

Tabellarische Darstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials im Bebauungsplanverfahren

Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan –Arbeitstitel: Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur - in Köln-Deutz – eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

1. Öffentlichkeit

Die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 01.06.2022 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) vom 09.06.2022 bis zum 11.07.2022 durchgeführt. Im Zeitraum der Offenlage sind 15 Stellungnahmen eingegangen.

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.

Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
1			
1.1	im Rahmen des laufenden Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens nehmen wir Stellung zum vorbezeichneten Entwurf eines Bebauungsplans gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Die städtebaulich im Grundsatz zu begrüßende Entwicklung des Deutzer Hafens berührt unsere Belange als südlich des Plangebiets liegender Industriebetrieb. Wir wirken auf das Plangebiet ein, insbesondere durch die von unserem Betrieb einschließlich des notwendigen Verkehrs verursachten Geräuschemissionen, was zukünftigen Konflikten führen kann. Zudem ist die im Plangebiet liegende Straße „Am Schnellert“ die wesentliche und für den notwendigen LKW-Verkehr einzige Erschließungsverbindung zur Belieferung unseres Betriebes. Unzureichende Verkehrsqualitäten haben hier unmittelbare Auswirkungen auf unseren Geschäftsbetrieb und unsere Kunden. Hinzu kommen mögliche Beschränkungen der Nutzbarkeit eines nördlich unseres Werks gelegenen Erweiterungsbereichs.	Ja	<i>Bei der Planung der Erschließung (Anpassung der Straße Am Schnellert) und bei der gutachterlichen Untersuchung des Verkehrslärms wurden die Belange des Eingebenden berücksichtigt. Die Ausführungsplanung sieht eine Nutzung der Straße Am Schnellert auch während der Umbauphase vor. Die Straße ist für die Aufnahme des Lkw-Verkehrs ausreichend dimensioniert.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
1.2	<p>Bereits mit Stellungnahmen vom 29. April 2019 und vom 11. Juli 2019 trugen wir Ihnen unsere durch Ihr Planungsvorhaben berührten Belange und unsere diesbezüglichen Bedenken vor. Diese Belange und Bedenken bestehen weiterhin und werden hiermit auch in das Verfahren zu dem im Betreff genannten Bebauungsplanentwurf eingeführt. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir insofern auf die nochmals beigefügten Stellungnahmen, die wir hiermit vollumfänglich auch als Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf Nr. 68439/03 und zur Berücksichtigung im weiteren Verfahren sowie im Rahmen der Abwägung einreichen.</p>	Ja	<p><i>Die Stellungnahme vom 29. April 2019 ist in der Abwägungstabelle zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit berücksichtigt worden. Das Schreiben vom 11.07.2019 wird im vorliegenden Dokument unter der lfd. Nr. 1a behandelt.</i></p>
1.3	<p>Ergänzend weisen wir auf die folgenden Aspekte hin und nehmen hierzu gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Stellung: Die zukünftige industrielle Nutzung des nördlich unseres Werks gelegenen Erweiterungsbereichs, der regionalplanerisch als GIB-Bereich dargestellt wird, kann ausweislich der im aktuellen Verfahren vorgelegten schalltechnischen Untersuchung der Fa. ADU cologne und des dort tätigen Lärmgutachters im Plangebiet zu Überschreitungen relevanter nächtlicher Immissionsrichtwerte, die für das dort bisher vorgesehene urbane Gebiet gelten, führen. Die Meinung des Schallgutachters, ein Konflikt sei aber nicht gegeben, weil in den betreffenden Bereichen konkret kein Wohnen vorgesehen sei, halten wir unter Berufung auf die Rechtsprechung des OVG NRW bei Beibehaltung des planerischen Konzepts der Festsetzung eines urbanen Gebiets für unrichtig. Wir verweisen insofern auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 30. Januar 2018 - 2 D 102/14.NE. Danach sind in den betreffenden Bereichen Festsetzungen zu treffen, die jegliche Überschreitungen relevanter Immissionsrichtwerte nach der TA Lärm ausschließen, auch bei schutzbedürftigen gewerblichen Nutzungen. Bei allem Verständnis für</p>	Ja	<p><i>Der Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur trifft für den relevanten Bereich keine Festsetzungen. Diese werden im Zuge der Aufstellung eines Bebauungsplans für die südlichen Baufelder (07, 08, 09a und 09b) entwickelt, die dem Erweiterungsbereich des Werks am nächsten liegen. In den betreffenden Baufeldern ist Gewerbe, aber kein Wohnen vorgesehen. Sie stellen durch ihre dichte und hohe Bauweise außerdem einen abschirmenden Lärmschutz für die nördlich angrenzenden Baufelder dar. Der Flächennutzungsplan stellt nach der 227. Änderung für diesen Bereich eine Gewerbefläche dar. Die Entwicklungsmöglichkeiten und -bedürfnisse des Eingebenden werden im Rahmen des entsprechenden Teil-Bebauungsplan berücksichtigt. Hinsichtlich der konkreten Fragestellung zum Lärmschutz wurde durch den Gutachter festgestellt, dass die Schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die Vorgaben der TA Lärm durch die vorliegende Planung und die Festsetzungen im Bebauungsplan eingehalten werden. Dabei wurde auf die LAI Hinweise zur Auslegung der TA Lärm (März 2017, Nr.2.3) und auf eine diesbezügliche Aussage des LANUV NRW für Anlagenlärm im Land NRW zurückgegriffen. Demzufolge bleiben in Gebieten, in denen Wohnen generell – also inkl. sog. privilegiertem Wohnen, wie Hausmeisterwohnungen – ausgeschlossen sind, einzig offenbare</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>die Investoreninteressen am Deutzer Hafen bitten wir bei den Lärmgutachten die TA Lärm regelkonform zu beachten. Bitte teilen Sie uns das abschließende Ergebnis Ihrer Prüfung unserer Stellungnahme mit.</p>		<p><i>Fenster von Büroräumen (o.ä.) als Immissionsorte nach TA Lärm übrig. Da für das Arbeiten zur Nachtzeit kein besonderer Schutz der Nachtruhe besteht, ist daher in diesem Sonderfall auch für die Nachtzeit der jeweilige Tag-Richtwert heranzuziehen.</i></p>
1a			
1a.1	<p>[Stellungnahme vom 11. Juli 2019] Berücksichtigung der Pendlerverkehre Das Mobilitätskonzept der Stadt Köln richtet sich nach den Leitzielen des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“. Ziel des Strategiepapiers ist es, den Anteil des MIVs auf 33% zu reduzieren. Ausweislich der Präsentation der Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH zur Berechnung der durch die Entwicklung des Deutzer Hafens zu erwartenden Neuverkehre soll der MIV-Anteil aufgrund des Mobilitätskonzepts von heute 30% auf 25% in 2035 zurückgehen (Folie S. 53 der Präsentation der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung). Grundlage dieser Berechnung bildet jedoch lediglich der Wegezweck „Wohnen“. Der Wegezweck gibt Aufschluss darüber, für welchen Zweck eine Person einen Weg zurücklegt. Das bedeutet, dass der Wegezweck „Wohnen“ lediglich diejenigen Verkehrsströme berücksichtigt, die die Bewohner des Plangebiets zukünftig zurücklegen werden, um zu ihren Wohnungen zu gelangen. Keine Berücksichtigung findet derzeit jedoch der Pendlerverkehr, d.h. die Verkehrswege derjenigen Personen, die außerhalb Kölns wohnen und ihre Arbeitsstelle in der Stadt haben. Ausweislich der Aussage des Verkehrsplaners im Besprechungstermin liegen die Daten der Pendlerverkehre derzeit noch nicht vor, so dass diese aus diesem Grund bisher keine Berücksichtigung bei den Berechnungen finden konnten.</p>	Ja	<p><i>Das Mobilitätskonzept wurde seit dem Verfassen der Stellungnahme fortgeschrieben. Es bezieht sich explizit auf das Vorhaben der Gesamtentwicklung des Deutzer Hafens und stellt die Leitlinien und Grundsätze für die Erarbeitung des konkreten Verkehrsgutachtens dar. Neben den aufgeführten Wohnverkehren wurden auch Pendler- und gewerbliche Verkehre berücksichtigt. Nutzungen in und außerhalb des Gebiets des Deutzer Hafens wurden zum einen durch das Verkehrsmodell der Stadt Köln und zum anderen auf Basis konkreter Erhebungen und weiterführenden Prognosen auf Basis der erhobenen Zahlen berücksichtigt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Nach Angaben des online abrufbaren Pendleratlas NRW (www.pendleratlas.nrw.de) pendelten in 2017 täglich 337.359 Personen nach Köln, um dort zu arbeiten. Ein Vergleich dieser Anzahl zu der Einwohneranzahl Kölns von 1.077.611 (2017) verdeutlicht, wie hoch der Anteil der Pendler ist. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die Verkehrswege einer großen Anzahl an Pendlern das Plangebiet rund um den Deutzer Hafen queren werden, da dieses aufgrund der Nähe zur A4 und A559 eine beliebte Route der Pendler zur Innenstadt ist. Diese Verkehrswege müssen daher im Verkehrsgutachten ebenfalls unbedingt berücksichtigt werden.</p> <p>Wie in unserer Stellungnahme vom 29. April 2019 bereits dargelegt, kommt das von uns in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten zu dem Ergebnis, dass allein die von der Alfred H. Schütte GmbH & Co. KG verursachten Verkehrsströme in den kommenden Jahren zunehmen werden. Die Anzahl der Kfz wird demnach von 940 auf 1541 am Tag steigen. Hinzu kommt die erhebliche Verkehrszunahme durch die wohnliche und gewerbliche Nutzung des neuen Stadtquartiers. Darüber hinaus wird auch die Anzahl an Pendlern, die durch das neue Stadtquartier fahren werden, erheblich steigen.</p> <p>Es ist derzeit nicht ersichtlich, wie diese Verkehrsströme zukünftig planerisch bewältigt werden sollen. Eine baugebietsübergreifende Auseinandersetzung mit der Verkehrsproblematik muss aber zwingend erfolgen, soll eine sachgerechte Auseinandersetzung mit dem Interesse unseres Hauses an einer ungehinderten verkehrlichen Erschließung unseres Werkes erfolgen.</p>		
