffen ist“ sei grob falsch und verdeutliche die Oberflächlichkeit, mit der hier die Belange der Poller Bürgerschaft sowohl von den sachbearbeitenden Büros als auch von den Fachbehörden berücksichtigt würden. Tatsächlich sei eine erhebliche Beschattung vieler Wohngebäude und Gärten gegeben, die nicht hingegenommen werden könne.</p>	ja	siehe lfd. Nr. 2.1

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Wieweit sich die Reflexion von Sonnenstrahlen durch die Verglasung des Hochhauses auf Teile der Wohnbebauung auswirke, sei sorgfältig zu überprüfen.</p>		
15.6	<p>Kein Umfeld für Hochhaus Der Blick auf die direkt südöstlich angrenzende Bebauung in Poll werde nicht dargestellt. Die nicht nur optischen Auswirkungen des Hochhauses auf die dort vorhandene Bebauung würden nicht betrachtet. Die Aussage, der Hochpunkt füge sich in den Bestand sowie die Planungen zum Deutzer Hafen ein, sei unzutreffend. Wenn das Hochhaus nicht als vereinzelter Solitär auftreten solle, wären weitere Planungsdetails für den Bereich des Deutzer Hafens abzuwarten. Wieweit ein Hochhaus unter Umständen noch zu Werbezwecken genutzt werde und die Lichtverschmutzung im Nahbereich steigere, bleibe bisher ungeklärt. Auch mögliche Antennenaufbauten, wie sie vielfach auf Hochhäusern zu sehen seien, würden die gestalterische Einbindung nicht fördern.</p>	teilweise	<p>Die Darstellungen des Vorhabens auf dem Aushangplakat der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB verfolgen den Zweck einer Anstoßwirkung und sollen die Öffentlichkeit und die Bürgerschaft dazu animieren sich am Verfahren zu beteiligen. Diese Abbildungen haben nicht den Anspruch, das Vorhaben abschließend darzustellen. Im weiteren Verfahren und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden im Rahmen des Vorhaben- und Erschließungsplans gem. § 12 BauGB detaillierte Planungsunterlagen erstellt. Diese werden gem. § 3 Abs. 2 BauGB, im Rahmen der Offenlage, der Öffentlichkeit für weitere Stellungnahmen erneut zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die Auswirkungen, die durch das Vorhaben „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln- Deutz“ ausgelöst werden, werden durch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und durch die frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB ermittelt. Diese werden im weiteren Verfahren als Abwägungsmaterial berücksichtigt. (siehe lfd. Nr. 1.5).</p> <p>Das städtebauliche und funktionale Konzept für die Entwicklung des Deutzer Hafens (Integrierter Plan, Ratsbeschluss 27.09.2018, Fortschreibung April 2020) wird berücksichtigt (siehe lfd. Nr. 4.6).</p> <p>Gestalterische Festsetzungen werden im weiteren Verfahren entwickelt. Um unzumutbaren Beeinträchtigungen des Umfelds durch Werbeanlagen, Lichtverschmutzung o. ä. zu vermeiden, können – soweit notwendig - entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan und/oder Regelungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens getroffen werden.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
15.7	<p>Alternative zur Minderung der negativen Auswirkungen Es wird vorgeschlagen, den Standort des geplanten Hochhauses und der VII-geschossigen Blockbebauung zu tauschen. Dadurch könne der Einfluss auf den fließenden und ruhenden Verkehr nicht gemindert werden, die übrigen Nachteile könnten dadurch aber wesentlich vermindert werden.</p>	nein	<p>Das Vorhaben ist das Ergebnis eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens, siehe lfd. Nr. 4.6.</p> <p>Die vorgeschlagene Alternative der Baukörperanordnung drängt sich städtebaulich nicht auf. Der geplante Hochhausstandort soll den Auftakt der südlichen Innenstadt markieren. Die Auswirkungen auf die Besonnungssituation der angrenzenden Bebauung werden geprüft, siehe lfd. Nr. 2.1</p>
15.8	<p>Bedarf Büroflächen Der Nutzen des Hochpunktes für die Stadt Köln und auch für den Stadtbezirk 1 ist unter Berücksichtigung der sehr positiv zu bewertenden Home-Office-Entwicklung zumindest fraglich.</p>	Kenntnisnahme	siehe lfd. Nr. 3.1
15.9	Die Bewertung auf Basis einer Checkliste „Hochhauskonzept“, die aus dem Jahr 2003 stammt, könne unter Berücksichtigung der schon eingetretenen Klimaänderungen hier kaum als Maßstab gewertet werden, sondern wirke sehr veraltet.	Kenntnisnahme	Die Checkliste „Hochhauskonzept 2003“ stellt eine informelle Checkliste dar, die bei der möglichen Planung eines Hochhauses gem. Hochhauskonzept berücksichtigt werden soll. Sie beinhaltet allgemeine und architektonische Anforderungen die ein Hochpunkt zur Erfüllung eines hohen Qualitätsstandards erfüllen muss. Diese Liste ist nicht abschließend und ersetzt keine gesetzlichen Anforderungen an das Bebauungsplanverfahren.