1a.2	<p>Sicherstellung der Verkehrsmaßnahmen Das Verkehrsgutachten sieht ein Erschließungskonzept mit mehreren Um- und Ausbaumaßnahmen des bestehenden Verkehrsnetzes rund um das Planungsgebiet vor.</p>	Ja	<p><i>Mit dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans – Teilplan Infrastruktur erfolgt gleichzeitig auch ein Planungsbeschluss für die Verkehrsmaßnahmen der äußeren Erschließung. Damit soll sichergestellt werden, dass die Verkehrsmaßnahmen rechtzeitig</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Die bisherige Planung geht davon aus, dass die verkehrliche Erschließung des neuen Quartiers sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des zukünftig durchquerenden Verkehrs diese Maßnahmen erfordern.</p> <p>Unberücksichtigt lässt die Planung hingegen bisher, wie die tatsächliche Umsetzung dieser Maßnahmen sichergestellt wird. Bauleitplanerische Festsetzungen dahingehend, dass die in dem Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, sind zwingend erforderlich. Es besteht ansonsten die Gefahr, dass das neue Quartier am Deutzer Hafen errichtet wird und das Verkehrsnetz nicht bzw. nicht in dem im Verkehrskonzept vorgesehenen Umfang ausgebaut wird. In diesem Fall wäre die Zuwegung unseres Werksgeländes erheblich gefährdet. Wir haben erhebliche Zweifel daran, ob die Verwirklichung der für notwendig erachteten Verkehrsmaßnahmen einem zukünftigen Bebauungsplan ausreichend genug sichergestellt sein wird.</p> <p>Darüber hinaus bleibt in der bisherigen Planung unberücksichtigt, was passiert, wenn die Ziele des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ nicht wie erwartet erreicht werden. In diesem Fall würden, wie auf der Folie S. 53 der Präsentation zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung dargestellt, bis zu 4.000 zusätzliche Kfz-Verkehre rund um das Planungsgebiet auftreten. Die bisherige Planung sieht jedoch keine Maßnahmen dazu vor, wie die Erschließung des Gebietes rund um den Deutzer Hafen auch in diesem Fall gewährleistet werden soll.</p> <p>Das Planungskonzept der Stadt Köln beruht bisher allein auf der Annahme des tatsächlichen Eintretens der prognostizierten Auswirkungen des Mobilitätskonzepts. Das Strategiepapier hierzu beinhaltet jedoch lediglich Leitgedanken. Wie in seiner Präambel richtig ausgeführt wird, hängt die Verwirklichung der Ziele des Strategiepapiers</p>		<p><i>umgesetzt werden. Der Teilplan Infrastruktur selbst erzeugt noch keine Verkehre. Erst mit der Aufstellung der Teil-Bebauungspläne für die Baufelder und deren sukzessiver Umsetzung, werden Mehrverkehre erzeugt. Mit jedem Teil-Bebauungsplan ist zu prüfen, ob die bis dahin umgesetzten Verkehrsmaßnahmen die Neuverkehre abwickeln können.</i></p> <p><i>Wesentlicher Bestandteil der Verkehrsplanungen sind die im Verkehrsgutachten beschriebenen Maßnahmen, die auf den Annahmen des Mobilitätskonzepts aufbauen. Einer Zunahme des Individualverkehrs wird durch entsprechende Mobilitätsangebote entgegengesteuert. Die verkehrliche Entwicklung im Plangebiet und dessen Umgebung wird durch die Stadt Köln – wie im übrigen Stadtgebiet – laufend beobachtet. Auf Entwicklungen kann adäquat reagiert werden.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>von der Mitwirkung der Einwohner Kölns ab. Offen bleibt hingegen, wie diese Mitwirkung planerisch gewährleistet werden soll. Wie in unserer Stellungnahme vom 29. April 2019 bereits ausgeführt wurde, sind Maßnahmen zur planerischen Sicherstellung der Erreichung der Ziele des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ bisher nicht zu erkennen. Es ist daher ungewiss, ob die Anwohner tatsächlich zur Erreichung der Ziele beitragen und sich deren Mobilitätsverhalten tatsächlich ändert. In unserer Stellungnahme vom 29. April 2019 hatten wir diesbezüglich bereits betont, dass aktuelle Statistiken eher auf das Gegenteil hindeuten. Danach ist davon auszugehen, dass der MIV trotz weit verbreiteter Carsharing-Angebote weiter zunimmt. Denn auch eine Vielzahl an Personen, die die Carsharing-Angebote in Anspruch nehmen, haben daneben noch einen eigenen PKW.</p>		
1a.3	<p>Zudem lässt sich dem bisherigen Planungskonzept nicht entnehmen, dass LKW auch nach Veränderung der Höhenlage der Straße „Am Schnellert“ die Südbrücke noch unterfahren können. Die Straße soll an die hochwassersichere Nutzungsebene von 47,20 m ü.N.N. angepasst werden. Ausweislich des Besprechungstermins vom 26. Juni 2019 wird bislang lediglich „davon ausgegangen“, dass ein Durchfahrtsverkehr auch der LKW weiterhin möglich sein wird. Dies ist aus unserer Sicht weiter zu untersuchen und planerisch auch sicherzustellen.</p>	Ja	<p><i>Die Straße Am Schnellert wird zwischen Poller Kirchweg und neuer Quartiersstraße auf ein hochwassersicheres Niveau von 47,23 m ü. NHN angehoben. Zwischen Quartiersstraße und Alfred-Schütte-Allee fällt die Höhe dann auf einer Länge von etwa 80 m wieder auf das ursprüngliche Straßenniveau ca. 46,48 m ü. NHN. Die Höhenlage der Straßenkreuzung Am Schnellert/Alfred-Schütte-Allee ändert sich also nicht. Eine Unterfahrung der Südbrücke durch LKW bleibt daher uneingeschränkt möglich.</i></p>
1a.4	<p>Erschließung während der Bauphase Die bisherige Planung sieht nicht vor, wie die ungehinderte verkehrliche Erschließung unseres Werkes während der Bauphase sichergestellt werden soll.</p>	Ja	<p><i>Die Befahrbarkeit der Straße Am Schnellert ist während (und nach) der gesamten Umbauphase gewährleistet. Im künftigen, umgestalteten Straßenraum ist die Fahrgasse nördlich des bestehenden Straßenverlaufs vorgesehen. Insofern kann die vorhan-</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Wie in der Stellungnahme vom 29. April 2019 bereits dargelegt, erreicht eine Vielzahl unserer Mitarbeiter das Betriebsgelände über die Straßen „Am Schnellert“ und die Alfred-Schütte-Allee. Über diese Straßen führt zudem der An- und Abfahrtsverkehr der LKW. Unser Betrieb ist daher auf eine gesicherte und qualifizierte Erschließung angewiesen.</p> <p>Aus den Ergebnissen unseres Verkehrsgutachtens wird ersichtlich, dass insbesondere die LKW-Verkehre (zu 81%) die nördliche Richtung nutzen und somit über die Straßen „Am Schnellert“ und Alfred-Schütte-Allee verkehren. Die südliche Richtung ist für den LKW-Verkehr rechtlich und faktisch unmöglich zu durchqueren, da er dann durch das Wohngebiet erfolgen müsste. Wohngebiete - insbesondere der Stadtteil Poll - kennzeichnen sich typischerweise durch schmale und kurze Straßen aus. Die LKW müssten somit mehrere Richtungswechsel vornehmen, um an ihr Ziel zu kommen. Zudem stehen in Wohngebieten meist abgestellte PKW am Straßenrand. Dies macht ein Durchfahren der LKW schwierig bzw. unmöglich.</p> <p>Um die im Verkehrskonzept vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen, bedarf es umfassender und langwieriger Baumaßnahmen. Insbesondere die zukünftig veränderte Höhenlage der Straße „Am Schnellert“ wird eine zumindest vorübergehende Beeinträchtigung der Nutzung und ggf. auch die zeitweilige Sperrung dieser Straße erfordern. Die bisherige Planung lässt nicht erkennen, wie während dieser Maßnahme eine qualitative und ausreichende Erschließung unseres Werksgeländes insbesondere für die LKW sichergestellt werden soll, zumal die Überquerung des Deutzer Hafens über die Drehbrücke politisch nicht gewollt ist und faktisch wegen der begrenzt-</p>		<p><i>dene Erschließung so lange erhalten bleiben, bis die neue Fahrgasse gemäß Verkehrsanlagenplanung für den öffentlichen Verkehr genutzt werden kann.</i></p> <p><i>Die verkehrstechnischen Randbedingungen für die Erschließung der südlich der Südbrücke gelegenen Nutzungen über die Straße Am Schnellert sind insofern auch unter Berücksichtigung der Entwicklung des Deutzer Hafens gegeben.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>ten Höhe bedingt durch die Brückenkonstruktion unmöglich ist. Wir bitten Sie daher im weiteren Planungsverlauf die Erforderlichkeit der verkehrlichen Erschließung unseres Werksgeländes auch während der Bauphase zu berücksichtigen.</p>		
2			
	<p>„Bürgerantrag“, Anregungen und Beschwerden nach §14 Hauptsatzung (§24 GO) hier: Anlegen von Schutzstreifen an Hochspannungsleitungen in bewohnten Bereichen, vorrangig in Köln-Poll und am Deutzer Hafen Hiermit mache ich gemäß § 14 der Hauptsatzung der Stadt Köln und § 24 der Gemeindeordnung NRW folgende Anregung: Die Verwaltung wird aufgefordert, Möglichkeiten zu prüfen, inwieweit in Köln Schutzbereiche mit mindestens 1 m je KV (plus einem Sicherheitszuschlag), d.h. insbesondere in Poll und am Deutzer Hafen mindestens 110 m, am Boden an Hochspannungsleitungen angelegt werden können, damit dort nicht – aus welchen Gründen auch immer - dauerhaft genutzte Einrichtungen oder Bauten entstehen und dadurch die Gesundheit von Personen gefährdet wird. Da z.B. die Bahnstromverstärkungsleitung entlang der Süd-Westtrasse – Südbrücke / Gremberghoven - der Eisenbahn in Poll meist nicht direkt als Hochspannungsleitung erkannt wird, sollte dies vorrangig geschehen und auch bei der Bebauung des Deutzer Hafens berücksichtigt werden. Hier sollte auch der zukünftige Ausbau der Strecke, d.h. Verbreiterung der Strecke und Nutzung durch Personen-</p>	ja	<p><i>Grundsätzlich ist die rechtliche Position für Genehmigungs- bzw. Planverfahren mit der 26. Bundesimmissionsschutzverordnung bundesweit geregelt. Diese enthält sowohl Grenz- als auch Vorsorgewerte für die elektrische Feldstärke und die magnetische Flussdichte von Niederfrequenzanlagen. In NRW liegen mit dem Abstandserlass (6. Juni 2007, MBl. NRW S. 659) in Anlage 4 Vorgaben zu Schutzabständen bei Hochspannungsfreileitungen vor, die über diese Regelung hinausgehen. Für die elektrischen und magnetischen Felder für die zweigleisige elektrifizierte Bahnstrecke sowie die dazu parallel verlaufende 110-kV-Bahnstromfreileitung der DB Energie GmbH in Köln-Poll wäre dementsprechend ein Abstand von 10 Metern zu beachten.</i></p> <p><i>Das Bundesamt für Strahlenschutz schließt sich den Empfehlungen der WHO an, angemessene Maßnahmen zur Minimierung der Exposition elektrischer und magnetischer Felder vorzusehen. Ein Mindestabstand in Abhängigkeit der Spannung der Hochspannungsleitungen geht aus den nachgereichten Quellen nicht hervor.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde eine gutachterliche Untersuchung erstellt. Dabei wurden die Belastungen durch die von den Bahnoberleitungen und der Freileitung am südöstlichen Rand des Planungsgebietes erzeugten magnetischen Felder ermittelt. Die Grenzwerte nach 26. BImSchV werden sehr deutlich unterschritten. Es gehen daher keine Gefahren für die Allgemeinbevölkerung aus.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>züge berücksichtigt werden. Durch eine geänderte Polung besteht derzeit auf der Strecke eine zu hohe Belastung für Personenzüge...</p> <p>Begründung</p> <p>Unbestritten bestehen an Hochspannungsleitungen Gefahren und Gefährdungen durch elektromagnetische Strahlung, wobei eine untere Grenze nicht wissenschaftlich festgelegt werden kann.</p> <p>Nachdem wir uns 2002 in Poll als „IG Bahnbetreffene“ speziell gegen diese 110-KV- DB-Hochspannungsleitung Kerpen-Sindorf-Gremberghoven engagierten, konnten durch ein dankenswerterweise von den „GRÜNEN“ in Auftrag gegebenes Gutachten erhöhte Messwerte und somit Gefährdungen nachgewiesen werden. Die DB änderte daraufhin dankenswerterweise die Polung und verringerte dadurch die Gefährdung von Anliegern, insbesondere Kindergärten (erhöhte aber zugleich die Strahlung auf der Fahrstrecke, was zu diesem Zeitpunkt aber relativ unbedeutend war, da dies eine reine Güterzugstrecke war).</p> <p>Beim Bahnstrom sind im Gegensatz zu normalen Hochspannungsleitungen Fehlströme über das Erdreich möglich. Von Bahntrassen, Hochspannungsleitungen der Bahn, aber auch von Umspannwerken sollte man wegen dieser Strahlung einen noch größeren Abstand einhalten. Bei den bestehenden angrenzenden Altbauten wurden 2002 zwar die gesetzlichen Grenzwerte einbehalten, diese liegen aber weit über den Empfehlungen der WHO. Bei neueren Sozialbauten in Poll habe ich Zweifel, ob hier nicht Gefährdungen, insbesondere für Kinder, vorhanden sind.</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Entsprechend den Empfehlungen von WHO und diversen Experten – das Bundesamt für Strahlenschutz ist geringfügig „toleranter“ - sollte ein Abstand von 1 m je KV eingehalten werden: Am Deutzer Hafen beträgt der Abstand nur zwischen ca. 30 m und 190 m, am Rolshover Kirchweg/Altenberger Kreuz nur ca. 18 m, am Kindergarten Altenberger Kreuz nur ca. 15 m Da aber eine Änderung der Polung, höhere Stromflüsse oder sogar eine Verlegung im Rahmen der geplanten S-Bahn nicht auszuschließen sind, sollten großzügige Schutzzonen eingerichtet werden. Außerdem sollte geprüft werden, inwieweit dies Auswirkungen auf Personen, elektronische Anlagen etc. im Neubaugebiet Deutzer Hafen haben kann</p>		
3			
3.1	<p>Der „Deutzer Hafen“ war und ist eine Sportstätte für Wassersport. Dies belegen auch historische Unterlagen, wie aus der Chronik der RTK Germania zu ihrem 100-jährigen Bestehen aus 2005 zu entnehmen ist: „Des Klubs zweite Station war, nachdem man den Hodenhoppen verlassen hat, das ehemalige schwimmende Bootshaus des Krefelder Rudervereins, dass im Deutzer Industriehafen, das später aus als Winterliegeplatz diente, vor Anker lag. Es wurde 1916 an den Schülerruderverein des Deutzer Gymnasiums weitergegeben (S.21).“</p> <p>Ziel: -Entstehung „Wassersportstätte Rechtsrheinisch“</p>	Ja	<p><i>Mit der Festsetzung des Hafenbeckens als „Wasserfläche mit der Zweckbestimmung nicht-motorisierter Wassersport“ wird dem Wassersport in seinen unterschiedlichen Ausprägungen im Hafenbecken Vorrang eingeräumt. Dazu gehört auch der über Vereine abgedeckte Wassersport wie Rudern und Kanu etc. Mit der Festsetzung Freibad ist ein Teil des Hafenbeckens für eine Schwimmnutzung vorgesehen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>-Schulsport und Vereinssport im Innenstadtbereich verbinden -Trainings- und Ausbildungsmöglichkeiten erschließen und erhalten -Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen ein attraktives Sportangebot auf dem Wasser zu machen.</p> <p>Wassersport -Breiten- und Parasport betreiben -Kanusport: Freizeitsport, Kanuslalom, Kanupolo, Drachenboot, Kanu- Freestyle, Kanumarathon, SUP -Rudersport: Freizeitsport, Wanderrudern, in Gig- und Rennbooten -Angebot für den Schulsport erweitern und ermöglichen: Lehrplan Fach Sport, Schulsportgemeinschaften, Schulsportfeste/Sport im Rahmen von Schulfesten, Schulsportwettkämpfe und Schulsporttage/Schulfahrten mit sportlichem Schwerpunkt.</p> <p>Befahrende Gewässer: -Stehendes Gewässer: Fühlinger See, Mülheimer Hafen, Deutzer Hafen -Fließendes Gewässer: Rhein, umliegende Nebenflüsse</p> <p>Situation -Köln ist eine wachsende Stadt. -Das rechtsrheinische Köln entwickelt sich von einem industriellen Standort zu einem Dienstleistungsort. -südöstlicher Rand des rechtsrheinischen Innenstadtbereichs (Deutz, Poll, etc.) -verschiedene Schulen im Einflussbereich: Grundschulen, Förderschulen, Gesamtschulen, Gymnasien, Berufskolleg, bis hin zur TH Köln.</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>-Verschiedene Sportanlagen, fehlende Schulsportübergreifende Angebote</p> <p>Planung „Deutzer Hafen“</p> <ul style="list-style-type: none"> -Lebendiges neues Veedel -Gemischte Bebauung u. a. Schulen -Fünf Themenschwerpunkte sind von besonderer Bedeutung: <p>öffentlich und privat – Lage, Anbindung, Freiräume sicher und geschützt – Hochwasser und Lärm vernetzt und verträglich – Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit dicht und gemischt – Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe, Kultur, Bildung, Freizeit vielfältig und bunt – Wohnformen, Typologien, Trägerschaften ... und Wassersport?!</p>		
3.2	<p><u>Erforderliche Infrastruktur für den Wassersport</u></p> <p>1.Möglichkeit zur Lagerung und Wartung der Boote und eine Steganlage</p> <ul style="list-style-type: none"> -Bootshaus an Land mit Steganlage an der Kaimauer -Bootshaus auf dem Wasser mit umgebender Steganlage -Unterbringung in einem anderen Gebäude, z. B. Bootskeller in geplanter Grundschule, in den Hallen der ehemaligen Holzfirma an der Alfred-Schütte- Allee, im ehemaligen „Hafenamt“, evtl. mit zusätzlicher Bootshalle -Steganlage, jeweils in Abhängigkeit des gewählten Standortes, (Ausführung entsprechend den gültigen Vorschriften) <p>2.Anbindung von Strom, Wasser, Abwasser, Zufahrt mit PKW plus Bootsanhänger</p> <p>In dem „Bootshaus“ sollen die notwendigen Boote (Kanus, Ruderboote) und Zubehör gelagert und gewartet</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Im Bebauungsplan wird kein explizites Bootshaus festgesetzt. Im weiteren Planungsprozess wird untersucht, wo und wie Infrastruktur für den Wassersport integriert werden kann.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>(Werkstatt) werden können. Ebenso ist eine Umkleemöglichkeit (Frauen, Männer) mit Toiletten und Duschköglichkeiten notwendig. Darüber hinaus wäre ein Schulungsraum sinnvoll.</p> <p>Für unsere Überlegungen haben wir die Hinweise aus dem Handbuch für Ruderanlagen, Boote und Reparaturen des Deutschen Ruderverbandes genutzt. Insbesondere für die Maße des Bootshauses und der Steganlagen (s: Anlage 4. Das Bootshaus 4.1 Maße und Anregungen für Ruderanlagen und 4.2 Steganlagen, DRV).</p> <p>In einem Bootshaus dieser Größe ließen sich z. B. auf jeder Hallenseite 2 Vierer hintereinander über 4 Etagen unterbringen bzw. auf der gegenüberliegenden Seite eine große Anzahl von Kajaks, jeweils inkl. Zubehör wie Skulls und Paddel, etc. Für die Unterbringung von kleineren Booten ergibt sich entsprechend mehr Platz für eine größere Anzahl von Booten.</p>		
4			
	<p>Bitte reduzieren sie den Verkehr auf dem Sandberg in Alt Poll. Diese kleine Straße ist das Nadelöhr sämtlichen Verkehrs vom Rheinufer und alt Poll. Es werden selten 30 km/h eingehalten, viele Kinder spielen dort, der Lärm macht krank. Umleiten übers Wasserfeld oder Poller Damm oder Alt Poll für Autos sperren. Bitte ändern sie etwas.</p>	Ja	<p><i>Im Verkehrsgutachten zum Gesamtvorhaben Deutzer Hafen wird in der Planfallkombination Planfall 2 (Umgestaltung Siegburger Straße im Ortsteil Köln-Poll) + Planfall 8 (Ertüchtigung Im Hasental/Östlicher Zubringer) eine Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Siegburger Straße und der Alfred-Schütte-Allee festgestellt. Dies betrifft auch das dazwischenliegende Verkehrsnetz von Alt-Poll.</i></p> <p><i>Der Nachweis der Umsetzbarkeit des Planfalls 2 wurde im Verkehrsgutachten rechnerisch erbracht. Hierbei wurde auch die geplante Umgestaltung der Knotenpunkte entlang der Siegburger Straße zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse u.a. in der Straße Am Sandberg durch die Stadt Köln berücksichtigt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>Insofern ist mit Umsetzung des Integrierten Plans und der empfohlenen Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept eine Entlastung von Alt-Poll verbunden.</i>
5			
	Die Poller Bürgerinnen und Bürger bitten darum, im vornherein zu berücksichtigen, dass im Falle der Verkehrsberuhigung der Siegburger Straße, die Nebenstrecken: Am Schnellert, Poller Kirchweg, Alfred Schütte Allee und die Poller Hauptstraße als Ausweichrouten genutzt werden. Diese Straßen, liegen mitten im Wohngebiet mit Schulen und Kindergärten. Hier kommt es heute schon, zu erhöhtem Verkehrsaufkommen, Rücksichtslosem fahren und überhöhter Geschwindigkeit. Zudem sind diese Straßen für noch mehr Verkehr nicht ausgelegt. Vielen Dank	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 4 verwiesen.</i>
6			
6.1	Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie über die Siegburger Straße auf werktäglich 5-Minuten. Die Stadtbahn ist schon jetzt teilweise zu voll, so dass Fahrgäste an der Haltestelle Deutzer Freiheit stehen bleiben müssen. Ein solcher Zustand ist in Bezug auf attraktiven Nahverkehr nicht haltbar. Zusätzliche Stadtbahnverbindung über die Deutzer Freiheit in Richtung Bahnhof Köln Messe/Deutz und nach Möglichkeit weiter nach Mülheim.	Ja	<i>Die Taktverdichtung der Stadtbahnlinie sowie die Planung des Linienverlaufes sind bereits Bestandteil der vorliegenden Planungen.</i>
6.2	Erhalt der Hafenbahntrasse als Schienenverbindung und Anpassung der Flächen entlang der Hafenpromenade, um eine Stadtbahnverbindung über die Hafenbahntrasse führen zu können. Dazu sind am Ende der Hafenmole auf	Nein	<i>Die Nutzung der Hafenbahntrasse als Stadtbahntrasse wurde im Planungsprozess geprüft. Aufgrund des Hochwasserschutzes ist die Anhebung der Straße Am Schnellert erforderlich, so dass eine unmittelbare Verbindung der Gleiskörper des Hafens mit den Gleisen jenseits der Südbrücke nicht möglich ist. Jenseits der</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Höhe der Drehbrücke entsprechende Flächen zur Einfädung der Stadtbahn in die bestehende Trasse der KVB-Linie 7 vorzusehen. Hierfür bedarf es entsprechender Änderungen besonders im Bereich der Kartendarstellung Blatt 1.		<i>Südbrücke wird die Trasse außerhalb des Wohnsiedlungsbereichs geführt. Darüber hinaus ist eine Integration in das stadtbahnnetz aus geometrischen und betrieblichen Gründen nicht möglich. Zurzeit wird die Trasse noch für den Güterverkehr genutzt.</i>
6.3	Bedarfsgerechte Dimensionierung der Quartiersstraße im Bereich der Querung des Hafenbeckens, um eine Querung der Linie 15 vom Ubierring über den Deutzer Hafen zu ermöglichen. Entsprechende Trassen sind freizuhalten und mit einzuplanen. In den entsprechenden Gebieten sind keine großkronigen Bäume zu pflanzen, sondern reversible Grünanlagen vorzusehen.	Teilweise	<i>Die Brücke der Quartiersstraße über das Hafenbecken wird entsprechend den vorgesehenen Nutzungen ausgeführt. Diese orientiert sich primär an den erforderlichen Breiten und Radien für den Linienbusverkehr. Die festgesetzten Pflanzmaßnahmen berücksichtigen den Raumbedarf der vorgesehenen Nutzungen. Eine Querung der Linie 15 vom Ubierring ist nicht vorgesehen und nicht realistisch umsetzbar. Zzt. wird die Einrichtung einer S-Bahnlinie S 16 über die Südbrücke geprüft.</i>
6.4	Eine Rheinquerung nur für den Umweltverbund (Stadtbahn, Fuß- und Radverkehr) in Höhe des Ubierrings, entsprechend dem städtebaulichen Masterplan für Köln aus 2009. Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung für die Führung der Linie 15 über den Rhein.	Kenntnisnahme / nein	<i>Die mögliche Querung des Rheins über die im Masterplan vorgesehene Brücke für den Fuß- und Radverkehr ist im Integrierten Plan berücksichtigt. Eine Querung für den ÖPNV ist durch die Einrichtung der S-Bahn-Linie S16 über die Südbrücke vorgesehen. Der Teilplan Infrastruktur enthält keine Festsetzungen, die diesen Planungen entgegenstehen. Die konkreten Planungen sind jedoch nicht Teil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die Führung der Linie 15 über den Rhein ist derzeit nicht Gegenstand der weiteren Prüfungen.</i>
6.5	Vorsorgliche Berücksichtigung der Idee eines Rheinpendels (Seilbahn), um im Falle der geprüften Machbarkeit im Deutzer Hafen eine entsprechende Freifläche für eine spätere Station zur Verfügung stellen zu können.	Kenntnisnahme	<i>Die Planung einer Seilbahn über den Rhein ist nicht hinreichend konkret, um sie im vorliegenden Bauleitplanverfahren berücksichtigen zu können. Gleichwohl ist der Platzbedarf für die Infrastruktur einer Seilbahn so gering, dass er auch zu einem späteren Zeitpunkt im Bereich des Deutzer Hafens erfüllt werden könnte. Eine spätere Umsetzung dieser Maßnahmen steht insofern nicht im Widerspruch zu der vorliegenden Planung.</i>
6.6	Vorsorgliche Einplanung einer entsprechenden Fläche für die Einbindung des Deutzer Hafens in die Linienstrecke	Ja	<i>Die Festsetzungen des Teilplans Infrastruktur erlauben die Errichtung von Anlagestellen für den ÖPNV. Weitergehende Festsetzungen sind nicht erforderlich.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	der Wasserbusse in Fährenform nach erfolgreichem Vorlaufbetrieb.		