15.10	<p>Beschleunigtes Verfahren – keine Umweltprüfung Die Durchführung einer vollständigen Umweltprüfung für das Vorhaben und der damit verbundenen Hochhausanordnung erscheine dringend notwendig.</p>	teilweise	Die Voraussetzungen für die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens gem. § 13a BauGB liegen vor: Es handelt sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung. Auf die Erstellung eines Umweltberichtes kann verzichtet werden. Belange des Umweltschutzes werden gleichwohl ermittelt, beschrieben, bewertet und in die Abwägung eingestellt (siehe lfd. Nr. 6.3).
15.11	<p>Handschriftliche Anmerkungen auf 2x10-Punkte-Checkliste (Anhang zur Stellungnahme) Es sei kein Nachweis erbracht worden, dass die gestalterische Einbindung, zur umgebenden gestalterischen Struktur und zu anderen (Hochhaus-) Projekten im näheren und weiteren Umfeld in eine positiv zu bewertende Beziehung trete.</p>	teilweise	Zur Entwicklung des Standortes wurde ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt. Das städtebauliche und funktionale Konzept für die Entwicklung des Deutzer Hafens (Integrierter Plan, Ratsbeschluss 27.09.2018; Fortschreibung April 2020) wurde bereits im Wettbewerb und wird auch im Bebauungsplanverfahren berücksichtig.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Es würde keine Behebung der Strukturdefizite im Umfeld passieren.</p> <p>Es würden keine zusätzlichen Freiflächen oder kulturelle Einrichtungen entstehen.</p> <p>Die Lichtverschmutzung würde zunehmen.</p> <p>Die Vorgaben der 2x10-Punkte-Checkliste zur Verschattung und zur Untersuchung der Windwirkung für Gebäude ab einer Höhe von 60m seien nicht ausreichend.</p> <p>Der Sachverhalt, das Erfordernis für die Erstellung einer Verschattungsstudie sei mit den Fachämtern nicht gesehen worden, da im Umfeld keine Wohnbebauung betroffen sei, wurde nicht zutreffend beschrieben.</p>		<p>sichtigt. Im Zusammenspiel mit den vis-a-vis geplanten Hochpunkten kann eine „Torsituation“ zur rechtsrheinischen Innenstadt entstehen, siehe lfd. Nr. 4.6.</p> <p>Ziel des Qualifizierungsverfahrens war es unter anderem auch, Strukturdefizite auszugleichen. Dies gelingt insbesondere durch die Stärkung der bestehenden Wegebeziehungen zum geplanten Nachversorgungsgebiet Siegburger Straße und zum Deutzer Hafen, siehe lfd. Nr. 4.6, 9.4 und 15.7. Zusätzlich ist im Plangebiet eine Platzfläche geplant.</p> <p>Um unzumutbaren Beeinträchtigungen des Umfelds durch Werbeanlagen, Lichtverschmutzung o. ä. zu vermeiden, können – soweit notwendig - entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen werden, siehe lfd. Nr. 15.6.</p> <p>Bzgl. der Verwendung der Checkliste aus dem Hochhauskonzept 2003, siehe lfd. Nr. 14.3</p> <p>Im weiteren Verfahren werden die Auswirkungen des Hochpunktes auf die Besonnungsdauer im Umfeld sowie die Windwirkung untersucht, siehe lfd. Nr. 1.5, 2.1 und 4.2.</p>
16	Stellungnahme 16		
16.1	<p>Höhenentwicklung</p> <p>Die bisherigen Gebäude hätten bereits eine stattliche Größe und gliederten sich gut in die Reihe der angrenzenden Bürogebäude an der Siegburger Straße ein. An die Höhenbegrenzungen im Bebauungsplan müssten sich alle halten. Eine Änderung als Gefälligkeit für einen bestimmten Arbeitgeber sei nicht verhältnismäßig.</p>	nein	Für das geplante Vorhaben wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt. Ein Bauleitplanverfahren unterliegt den gesetzlichen Anforderungen des Baugesetzbuches und der Planungshoheit der Stadt Köln mit ihrer Abwägungsentscheidung. Der Begriff der „Gefälligkeit“ muss daher strikt zurückgewiesen werden.