6.7	<p>Eine schnelle Umsetzung der S-Bahnlinie S 16, auch im Vorlaufbetrieb, also ohne weiteren Brückenbogen. Diese Verbindung sollte mit Start der Bebauung stehen, um den neuen Bewohner:innen des Quartiers von Anfang an eine Alternative zum MIV zu bieten.</p> <p>Mittelfristig ist ein zweiter Brückenbogen für die Südbrücke aber notwendig. Entsprechende Flächen sind im Teilplan Blatt 2 auf der Straße Am Schnellert in Rücksprache mit der DB Netz AG vorzuhalten und bereits jetzt auszuweisen.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die für die Einrichtung der S-Bahnlinie S 16 erforderlichen Flächen liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Teilplans Infrastruktur, da für diesen Vorgang ein gesondertes Verfahren erforderlich wäre. Der Platzbedarf einer möglichen Erweiterung wurde jedoch berücksichtigt.</i></p> <p><i>Eine Realisierung der S-Bahnlinie vor Umsetzung des Deutzer Hafens wird von städtischer Seite sehr unterstützt, kann aufgrund der voneinander unabhängigen Verfahren und Bauträger nicht zugesichert werden.</i></p>
6.8	<p>Zur Feinerschließung im Deutzer Hafen und Poll befürworte ich einen Expressbus (Linie 150), der den Bahnhof in Deutz über den Deutzer Hafen mit der Siedlung In der Kreuzau verbindet. Im Teilplan Infrastruktur ist die sogenannte Quartiersstraße so zu planen, dass künftig auch Gelenkbusse das Quartier befahren können, entsprechende Bereiche sind in Kurven vorzuhalten und die KVB AG in die Planungen einzubeziehen.</p>	Ja	<p><i>Die Einrichtung der Buslinie 150 zur Anbindung des Bahnhofs Deutz gehört zu den kurzfristigen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes. Die Einrichtungsplanung erfolgt zzt. in Abstimmung mit den Kölner Verkehrsbetrieben.</i></p>
6.9	<p>Fortsetzung des Radschnellweges von der Südbrücke kommend, weiterführend bis zur Technischen Hochschule in Deutz.</p> <p>Entsprechende Flächen für Rampenbauwerke sind vorzusehen und mit der DB Netz AG abzustimmen, um nicht in Konkurrenz zum geplanten Ausbau der S-Bahnlinie 16 zu geraten.</p> <p>Im Bebauungsplan sind entlang der Siegburger Str. regelkonforme und sichere Radwege vorzusehen, entsprechend zu schützen und zeitnah umzusetzen.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Planung eines Radschnellweges ist nicht Teil des vorliegenden Bebauungsplan-Verfahrens. Eine Anbindung der Südbrücke an den Radverkehr ist vorgesehen. Die dafür erforderlichen Flächen liegen außerhalb des Geltungsbereichs.</i></p> <p><i>Die Siegburger Straße wird entsprechend den Anforderungen der RASt und EAR beidseitig mit Radfahrstreifen ausgebaut.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
6.10	Für den Bereich des Schutzhafens bei Hochwasser ist entsprechende Elektroladeinfrastruktur für die Binnenschifffahrt wie an den linksrheinischen Anlegestellen vorzusehen, um einen Dauerbetrieb von Dieselmotoren zu vermeiden.	Nein	<i>Das Hafenbecken des Deutzer Hafens kann gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans in besonders gelagerten Fällen, die eine Schifffahrtssperre auf dem Rhein nach sich ziehen, temporär und für eine eng begrenzte Zeit den betroffenen Schiffen Zugang zum Hafenbecken nördlich der geplanten Kfz-Brücke gewähren. Festmacheinrichtungen und die damit verbundene Infrastruktur (z.B. auch eine Elektroladeinfrastruktur) sind nicht vorgesehen, da die Nutzung zeitlich eingeschränkt ist.</i>
6.11	Da gerade Schüler:innen aus Poll täglich zu den Gymnasien in Deutz mit dem Fahrrad anreisen, ist die Route über die Straße „Alter Mühlenweg“ besonders zu betrachten und entsprechende Verbesserungen der Quermöglichkeiten der Straße „Im Hasental“ intensiv zu prüfen. Dabei dürfen die Interessen der Anwohner:innen der dortigen Straßen nicht unberücksichtigt bleiben und besonders eine Tieferlegung der Straße ist zu prüfen. So ist durch die verstärkte Nutzung der Straße mit erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen zu rechnen, die einer Tieferlegung örtlich für die Anwohner:innen reduziert.	Ja	<i>Im Zuge der Ausbauplanungen für die im Verkehrsgutachten ermittelte Planfallkombination Planfall 2 (Umgestaltung Siegburger Straße im Ortsteil Köln-Poll) + Planfall 8 (Ertüchtigung Im Hasental/Östlicher Zubringer) werden die Anforderungen an die regelgerechte Ausführung beachtet. Dabei werden sichere Quermöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr – insbesondere des Schulverkehrs – berücksichtigt. Dies gilt auch für die Querung Im Hasental.</i>
6.12	Durch die Kombination von wohnortnahen Arbeitsplätzen, einem attraktiven, verbesserten ÖPNV-Angebot sowie guter Fuß- und Radinfrastruktur – schon im Vorfeld der Baumaßnahmen – muss die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduziert werden.	Ja	<i>Im Rahmen der Entwicklung des Deutzer Hafens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das die wesentlichen Grundsätze und Leitlinien für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs für das Gebiet Deutzer Hafen aufzeigt und entsprechend im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Es soll ein nachhaltiges Mobilitätsangebot zur Minimierung der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV) durch die gezielte Förderung von Nahmobilität mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie einem gut ausgebauten ÖPNV-, Fuß- und Radwegenetz geschaffen werden.</i>
6.13	Die Haupteinschließung des Deutzer Hafens für den MIV soll über die Autobahn (Östliche Zubringerstraße) und die Straße „Im Hasental“, die in Höhe der Drehbrücke auf die Siegburger Straße mündet, abgewickelt werden. Bauliche Maßnahmen sind daher zwingend erforderlich, um den	Ja	<i>Bei der beschriebenen Erschließung handelt es sich um die im Verkehrsgutachten empfohlene Planfallkombination 2+8 - Planfall 2 (Umgestaltung der Siegburger Straße zwischen Am Schnellert und Auf dem Sandberg) + Planfall 8 (Ertüchtigung Im Hasen-</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Verkehr über diesen Anschluss zu lenken. Im Plan sind entsprechende Flächen für den linksabbiegenden Verkehr vorzuhalten.		<i>tal/Östlicher Zubringer). Die entsprechenden baulichen Maßnahmen werden in diesem Zuge umgesetzt und stellen Voraussetzungen für die Entwicklung des Deutzer Hafens dar.</i>
6.14	<p>Weiterhin ist bei der Erörterung näher auszuführen, warum eine Reduzierung des Verkehrs auf der Siegburger Straße anzunehmen ist, wenn doch die geplante neue Verkehrsführung deutlich länger sein wird als die altbekannte Strecke über die Siegburger Straße (im Vergleich: 7,4 km bei der Strecke über „Im Hasental“ und ca. 2,8 km bei der Strecke über die „Siegburger Str.“).</p> <p>In der Erörterung ist näher auszuführen, inwieweit durch bauliche Maßnahmen die Siegburger Straße unattraktiv für den Durchgangsverkehr werden soll und welche Verbesserungen für Poll entstehen sollen. Die zukünftige Verkehrsführung im Bereich Poll geht aus dem Teilplan nicht eindeutig hervor. Entsprechende verkehrseinschränkende Maßnahmen sind zwingend durchzuführen. Für die Anwohner:innen von Poll ist eine Einschränkung der Durchfahrt lediglich durch Ampelschaltung nicht hinnehmbar, weil dies zu erheblichen Staus an der Straße „Auf dem Sandberg“ führen wird.</p> <p>Der MIV-Durchgangsverkehr vom Deutzer Hafen in Richtung der Autobahn über Alt-Poll (Poller Hauptstraße) ist mit entsprechenden Maßnahmen (Busschleusen) zu unterbinden.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Verkehrserhebungen und Verkehrsdaten ergeben im Bestand für den Bereich der Siegburger Straße in Köln-Poll einen hohen Anteil an Durchgangsverkehren. Unter anderem handelt es sich hierbei insbesondere um Durchgangsverkehre in und aus Richtung Porz, also Verkehren mit Nord–Süd Richtung. Für Durchgangsverkehre mit dieser Ausrichtung wird mit dem Ausbau der Straßen Im Hasental, B 55a und östlicher Zubringer eine für diesen Verkehr attraktive alternative Route mit kürzeren Reisezeiten angeboten.</i></p> <p><i>Die angestrebten Verkehrsverlagerungen werden durch die Umbaumaßnahmen und die damit verbundene Attraktivierung der neu geplanten Haupterschließung in Verbindung mit der Verringerung der Aufnahmekapazitäten im Bereich der Siegburger Straße zur Reduzierung des Verkehrs forciert. Die Maßnahmen werden im Planfall 2 näher beschrieben.</i></p> <p><i>Grundlegend für die Routenwahl – und damit die Wirksamkeit der Maßnahme– ist die Fahrzeit. Diese ist bei der Route über die östliche Zubringerstraße bereits im Bestand mindesten äquivalent zur Route über die Siegburger Straße. Durch die beschriebenen Maßnahmen wird die Routenwahl über die östliche Zubringerstraße zukünftig noch attraktiver. Neben der Länge der Strecke sind hier weitere Faktoren, wie z.B. der Verkehrsfluss und die Kapazitäten maßgeblich. Diese bestimmen in der Summe auch die umweltbezogenen Auswirkungen der Maßnahme.</i></p> <p><i>Durch die Modellrechnungen im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird die Wirksamkeit der Planfallkombination 2+8 bestätigt. Der Verkehr wird auf das übergeordnete Netz verlagert und nicht in den Siedlungsschwerpunkten belassen. Es wird eine Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Siegburger Straße und der Alfred-Schütte-Allee festgestellt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>Mit dem Planungsbeschluss der Verkehrsmaßnahmen wird die Umsetzung der Planfallkombination 2+8 in die Wege geleitet.</i>
6.15	Eine Verlängerung des Rolshover Kirchwegs bis zur Rolshover Straße sowie den Vollausbau der Anschlussstelle „Am Grauen Stein“ lehne ich aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen ab. Beide Optionen (Planfall 3) attraktiveren den MIV und führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem Rolshover Kirchweg. Ich glaube, dass dadurch Poll nicht entlastet, sondern mit zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet wird.	Ja	<i>Die genannten Maßnahmen werden nicht weiterverfolgt. Es ist die Umsetzung der Planfallkombination 2+8 – Planfall 2 (Umgestaltung Siegburger Straße im Ortsteil Köln-Poll) + Planfall 8 (Erüchtigung Im Hasental/Östlicher Zubringer) vorgesehen. Das Verkehrsgutachten attestiert dieser Planfallkombination eine positive verkehrliche Wirkung und prognostiziert eine Entlastung der Siegburger Straße in Poll-Zentrum sowie eine Verlagerung der Durchgangsverkehre auf das übergeordnete Straßennetz.</i>
7			
	Die Stellungnahme ist im Wortlaut deckungsgleich mit Stellungnahme Nr. 6.		<i>Für die Beantwortung der Stellungnahme wird auf die laufende Nummer 6 verwiesen.</i>
7			
7.1	Das Verkehrsgutachten ist sehr qualifiziert und umfangreich, ich halte es für sehr gut, habe noch nie so ein gutes in Poll erlebt. Allerdings scheinen zu wenig lokale Spezialitäten untersucht worden sein, was erklärlich ist, da Poll schon immer ein Stiefkind für Köln war und daher nur wenig persönliche Erfahrungswerte vorliegen	Kenntnisnahme	<i>Grundlage für das Verkehrsgutachten sind makroskopische und mikroskopische Untersuchungen der prognostizierten Verkehrssituation, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und deren Verwendung und Verlässlichkeit allgemein anerkannt ist. Neben den im Rahmen des Verkehrsgutachtens durchgeführten Erhebungen bildet das Verkehrsmodell der Stadt Köln eine wesentliche Grundlage des Gutachtens. Dieses beinhaltet – wie in der Verkehrsuntersuchung zum Prognose-Nullfall aufgeführt – Maßnahmen aus diversen Verkehrsuntersuchungen, die auf rechtsrheinischer Seite durchgeführt wurden. Dieses Vorgehen entspricht dem aktuellen Stand der Technik und hat sich in Köln bewährt.</i>
7.2	Warum wurde die Verkehrssituation Deutz nicht untersucht?	Ja	<i>Der Untersuchungsraum des Verkehrsgutachtens geht über das Plangebiet und die unmittelbar angrenzenden Straßen hinaus.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>a. Warum wurde die Verkehre Richtung Deutz nicht untersucht?</p> <p>b. Viele fahren über Gotenring nach Kölner Nord-Westen bzw. Autobahnauffahrten Messe Deutz Richtung A3 oder Richtung Innere Kanalstraße</p> <p>c. Viele fahren über Mindener Str. nach Deutzer Brücke, Kölner Nord-Westen bzw. Autobahnauffahrten Messe Deutz Richtung A3 oder Richtung Innere Kanalstraße</p>		<p><i>Die Verkehrssituation der Stadtteile Deutz und Poll (siehe lfd. Nr. 7.1) wurde im Verkehrsgutachten berücksichtigt.</i></p>
7.3	<p>Es wurde angeblich nur eine Verkehrserhebung an der Ecke Schnellert Richtung Alfred-Schütte- Allee gemacht – wann? Warum nur eine?</p> <p>Wie ist die Verteilung über 24 Stunden?</p> <p>Warum keine aktuelle? Die genutzte Erhebung ist von 2016/17</p>	Ja	<p><i>Es wurden zu verschiedenen Zeitpunkten Verkehrserhebungen an einer Vielzahl von Knotenpunkten im Bereich des Deutzer Hafens und weiterer für die übergeordnete Erschließung relevanter Bereiche durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für die Simulationsberechnungen des Verkehrsgutachtens. Als Ausgangszustand des Gutachtens wurde die Phase der bestehenden Hafennutzung definiert. Insofern ist der Erhebungszustand 2016/17 korrekt.</i></p> <p><i>Der Erhebungszeitraum dokumentiert bewusst den Strukturwandel und die damit verbundenen verkehrlichen Änderungen. Die prognostizierten Neuverkehre des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Planfalls geben unabhängig vom Jahr der Bestanderhebung die künftige Situation ohne bzw. mit Entwicklung des Deutzer Hafens wieder.</i></p>
7.4	<p>Ein angeblich hoher Durchgangsverkehr auf der Siegburger Str. durch Poll Richtung Porz ist kein Argument für eine Verlagerung des Verkehrs auf den Östlichen Zubringer / Flughafenautobahn – eher ein Gegenargument, denn die Autofahrer kennen sich aus und nutzen die für sie beste Route, u.a. weil die Flughafenautobahn meist hochbelastet ist....</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.14 verwiesen.</i></p>
7.5	<p>In die Verkehrsuntersuchung wurde u.a. auch die frühere Untersuchung zum Projekt Bebauung Poller Damm genommen, obwohl sich diese nach Meinung der Bevölkerung als unrealistisch gezeigt hat.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die verkehrliche Untersuchung des Gutachters erfolgt auf der Grundlage des Prognose-Nullfalls. In dem Prognose-Nullfall sind die Verkehrserzeugungen aus sämtlichen Bauvorhaben, welche</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>sich in der Realisierung oder für die ein Planungsbeschluss vorliegt, enthalten.</i>
7.6	Es ist m.E. unrealistisch, dass nur 30% über die Siegburger Str. durch Poll fahren.	Kenntnisnahme	<i>Die Annahmen beruhen auf der Auswertung des Verkehrsmodells der Stadt Köln. Zur weiteren Erläuterung des Verkehrsmodells wird auf die lfd. Nr. 7.1 verwiesen.</i>
7.7	Warum wurde der Gewerbeverkehr von ca. 6.000 Arbeitsplätzen nicht näher untersucht. Ver- und Entsorger werden die kürzeste Route benutzen, d.h. Siegburger Str.. Da helfen Beschilderungen, Verbote und Polizeikontrollen nur begrenzt, wie die aktuellen Probleme mit dem – verbotenen – Schwerverkehr auf der Siegburger Str. zeigen.	Ja	<i>Es wurden alle Neuverkehre des geplanten Vorhabens und damit auch der neu entstehende Gewerbeverkehr in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.</i>
7.8	In der Prognose 2035 wird der Verkehr auf dem Schnellert mit 6400 Fahrten prognostiziert, aber die attraktive Schnellverbindung über die Alfred Schütte nicht erwähnt. Die Attraktivität der Fahrten durch Alt-Poll zeigt sich werktätlich zu Beginn und Ende der Arbeit bei Schütte...	Ja	<i>In der Planfallkombination 2+8 wird eine Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz/24h für die Straße Am Schnellert ermittelt. Dies entspricht einer Zunahme von 6.400 Kfz/24h im Vergleich zum Prognose-Nullfall (= allgemeine Verkehrsentwicklung ohne Verwirklichung des Deutzer Hafens). Für die Alfred-Schütte-Allee wird eine Belastung mit 2.500 Kfz/24h (entsprechend eine Abnahme um 1.200 Kfz/24h im Vergleich zum Prognose-Nullfall) und für den Poller Kirchweg eine Belastung mit 2.400 Kfz/24h ermittelt (entsprechend eine Abnahme um 200 Kfz/24h im Vergleich zum Prognose-Nullfall). Die stärkere Belastung der Straße Am Schnellert resultiert primär aus dem Zielverkehr in das Gebiet des Deutzer Hafens, der über das (im Planfall 8) ertüchtigte, übergeordnete Straßennetz abgewickelt wird. Aufgrund der im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen ist mit einer umfassenden Entlastung der Alfred-Schütte-Allee und einer moderaten Entlastung des Poller Kirchwegs zu rechnen.</i>
7.9	Das Bild von der Siegburger Str. zur Prognose 2 ist nicht aussagekräftig, wenn nicht sogar unsinnig, denn parkende Autos ragen in den Radfahr-Schutzstreifen hinein,	Ja	<i>Der Ausbau der Siegburger Straße wird dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>zudem können die vorgeschriebenen Abstände von Straßenbahn und Autos zu Radfahrern nicht eingehalten werden, d.h. hier muss evtl. im Schleichverkehr gefahren werden.</p>		<p><i>Im Bestand weist der Straßenraum sehr ungeordnete Verhältnisse auf. Der Streckenzug ist geprägt von wechselnden Nutzungen im Querschnitt und der Längsrichtung. Zukünftig sollen die Nutzungsverhältnisse und Querschnittsaufteilungen über die gesamte Länge klar strukturiert und geordnet sein.</i></p>
7.10	<p>Ist die die aktuell vorgeschlagene Umgestaltung der Kölner Straße für Radfahrer berücksichtigt?</p>	Ja	<p><i>Die Umgestaltung der Kölner Straße ist im Verkehrsmodell der Stadt Köln berücksichtigt.</i></p>
7.11	<p>Eine Verkehrsplanung für die Zukunft muss auch Radwege, insbesondere eine Radschnellverbindung Porz-Köln berücksichtigen. Dies wird versäumt!</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Radverkehrsplanung liegt im Aufgabenbereich der Stadt Köln. Alle relevanten Planungen für das vorliegende Vorhaben sind nach Abstimmung mit der Stadt Köln berücksichtigt.</i></p>
7.12	<p>Die Annahme, dass durch einen weiteren Umbau der Siegburger Str. der Durchgangsverkehr verringert wird, ist strittig, da der Verkehr bereits durch ähnliche Maßnahmen im Geschäftsbereich gebremst wird und spätestens am Zebrastreifen bzw. an der Kreuzung Auf dem Sandberg.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.14 verwiesen.</i></p>
7.13	<p>Es ist gut, dass nur die Varianten 2 und 8 bevorzugt werden, alle anderen sind unrealistisch.</p>	Kenntnisnahme	
7.14	<p>Warum sollen Anwohner erst nördlich fahren über Hasental und dann im Bogen um Poll herum südlich fahren, wenn Siegburger Str. und Alfred-Schütte-Allee 4 km kürzer und schneller? Prognosen, dass der Verkehr auf der Siegburger Str. und auf der Alfred-Schütte-Allee sogar im Vergleich zu heute geringer wird, sind sehr kritisch zu betrachten... Einen derart großen Umweg zu empfehlen, ist umweltpolitisch sehr bedenklich... Die Variante über Hasental, Östlichen Zubringer und A4 ist unrealistisch, da sich der Verkehr regelmäßig zwischen Gremberg und Poll wegen der vielen Auffahrten von Autos aus Porz staut.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.14 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
7.15	Warum wurden keine Verbindungen über den Rhein untersucht? Z.B. Wasserbus ab NATO-Rampe nach Porz oder nach Raderthal / Südstadt?	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.6 verwiesen.</i>
7.16	Warum wurden keine Fähr- oder Brückenverbindungen (über Südbrücke oder Severinsbrücke) zur Südstadt über den Rhein untersucht?	Ja	<i>Die bestehenden Brücken sind in der vorliegenden Untersuchung berücksichtigt. Eine Fährverbindung erübrigt sich aufgrund der bestehenden Brückenverbindungen. Die im Masterplan Innenstadt vorgesehene Brückenverbindung zwischen Ubierring und Deutzer Hafen ist im Integrierten Plan berücksichtigt und wird in einem gesonderten Planverfahren untersucht. Entsprechende Festsetzungen im Teilplan Infrastruktur sind nicht erforderlich.</i>
7.17	<p>Ich schlage für die Alfred-Schütte-Allee eine „Unechte Einbahnstraße“ – evtl. mit Zeitfenster – ab Müllergasse vor, d.h. Verbot der Durchfahrt nach Poll</p> <p>Ich schlage für die Alfred-Schütte-Allee eine Pfortner-Ampel – evtl. mit Zeitfenster – an der Südbrücke vor.</p>	Nein	<p><i>Die Alfred-Schütte-Allee hat eine Erschließungsfunktion für die Schütte Werk den ÖPNV und die Anwohner. Diese Funktion könnte sie als unechte Einbahnstraße nicht mehr erfüllen. Hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse wird auf die lfd. Nr. 7.8 verwiesen.</i></p> <p><i>Eine relevante Zunahme des Verkehrs auf der Alfred-Schütte-Allee ist nicht zu erwarten. Insofern sind die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht erforderlich.</i></p>
7			
	Die Stellungnahme ist im Wortlaut deckungsgleich mit Stellungnahme Nr. 6.		<i>Für die Beantwortung der Stellungnahme wird auf die laufende Nummer 6 verwiesen.</i>
9			
	Das vorgestellte Verkehrskonzept scheint gerade in Bezug auf die Siegburger Str. vorw. Auf das Prinzip Hoffnung zu setzen. Die Siegburger Str. ist heute schon am Limit und kann nicht noch zwei weitere „Autoquellen“ vertragen (den Deutzer Hafen und den Ausbau der A4). Leider scheint es so, als wenn die Stadt Köln den Stadtteil	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.14 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Poll mal wieder zum Wohle von Deutz und Porz vernachlässigt.		