16.2	<p>Beteiligung</p> <p>Es wird darum gebeten, die Bürger am Verfahren zu beteiligen.</p>	ja	Siehe lfd. Nr. 1.6

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
17	Stellungnahme 17		
17.1	<p>Auswirkungen Zusätzlicher Büroraum an den schon großen vorhandenen und neu entstehenden Büroflächen im Deutzer Hafen mit den entsprechenden Arbeitsplätzen hätten erhebliche Auswirkungen auf den Stadtteil Poll. Es werde eine massive Verschattung der Wohnbebauung an der Allerseelenstraße und des Rolshover Kirchwegs sowie der angrenzenden Siedlung rund um den Efeuplatz befürchtet. Es wird eine fachkundige Untersuchung der Klimafolgen für die anliegenden Flächen – besonders vor dem Hintergrund steigender Temperaturen gefordert.</p>	ja	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die planbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB untersucht (siehe lfd. Nr. 1.4 und 1.5).</p>
17.2	<p>Stärkung des Umweltverbunds</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um den zusätzlichen, durch das Neubauprojekt zu erwartenden MIV-Zielverkehr zu vermeiden, ist die Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Radfahrer*innen, und zu Fußgehende) zu empfehlen. - Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie über die Siegburger Straße, auf werktäglich 5-Minuten. Die Stadtbahn sei jetzt schon überfüllt, so dass Fahrgäste an der Haltestelle Deutzer Freiheit stehen bleiben müssten. Ein solcher Zustand sei in Bezug auf einen attraktiven Nahverkehr unhaltbar. - eine zusätzliche Stadtbahnverbindung über die Deutzer Freiheit in Richtung Bahnhof Köln Messe/Deutz und nach Möglichkeit weiter nach Mülheim. - Prüfung einer Erschließung des Deutzer Hafens durch Nutzung der bestehenden Hafenbahntrasse unter Beibehaltung der bestehenden Strecke über die 	teilweise	<p>Die Stärkung des Umweltverbunds wird unterstützt. Zur verkehrlichen Einbindung der Planung „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln Deutz“ wird ein Mobilitätskonzept erstellt, das die Erkenntnisse aus der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt und auf eine Stärkung des Umweltverbunds gerichtet ist, siehe lfd. Nr. 1.3, 1.5 und 4.5.</p> <p>Die Stellungnahme bezieht sich auf verkehrliche Themen (bspw. Taktverdichtung Stadtbahn, neue Stadtbahnlinien, Ausbau Radwegenetz), die räumlich weit über das Plangebiet und auch über die Regelungsinhalte des Bebauungsplans hinausgehen.</p> <p>Im Bebauungsplanverfahren können nur gesicherte Netzergänzungen bzw. Ertüchtigungen im angrenzenden Verkehrsnetz im Prognosehorizont 2030 berücksichtigt werden, die bei Erreichen des Planungsrechts auch umgesetzt sind, siehe lfd. Nr. 1.3.</p> <p>Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Deutzer Hafen untersuchten Planfälle möglicher Netzergänzungen werden im</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Siegburger Str., damit auch bei Störungen eine Verbindung nach Porz bestehen bleibt. Zusätzlich sei die Einrichtung eines Gleiswechsels an der Haltestelle Poller Kirchweg zu empfehlen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine schnelle Umsetzung der S-Bahnlinie S16 auch im Vorlaufbetrieb. Diese Verbindung sollte zeitgleich mit der Bebauung geschaffen werden, um den neuen Bewohner*innen des Quartiers eine attraktive S-Bahn-Verbindung ins linksrheinische Köln zu ermöglichen. Mittelfristig sei der Bau eines zweiten Brückenbogens für die Südbrücke notwendig. - Fortsetzung des Radschnellweges von der Südbrücke kommend, weiterführend bis zur Technischen Hochschule in Deutz. - Ausbau und besserer Schutz der Radwege auf der Siegburger Str. in Poll und Deutz. Die bestehenden Radwege seien bisher nur unzureichend gesichert und geschützt. - Im Zuge der neuen Planung sollten die Eigentümer angehalten werden, Werkswohnungen zur Verfügung zu stellen. Durch die Kombination von wohnortnahen Arbeitsplätzen, einem attraktiven ÖPNV-Angebot sowie einer guten Fuß- und Radinfrastruktur - schon im Vorfeld (!) der Baumaßnahmen - könne die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden. - Die Verlängerung des Rolshover Kirchwegs bis zur Rolshover Straße sowie den Vollausbau der Anschlussstelle „Am Grauen Stein“ wird aus verkehrlichen wie städtebaulichen Gründen abgelehnt. Beide Maßnahmen würden zu einem erhöhten Verkehr auf dem Rolshover Kirchweg führen. Es wird befürchtet, dass dadurch Poll nicht entlastet, sondern mit zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet wird. 		<p>dortigen Verfahren geprüft und können aufgrund der im Verhältnis geringen Baumasse nicht in diesem Verfahren gelöst werden.</p> <p>Die Bereitstellung von Werkswohnungen widerspricht der vorhandenen bzw. geplanten Festsetzung eines Gewerbegebietes im Plangebiet.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Siegburger Straße in Poll sollte ebenfalls durch bauliche Maßnahmen so umgestaltet werden, dass sie dem Anliegerverkehr eine höhere Priorität einräumt und den Durchgangsverkehr deutlich reduziert. Ein noch höheres Verkehrsaufkommen könne auf dieser Verbindung nicht mehr verkraftet werden. Der bisherige Vorschlag aus der Planungspräsentation sei unzureichend, weil er im Grunde nur den Status Quo aufzeige und keine Lösungsvorschläge für die Zukunft biete. - Es wird angeregt, die Verkehrsplanungen flexibel zu gestalten, da sich der Mobilitätssplit der Zukunft nur schwer vorhersehen lasse. Es sei eine Planung vorzulegen, die die Stadt entsprechend anpassen kann. 		