10			
10.1	<p>Wir möchten dieser Stellungnahme voranstellen, dass die Poller BürgerInnen die geplante Transformation des Deutzer Hafens sehr begrüßen und sich auf die damit einhergehende neue Nachbarschaft freuen.</p> <p>Gleichwohl können die Planunterlagen dieser 1. Offenlage des B-Plan Entwurfes noch nicht die Bedenken gegen erhebliche nachteilige Planungsauswirkungen in der Nachbarschaft ausraumen. Die Poller BürgerInnen sind unmittelbar und umfänglich von solchen nachteiligen Auswirkungen betroffen.</p> <p>Das Gesamtkonzept Deutzer Hafen ist über Jahre entwickelt worden. Zu diesem Zweck wurden sehr viele Unterlagen und Gutachten erstellt, die von uns in der knappen Offenlagefrist nicht detailliert geprüft werden können. Jedoch mochten wir verschiedene Aspekte zum Verkehrskonzept und zum Lärm-Immissionsschutz aufgreifen, von denen wir meinen, dass diese noch nicht hinreichend berücksichtigt wurden.</p> <p>Die Planung Deutzer Hafen geht von etwa 7.000 Einwohnern und zusätzlichen 7.000 Arbeitskräften aus. Im Vergleich zählt Poll etwa 11.000 Einwohner und das heutige Deutz etwa 15.500 Einwohner¹.</p> <p>Aufgrund der Dimension des Planvorhabens sind umfangreiche Auswirkungen in der umliegenden schutzbedürftigen Nachbarschaft insbesondere in Poll und Deutz zu erwarten.</p>	Kenntnisnahme	<i>Die Verwaltung dankt für die ausführliche Auseinandersetzung mit der Thematik.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Viele vergleichbare Planungen in Städten wie Offenbach, Neuss und Hamburg haben gerichtlichen Kontrollen teils nicht Stand gehalten. Mit diesen Erkenntnissen sollte die Planung zum Deutzer Hafen kritisch geprüft und das Abwägungsmaterial sachgerecht fortentwickelt werden.</p> <p>Für die gesamte Planung gilt, dass gemäß § 1 Abs. 7 BauGB die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Das Abwägungsgebot umfasst als Verfahrensnorm gem. § 2 Abs. 3 BauGB das Gebot zur Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials. Es stellt inhaltlich Anforderungen an den Abwägungsvorgang und an das Abwägungsergebnis. Das Abwägungsgebot ist verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung Belange nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge hätten eingestellt werden müssen, wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder wenn der Ausgleich, zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.</p> <p>A Verkehrsuntersuchung, Ergebnisbericht Stand Januar 2022 und Mobilitätskonzept Deutzer Hafen, Stand Juni 2021</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung der Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH, Ergebnisbericht Stand Januar 2022 ist Teil des Abwägungsmaterials. Sie enthält sehr umfangreiche Betrachtungen für das Plangebiet selbst und für bestimmte Verkehrswege in der Nachbarschaft.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung baut auf dem Mobilitätskonzept Stand Juni 2021 auf, welches ebenfalls von der Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH erstellt wurde und</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Teil des Abwägungsmaterials ist. Beide Untersuchungen sind gut strukturiert und die Sachverhalte sind verständlich beschrieben. Hierzu führen wir aus:</p>		
10.2	<p>Untersuchungsbereiche in Poll und Deutz</p> <p>Aus den Verkehrszahlen wird erkennbar, dass die Planung ein hohes Konfliktpotenzial für die schutzbedürftige Nachbarschaft in Poll und Deutz birgt. Beide Stadtteile sind bereits ohne Planung des Deutzer Hafens heute und auch im Prognosefall 2035 („Nullfall“) in Teilen erheblich verkehrs- und lärmbelastet. Die Verkehrsuntersuchung stellt bei der Betrachtung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall und Planfall 1 auf Seite 26 kennzeichnend fest: „Die im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall ermittelte Mehrbelastung der südlichen Siegburger Straße (südlich der Straße Am Schnellert) kann das bestehende Straßennetz nicht aufnehmen.“ Nach Umsetzung der Planung Deutzer Hafen („Planfall 1“) ist für beide Stadtteile eine erhebliche Veränderung der Verkehrssituation und damit auch der Verkehrslärm-situation zu erwarten. Dies betrifft nicht nur die unmittelbar angrenzenden Nachbargrundstücke zum Plangebiet, sondern auch weiter entfernt liegende Bereiche mit schutzbedürftigen Nutzungen. Seitens Poller BürgerInnen wird bemängelt, dass in der Verkehrsuntersuchung eine ausführliche Darstellung zum Verkehrsaufkommen in Deutz und Poll nicht offengelegt wird. Insbesondere für gravierend betroffene Straßen in Alt-Poll, wie z.B. Alfred-Schutte-Allee, Maifischgasse, Poller Hauptstraße und Poller Damm, oder auch Am Altenberger Kreuz und in Deutz am Gotenring und auf der Mindener Straße liegen keine Verkehrszahlen für den Prognose-Nullfall, Planfall</p>	Ja	<p><i>Die genannten Straßen sind im Rahmen des Verkehrsgutachtens auf Basis des Verkehrsmodells der Stadt Köln untersucht worden (vgl. lfd. Nr. 7.1). Die Untersuchung hat keine relevanten, vorhabenbedingten Einflüsse auf die genannten Straßen ergeben. Die Zahlen sind in den Abbildungen des Verkehrsgutachtens (z.B. Planfallkombination 2+8 – absolute Zahlen Abb. 42, Differenzen zum Prognose-Nullfall Abb. 43) dargestellt. Sind in den Abbildungen der Differenzen zum Prognose-Nullfall keine Zahlen enthalten, ist die Veränderung i.d.R. nicht erheblich. Der Untersuchungsraum der makroskopischen Simulation umfasst gesamten rechtsrheinischen Bereich sowie an das Planungsgebiet angrenzende linksrheinische Bereiche des Kölner Straßenverkehrsnetzes.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>1 und Planfall 2+8 vor. Das Konfliktpotenzial einerseits und die Raumbedeutsamkeit der Planung andererseits sind hinreichend bekannt. Daher gehört auch eine entsprechend umfassende Betrachtung und Darstellung der Verkehrssituation in der Nachbarschaft zum erforderlichen Abwägungsmaterial des Bebauungsplanverfahrens gem. §2 Absatz 3 BauGB, welches in dem Fall nicht vorliegt. Die Poller BürgerInnen regen an, den Untersuchungsbereich des Verkehrsgutachtens auszudehnen, so dass (mindestens) die angrenzenden Stadtteile in Poll und Deutz mit allen wesentlichen Verkehrsstraßen vollständig erfasst und dargestellt sind.</p>		
10.3	<p>Ermittlung der planbedingten motorisierten Individualverkehre (MIV)</p> <p>In der Verkehrsuntersuchung wird lt. Anhang 1 der MIV-Anteil bei Bewohnern mit 26% angesetzt. Als Quelle wird die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) von 2017 erwähnt. Die Poller BürgerInnen bezweifeln, dass dieser Ansatz für das Planvorhaben geeignet ist. Das Verkehrsgutachten lehnt die Wohnbebauungsschlüssel für Verkehr an die Wohnbebauung in Deutz an. Diese Anlehnung ist nach unserer Ansicht nicht gerechtfertigt. Die Anwohner in dem sehr verwinkelten Deutz haben ein sehr großes ÖPNV-Angebot und verfügen über ein sehr dichtes Einkaufsangebot für den täglichen Bedarf mit kurzen Verkehrswegen. Dieser Umstand führt zu einem stark reduzierten Bedarf an motorisiertem Verkehr. Der Gebietscharakter des geplanten Deutzer Hafens entspricht nicht dem des heutigen Stadtteils Deutz, vielmehr ist die Planung aufgrund des hohen Wohn- und Freizeitwerts und der recht großzügigen Platzverhältnisse eher mit dem Gebietscharakter des benachbarten Stadtteils</p>	Ja	<p><i>Die verwendeten Eingangsdaten wurden im Rahmen der bundesweiten Studie Mobilität in Deutschland (MiD) erhoben, sind jedoch ausdrücklich auf das Kölner Stadtgebiet bezogen. Somit geben diese konkret das Verkehrsverhalten der Kölner Bürger wieder.</i></p> <p><i>Im Deutzer Hafen ist eine dichte Wohnbebauung vorgesehen, welche auf ein dichtes Versorgungsnetz für Waren des täglichen Bedarfes innerhalb des Quartiers zurückgreifen kann. Somit sind hier auch durch das engmaschig geplante Fuß- und Radwegenetz kurze Wegelängen gewährleistet. Ebenso wird durch die neu geplante Buslinie durch das Quartier, die Nähe zur Stadtbahn und die geplante S-Bahn ein umfassendes ÖPNV-Angebot geschaffen. Der weniger dicht besiedelte Stadtteil Poll eignet sich insofern nicht als Referenz für den Deutzer Hafen.</i></p> <p><i>Der Anteil des MIV gibt nicht den Anteil des Pkw-Besitzes wieder, sondern den prozentualen Anteil der Kfz-Fahrten am Verkehrsaufkommen. Die verwendeten MIV-Anteile beruhen ebenfalls auf den Erhebungsdaten der Stadt Köln, welche im Rahmen der MiD 2017 ermittelt wurden.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Poll vergleichbar. Lt. den Kölner statistischen Nachrichten von 1/20192 waren in Köln in 2017 im Schnitt 363 Privat- PKW je 1.000 Einwohner zugelassen Das entspricht einem MIV-Anteil von 36,3% in Gesamt-Köln. Im Stadtteil Deutz lag der MIV-Anteil bei unter 30%, in Poll bei 40% - 50%.</p> <p>Der angesetzte MIV-Anteil von 26% weicht von den vorliegenden Tatsachen erheblich ab. Die vorgenommene Anlehnung ist nicht geeignet, um eine sichere Prognose zu erzeugen. Die Abweichung ist gravierend und hat unmittelbar Einfluss auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung. Die Poller Bürgerinnen regen an, alle MIV Ansätze in der Verkehrsuntersuchung zu überprüfen und den Tatsachen entsprechend zu korrigieren.</p>		
10.4	<p>Modal-Split Szenarien</p> <p>In dem Mobilitätskonzept sind drei Modal-Split Szenarien erarbeitet, in denen die Annahme verankert ist, dass ein von der Wegelänge abhängiger Anteil an Wegen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), aufgrund der Umsetzung der für die einzelnen Verkehrsmittel erarbeiteten Maßnahmen Konzepte, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fus- und Radverkehr sowie ÖPNV) verlagert werden kann. Zur Ermittlung der maßgebenden Verkehrsmengen in der Verkehrsuntersuchung wurde das Szenario 1 (kurzfristig umsetzbar) verwendet.</p> <p>Szenario 1 sieht die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept und die Erschließung des Deutzer Hafens durch eine neue Buslinie 150 vor, aber keine Veränderung der Stadtbahnanbindung und kein Anschluss an die S-Bahn. Man erwartet dadurch</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlagerung von 20% der sehr kurzen MIV-Wege (<2 km) zum Fußverkehr, 	Ja	<p><i>Die genannten Ansätze zur Reduzierung des MIV-Anteils beruhen auf dem Maßnahmenkonzept des Mobilitätskonzeptes für den Deutzer Hafen. Die Maßnahmen sind im Mobilitätskonzept getrennt nach jeweiligem Verkehrsträger erläutert. Die gewählten Kennwerte beruhen auf gängigen wissenschaftlichen Annahmen und sind entsprechend der Planung des Quartiers gewählt. In der Regel wurden Maximalwerte verwendet, um in der Berechnung „auf der sicheren Seite“ zu stehen.</i></p> <p><i>Die Ansätze und Kennwerte sind in Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Köln als Grundlage für die weiteren Prognosen festgelegt worden.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- Verlagerung von 15% der kurzen MIV-Wege (<5 km) zum Radverkehr, - Verlagerung von 5% der langen MIV-Wege (>5 km) zum OV. Die Poller Bürgerinnen begrüßen die anvisierte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Die Grundlagen und Annahmen im Mobilitätskonzept und in der Verkehrsuntersuchung werden nach unserer Auffassung jedoch nicht nachvollziehbar hergeleitet und sind nicht plausibel. Es finden sich im Mobilitätskonzept und auch in der Verkehrsuntersuchung keine konkreten Ausführungen, wie diese %-Zahlen der Verlagerung tatsächlich erreicht werden sollen. Auch fehlen Angaben zur Prognosesicherheit.</p> <p>Kennwerte der Verkehrserzeugung</p> <p>Auch sind die angesetzten Kennwerte der Verkehrserzeugung des Deutzer Hafens lt. Anhang 1 der Verkehrsuntersuchung nicht nachvollziehbar und führen nach Einschätzung der Poller Bürgerinnen zu einer Unterschätzung des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Zum Beispiel werden in Anhang 1, Seite 102 bei der Kategorie Gewerbe (Buro) für den Wirtschaftsverkehr Ansätze gewählt, die von der Tendenz eher die untere Grenze der dort genannten Bandbreiten widerspiegeln. Die Untersuchung kommt mit diesen Ansätzen auf 4962 Kfz-Fahrten je Werktag. Würde man hingegen die Mittelwerte der Bandbreiten ansetzen, resultieren daraus bereits 8300 Kfz-Fahrten, bei Verwendung der Maximalwerte wurden sich sogar 13354 Kfz-Fahrten ergeben. Bei vielen weiteren Kategorien sind die Ansätze ebenfalls nicht hergeleitet und spiegeln eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Fahrbewegungen wieder, was</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	eine entsprechend hohe Prognoseunsicherheit nach sich zieht.		
10.5	<p>Verkehrsverteilung</p> <p>Zur Verkehrsverteilung wird in der Planfallvariante 1 der Verkehrsuntersuchung angenommen, dass der Deutzer-Hafen-Verkehr überwiegend in Richtung Norden abfließt und nur ca. 30% in Richtung Süden durch Poll. Auch diese Annahme wird in dem Abwägungsmaterial nicht ausreichend hergeleitet und begründet und kann daher von den Poller Bürgerinnen nicht nachvollzogen werden. Zwar ist erkennbar, dass sich die Ansätze an den heutigen Fahrbeziehungen des Stadtteils Deutz und am Nachbargewerbe des Deutzer Hafens orientieren. Es fehlt aber eine konkrete Herleitung, weshalb diese Daten für den Deutzer Hafen geeignet sein sollen und welche Korrekturwerte im Sinne der Prognosesicherheit ggf. in Ansatz zu bringen sind.</p>	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 7.1 verwiesen.</i>
10.6	<p>Verkehrseingangsdaten insgesamt</p> <p>Gerade wenn ein einheitlicher anerkannter wissenschaftlicher Standard nicht existiert, sind die Annahmen und die Berechnungsmethodik – insbesondere in komplexen Abhängigkeitsgeflechten wie im vorliegenden Fall – in geeigneter Weise darzustellen und zu begründen. Wenn sich ein Plangeber auf die Ergebnisse einer vorgelegten Untersuchung stützt und darauf die weitere Planung ausrichtet, muss diese Untersuchung in sich klar, nachvollziehbar und hinreichend transparent sein. Sowohl das Mobilitätskonzept als auch die Verkehrsuntersuchung leiden nach Auffassung der Poller Bürgerinnen an solcher Klarheit, Nachvollziehbarkeit und Transparenz. Selbst fachkundige Personen der Poller Bürgerinnen können auf</p>	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 10.2 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Basis der Angaben im Abwägungsmaterial die entsprechenden Sachverhalte nicht plausibel nachvollziehen. Beispielhaft fehlen für den Analyse-Fall belastbare Zahlenwerte für die Alfred-Schutte-Allee, Maifischgasse, Poller Hauptstraße, Poller Damm, Auf dem Sandberg und für die Auf- und Abfahrten an der Autobahnanschlussstelle Poll.</p>		
10.7	<p>Insgesamt steht somit in Zweifel, dass mit den Ausgangswerten und Annahmen des Mobilitätskonzeptes und der Verkehrsuntersuchung vom Plangeber eine qualifizierte und belastbare Verkehrsplanung aufgebaut werden kann. Vielmehr sieht es so aus, dass sich mit den gewählten Ansätzen für Poll eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen ergibt. Da auch die Verkehrslärmprognose der Fa. ADU Cologne auf die Daten des Verkehrsgutachtens aufbaut, hat dies in der Folge auch eine Unterschätzung der planbedingten Verkehrslärmauswirkungen und der daraus abgeleiteten Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz im Plangebiet und in der Nachbarschaft zum Plangebiet zur Folge. Die Poller Bürgerinnen regen an, das Mobilitätskonzept und das Verkehrsgutachten nachzubessern. Die Herleitung der Verkehrsaufkommen und der Verkehrsaufteilung ist transparent und nachvollziehbar darzustellen. Auch sollten die Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Modal-Split Szenarien konkreter beschrieben und entsprechende Maßnahmen festgesetzt werden. Dabei ist im Hinblick auf die Planungssicherheit auch zu untersuchen, was passiert, wenn die getroffenen Annahmen nicht oder nur teilweise eintreten werden.</p>	Ja	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 10.4 verwiesen.</i></p>
10.8	Prognose-Nullfall	Ja	<p><i>Der Prognose-Nullfall beruht auf dem Verkehrsmodell der Stadt Köln. In diesem sind die genannten Maßnahmen auf Basis von</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Die Prognose-Planfälle bauen auf dem Prognose-Nullfall auf. Es werden verschiedene Entwicklungen im Umfeld des Plangebietes namentlich genannt, die für den Prognose-Nullfall berücksichtigt wurden. Jedoch fehlen hierzu nachvollziehbare Zahlen, sodass die Eingangsdaten für den Prognose-Nullfall nicht auf Plausibilität geprüft werden können. Dies stellt einen erheblichen Mangel dar. Die Poller Bürgerinnen regen an, die Eingangsdaten für die in Kapitel 4.2.1 auf Seite 20 genannten Entwicklungen im Umfeld des Bauvorhabens offenzulegen, damit eine Plausibilitätsprüfung vorgenommen werden kann.</p>		<p><i>Einzelgutachten berücksichtigt, welche einen maßgebenden Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Umfeld vor Fertigstellung des Planvorhabens haben. Die Maßnahmen sind im Verkehrsgutachten aufgeführt, deren jeweilige verkehrliche Auswirkungen sind den entsprechenden Gutachten zu entnehmen und können aufgrund des einzelnen Umfangs im Verkehrsgutachten zum geplanten Vorhaben nicht aufgelistet werden.</i></p>
10.9	<p>Prognose-Planfall 1</p> <p>Das Verkehrsgutachten geht im Prognose-Planfall 1 davon aus, dass der Bau eines neuen Stadtteils mit ca. 7.000 Bewohnern und 7.000 Arbeitsplätzen bereits ohne jegliche Verkehrsmaßnahmen zu einer ungewöhnlichen Reduktion von 1.500 Fahrten/Tag auf der Alfred-Schütte-Allee (unmittelbar südlich Am Schnellert) führen wird, obwohl diese Strecke (Alt-Poll) die zweit kürzeste und womöglich zweitattraktivste Strecke zwischen Deutzer Hafen und Autobahnanschlussstelle Poll darstellt. Das Gutachten präsentiert diesen unerklärlichen Verkehrsrückgang von 1.500 Fahrzeugen/Tag als Ergebnis einer „schwarzen Box“. Die Basis dafür wird nicht mit konkreten Zahlen belegt, sodass auch hier die Eingangsdaten und die Ergebnisse nicht nachvollziehbar sind und auch nicht theoretisch von einem dritten Fachexperten kontrollierbar oder rekonstruierbar sind. Hinzu kommt, dass die Ergebnisse des Planfalls 1 der Logik und allen veröffentlichten und offengelegten Daten und Sachverhalten erheblich widersprechen. Wir regen an, auch für den Prognose-Planfall 1 nachvollziehbare und plausible Daten offen zu legen und eine entsprechend ausreichende Frist</p>	Ja	<p><i>Der Prognose-Planfall 1 beinhaltet lediglich die Entwicklung des Deutzer Hafens ohne begleitende Maßnahmen im umliegenden Straßenverkehrsnetz. Die Verkehrsverteilung erfolgt anhand des Verkehrsmodells der Stadt Köln. Die genannten Verkehrsreduktionen beruhen auf der Sperrung der Drehbrücke sowie auf einer steigenden Verkehrsbelastung im Bereich des Plangebietes. Diese beiden Punkte führen zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung auf dieser Route, da das überregionale Verkehrsnetz (Im Hasental/Deutzer Ring) gestärkt und somit attraktiver wird.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	anzubieten, in der die Anwohner mit ihren Fachleuten das Zahlenmaterial und die Ergebnisse analysieren und bewerten können.		