17.3	<p>Bürgerbeteiligung Es wird darum gebeten, die Bürger am Verfahren zu beteiligen.</p>	ja	siehe lfd. Nr. 1.6
18	<p>Stellungnahme 18</p>		
18.1	<p>Bebauungsplan Deutzer Hafen Die Einwenderin hat bereits im Verfahren zum Bebauungsplan Deutzer Hafen im April 2019 Stellung genommen. Insbesondere werden Einschränkungen bzw. der Verlust der bisher bestehenden Blickbeziehungen in Richtung Westen befürchtet. Die vorbereitenden Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen legten ausschließlich die Auswirkungen auf den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Deutzer Hafen zugrunde. Es bedürfe ergänzend der planerischen Bewältigung der Auswirkungen auf die Umgebung, dies gelte auch für Verkehrslärmbeurteilung und Verkehr.</p>	nein	<p>siehe lfd. Nr. 2.3 Die vorhandenen, gewerblichen Nutzungen im Umfeld werden im Verfahren berücksichtigt (siehe lfd. Nr. 18.2).</p> <p>Die Einwenderin bemängelt die Auswirkungen der Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen auf das eigene Grundstück (außerhalb des Plangebiets). Die Abwägung erfolgte im Bebauungsplanverfahren Deutzer Hafen im Rahmen des Vorgabenbeschlusses (Stadtentwicklungsausschuss 19.09.2018). Eine ganzheitliche Betrachtung, insbesondere zum Thema Verkehr, wird vorgenommen (siehe lfd. Nr. 13.2).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Vorhandene gewerbliche Nutzungen, angrenzend an den Deutzer Hafen, müssten berücksichtigt werden.		
18.2	<p>Auswirkungen Hochhaus Es bedürfe der planerischen Bewältigung der Auswirkungen im Umfeld, insbesondere hinsichtlich Verkehrslärm und Verkehr. Vorhandene bzw. die zulässige produzierende gewerbliche Nutzung im Umfeld des Geltungsbereiches zum Bebauungsplan „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln – Deutz“ müssten berücksichtigt werden. Das vorhandene Planungsrecht werde nicht ausgeschöpft.</p>	ja	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die planbedingten Auswirkungen untersucht (siehe lfd. Nr. 1.5). Für die Bewertung der planbedingten Auswirkungen wird zwischen Bestand, Prognose Null-Fall und Prognose Plan-Fall unterschieden. Die Erkenntnisse aus den erstellten Gutachten werden im Rahmen der Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB berücksichtigt.</p> <p>Zusätzlich werden die Auswirkungen von Gewerbelärm, der auf das Plangebiet „Hochpunkt Siegburger Straße in Köln – Deutz“ einwirkt, sowie die Auswirkungen des planbedingten Gewerbelärms (Tiefgaragenein-/ausfahrt, technische Anlagen, Anlieferverkehr) untersucht. Aufgrund der Beibehaltung der Gebietskategorie „Gewerbegebiet“ ist nicht zu erwarten, dass die vorhandenen gewerblichen Nutzungen durch die „heranrückende“ Bürobauung in ihrer Entwicklung eingeschränkt werden.</p>
18.3	<p>Bebauungsplans Nr. 69439/04 Es wird vorgeschlagen, im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 69439/04 eine größere bauliche Ausnutzbarkeit zu ermöglichen, insbesondere im Hinblick auf die Höhe baulicher Anlagen.</p>	nein	Die Stellungnahme bezieht sich auf den rechtsverbindlichen Bebauungsplan östlich der Siegburger Straße (siehe lfd. Nr. 14.9).

Stand 20.04.2021