10.10	<p>Wirksamkeit der Planfallvariante 2+8</p> <p>In der Verkehrsuntersuchung werden Planfallkombinationen betrachtet mit dem Ziel, die Siegburger Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt Poll vom Durchgangsverkehr merklich zu entlasten. Laut Verkehrsuntersuchung wird die Planfallvariante 2+8 als Vorzugsvariante weiterverfolgt. Diese Variante ist eine Kombination aus Umgestaltung der Siegburger Straße in Poll (Planfall 2) verbunden mit der Ertüchtigung Im Hasental / Östlicher Zubringer (Planfall 8). Vereinfacht gesagt soll die Durchfahrt über die Siegburger Straße zur A4 unattraktiver werden und die Durchfahrt über Hasental / Östlicher Zubringer zur A4 soll attraktiver werden. Nach Auffassung der Poller Bürgerinnen wird in der Verkehrsuntersuchung nicht ausreichend nachvollziehbar hergeleitet und begründet, wieso die Planfallvariante 2+8 zu den genannten Verkehrszahlen führen sollte. Wir haben aufgrund unserer Ortskenntnis erhebliche Zweifel, dass die gesetzten Ziele mit den dargestellten Maßnahmen auch nur annähernd erreicht werden können. Es dürfte unstrittig sein, dass Verkehrsteilnehmer als Durchfahrtstrecke zwischen Plangebiet Deutzer Hafen und A4 diejenige Fahrstrecke wählen werden, die nach Lage der Dinge am attraktivsten erscheint. Dabei spielen u.a. die Fahrzeit, die Wegstreckenlänge und auch bekannte Stauzonen eine wesentliche Rolle für die Wahl oder Abwahl bestimmter Fahrstrecken. Die Verkehrsuntersuchung verkennt nach Auffassung der Poller Bürgerinnen die tatsächlichen Verhältnisse vor Ort. Sie unterstellt, dass die Verkehrsteilnehmer nach Umset-</p>	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.14 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>zung der Planfallvariante 2+8 bevorzugt über Im Hasental / Östlicher Zubringer die Verbindung zur A4 aufsuchen werden. Jeder ortskundige Anwohner weiß, dass sich auf der A4 an Werktagen morgens und abends der Verkehr rund um die Rodenkirchener Brücke staut. Daher besteht ein großes Interesse aller Verkehrsteilnehmer, diese Staustrecke soweit wie möglich abzukürzen. Dies hat zur Folge, dass auch nach Umsetzung der Planfallvariante 2+8 die Strecken a) Siegburger Straße und b) Alt-Poll über die Alfred-Schutte-Allee ff. und c) Kaltenbornweg weiterhin als attraktive Fahrstrecken berücksichtigt werden. Darauf geht die Verkehrsuntersuchung nicht ein. Die Stausituation rund um die Rodenkirchener Brücke ist in der Verkehrsuntersuchung nicht erwähnt und dargestellt. Die Verkehrsuntersuchung geht vielmehr nur von den DTV-Werten aus, also von durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken über 24h, welche Verkehrsspitzen und Verkehrsstaus in keiner Weise berücksichtigen. Somit werden in der Verkehrsuntersuchung die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und damit der spezifische Einzelfall nicht reflektiert. Das angestrebte Ziel der Planfallkombination 2+8 kann nicht erreicht werden, da die Strecke Im Hasental / Östlicher Zubringer durch die Staus im Bereich Rodenkirchener Brücke nicht die gewünschte Attraktivität erreichen kann. Es steht daher in Zweifel, dass sich die vorliegende Untersuchung als zuverlässige Prognosegrundlage für die planbedingten Verkehrsauswirkungen und die damit einhergehende, prognostizierte Lärmbelastung eignet.</p> <p>Daran ändert auch nichts, dass bereits ein Ausbau der A4 im Bereich der Rodenkirchener Brücke diskutiert wird, da zum heutigen Zeitpunkt weder eine finale Planung noch die Umsetzung, die Art der Ausführung oder der Zeithorizont dieses Vorhabens feststehen. Die Planung</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Deutzer Hafen muss daher planerische Lösungen entwickeln, die auch unabhängig vom Ausbau der Rodenkirchener Brücke funktionieren. Auch wird von den Poller Bürgerinnen angezweifelt, dass die geplanten verkehrlichen und baulichen Maßnahmen an der Siegburger Straße lt. Planfall-2 ausreichen, damit die Verkehrsteilnehmer diese Strecke in dem in der Verkehrsuntersuchung skizzierten Umfang meiden werden. Denn speziell der Planfall 2 stellt keine wesentliche Veränderung gegenüber der heutigen Situation auf der Siegburger Straße dar. Vielmehr soll die heutige Situation durch wenige bauliche Maßnahmen in Verbindung mit intelligenten Ampeln mit Vorrangschaltung für den ÖPNV ergänzt werden. Dabei wird aber übersehen, dass sich schon heute die Radfahrer, der ÖPNV und die Kfz auf der engen Strecke arrangieren und insbesondere der ÖPNV faktisch bereits eine Bevorrechtigung genießt. Aus der Verkehrsuntersuchung lässt sich nicht nachvollziehen,</p> <ul style="list-style-type: none">- weshalb die Siegburger Straße nach Umsetzung von Planfall 2 derart unattraktiv werden sollte, dass ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer vom/zum Plangebiet lieber eine ca. 4,5 km längere Fahrstrecke und eine zusätzliche Staustrecke auf der A4 in Kauf nehmen sollten, verbunden mit einem erheblichen Zeitverlust,- warum es trotz des erheblichen Verkehrsaufkommens vom Deutzer Hafen von ca. 22.800 Kfz-Fahrten pro Werktag durch die Maßnahmen lt. Planfallkombination 2+8 gar zu einer deutlichen Verkehrsreduzierung von über 20% auf der Siegburger Straße in Poll gegenüber dem Prognose-Nullfall kommen sollte. Die Verkehrsuntersuchung verkennt nach Ansicht der Poller Bürgerinnen auch hier die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse. In der Folge werden die Auswirkungen der Planfallmaßnahmen		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>2 und 8 stark überschätzt. Nach Ansicht der Poller Bürgerinnen handelt sich bei den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung eher um ein Wunschdenken. Eine beachtliche Verletzung des § 2 Abs. 3 BauGB liegt nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB vor, wenn die von der Planung berührten Belange, die dem Plangeber bekannt sind oder hatten bekannt sein müssen, in wesentlichen Punkten nichtzutreffend ermittelt oder bewertet worden sind und der Mangel ganz offensichtlich für das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens von relevantem Einfluss ist. Dies ist vorliegend der Fall, denn die örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse inkl. Stauzonen sind hinreichend bekannt und werden schon in den Medien regelmäßig diskutiert. Trotz dieser Kenntnis sind sie in der Verkehrsuntersuchung unzureichend reflektiert. Eine Prognose hat sich immer an den jeweiligen konkreten Umständen zu orientieren, die für den jeweils vorherzusagenden Wert bedeutsam sind. Dies gilt auch für die Bestimmung des ungünstigsten Falles, den die Prognose gegebenenfalls abbilden muss, um auf der sicheren Seite zu liegen. Vgl. OVG NRW, Urteil vom 5. Dezember 2017 – 10 D 97/15.NE Nach Auffassung der Poller BürgerInnen verfehlt das vorliegende Verkehrsgutachten diese Anforderungen. Die Fehler sind offensichtlich und auf das Ergebnis von Einfluss. Daher steht in Zweifel, dass die Verkehrsuntersuchung mit der dort vorgestellten Prognose und Planung als Abwägungsmaterial für den Bebauungsplan geeignet ist. Die Poller BürgerInnen regen an, die Verkehrsuntersuchung umfangreich nachzubessern, damit eine sachgerechte Abwägung stattfinden kann. Dabei sind die Planfälle 2 und 8 genauer zu definieren und zu untersuchen. Es ist im Detail transparent und nachvollziehbar herzuleiten, wie sich die genannten Verkehrszahlen für den Prognose-Planfall ergeben. Die</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>verkehrsbaulichen Maßnahmen für die Planfalle 2 und 8 sind zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen und festzusetzen. Ziel der Maßnahmen muss es sein, die gewünschte Verkehrsreduzierung auf der Siegburger Straße auch tatsächlich sicherzustellen und keine neuen Schleichwege wie z.B. über Alt-Poll entstehen zu lassen.</p>		
10.11	<p>Verkehrsentwicklung in Alt-Poll</p> <p>Mit Alt-Poll ist in dieser Stellungnahme das Poller Stadtgebiet zwischen Siegburger Straße und der Alfred-Schutte-Allee bzw. den Rheinanlagen gemeint. Die Verkehrsuntersuchung enthält keine detaillierten Ausführungen für Alt-Poll. Aus den wenigen Daten im Kartenmaterial der Verkehrsuntersuchung lässt sich ablesen, dass die Planer nach Umsetzung der Planvariante 2+8 von einer Verkehrsreduzierung auf der Alfred-Schutte-Allee und angrenzende Straßen in Alt-Poll ausgeht. Die Poller BürgerInnen haben erhebliche Zweifel an der Richtigkeit dieser Prognose. Es ist ohne Weiteres für jedermann erkennbar, dass ein Vorhaben von der Dimension des Deutzer Hafens mit geplanten 7.000 Einwohnern und zusätzlichen 7.000 Arbeitskräften mit erheblichen nachbarschaftlichen Auswirkungen in der direkt angrenzenden Nachbarschaft Alt-Poll verbunden sein wird. Daher gehört zunächst eine entsprechend detaillierte Betrachtung zum erforderlichen und unverzichtbaren Abwägungsmaterial eines solchen raumbedeutsamen Bebauungsplanverfahrens. Dies fehlt in der Verkehrsuntersuchung. Seitens der Poller Bürgerinnen besteht große Sorge, dass Alt-Poll nach Realisierung des Plangebietes Deutzer Hafen verstärkt als Durchfahrtstrecke zwischen dem Plangebiet und der A4, sowie den weiter südlich gelegenen Stadtteilen genutzt wird. Die teilweise engen Straßen des ehemaligen Fi-</p>	Ja	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 10.2 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>scherdorfs Alt-Poll werden bereits heute von vielen Autofahrern als Schleichweg oder zur Umfahrung von Verkehrsstaus genutzt. Für die Anwohner und auch für die Kinder auf dem Weg zur Alt-Poller Schule und zum Kindergarten ist das eine hohe Belastung und auch Gefährdung. Die Verkehrsuntersuchung verkennt offenbar das verkehrliche Dilemma, mit dem die Alt-Poller Anwohner bereits heute konfrontiert sind. Trotz der engen Straßen scheint Alt-Poll für viele Verkehrsteilnehmer eine attraktive Fahrstrecke zu sein und es ist zu befürchten, dass nach Umsetzung des Planvorhabens Deutzer Hafen viele weitere Verkehrsteilnehmer hinzukommen werden. Aufgrund der Ortskenntnis der Poller BürgerInnen ist sehr wahrscheinlich, dass Alt-Poll gerade nach Realisierung der Planvariante 2+8 (= beabsichtigte Unattraktivität der Siegburger Straße) nochmals attraktiver wird als Schleichweg zwischen Deutzer Hafen und Autobahn. Weder dieser Umstand wird in der Verkehrsuntersuchung reflektiert noch die vorstehend beschriebene Stauproblematik auf der Rodenkirchener Brücke. Dadurch kommt die Verkehrsuntersuchung erkennbar fehlerhaft zu dem Ergebnis, dass in Alt-Poll das Verkehrsaufkommen beim Planfall 2+8 gegenüber dem Prognose Nullfall sogar sinken soll. Für die Alfred-Schütte-Allee wird eine Reduzierung um 1200 Fahrbewegungen prognostiziert. Nach Ansicht der Poller BürgerInnen weist die Verkehrsuntersuchung für Alt-Poll insgesamt ein erhebliches Ermittlungs- und Bewertungsdefizit auf. Die Ergebnisse sind nicht plausibel. Die Poller BürgerInnen regen an, die Verkehrsuntersuchung zu erweitern und zu verbessern. Die Verkehrsauswirkungen in Alt-Poll sind im Detail zu untersuchen. Dabei sollte eine Einzelfallbetrachtung erfolgen, die den tatsächlichen örtlichen und verkehrlichen Verhältnissen in Alt-Poll und im weiteren Verkehrsumfeld gerecht</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>wird. Eine ‚reguläre‘ Verkehrsprognose mit DTV-Werten über 24h und ohne die Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und Stauzonen ist nicht ausreichend und wird zu keinen tragfähigen Ergebnissen führen können.</p>		
10.12	<p>11 Erholungsraume Poller Wiesen / Alfred-Schutte-Allee</p> <p>Poll mit den Poller Wiesen entlang der Alfred-Schutte-Allee dient den Anwohnern seit jeher als Ruckzugs- und Erholungsraum. Die Poller Wiesen gelten ohnehin als Naherholungsgebiet für den gesamten Kölner Raum. Während im Plangebiet Deutzer Hafen lt. Planung die Alfred-Schutte-Allee vorbildhaft für den motorisierten Verkehr – und damit insbesondere für motorisierte Besucher aus ganz Köln – gesperrt wird, um die Poller Wiesen entlang des Hafengebiets optimal als Erholungsraum nutzen zu können, sollen die Poller Anwohner auf ihrem Abschnitt der Alfred-Schutte-Allee künftig den gesamten motorisierten Wiesen-Besucherandrang aus ganz Köln ausgesetzt werden, der sich bisher auf die gesamte Strecke der Alfred-Schutte-Allee verteilt hatte. Diese eigennützige Verschiebung der Verkehrsbelastungen aus dem Deutzer Hafen nach Poll, um den eigenen Bereich der Wiesen „faktisch“ zu einer nahezu privaten Idylle und Vorzeigelandschaft für die eigenen Anwohner und Mieter zu machen, widerspricht jeglichem gerechten Abwägungsgebot. Die Poller BürgerInnen regen an, ein Gesamtkonzept zur Sicherung und Aufwertung der Poller Wiesen am Deutzer Hafen und in Poll zu erstellen. Es sind Lösungen zu erarbeiten, die die gesamten Poller Wiesen behandeln, statt eigene Interessen selektiv durchzusetzen.</p>	Ja	<p><i>Es erfolgen keine Verkehrsverlagerungen zu Erholungszwecken aus dem Deutzer Hafen in die südliche Alfred-Schütte-Allee. Vielmehr werden auch im Plangebiet öffentliche Stellplätze entlang der Erschließungsstraßen, in Parkhäusern und Tiefgaragen angelegt, welche für den Besuch der Poller Wiesen genutzt werden können. Jedoch ist dieses Angebot nachrangig gegenüber dem verbesserten Angebot der ÖPNV-Erschließung sowie dem Angebot für den Rad- und Fußverkehr zu sehen. Insgesamt ist hier mit einer Verkehrsreduktion des Kfz-Verkehrs zu rechnen.</i></p>
10.13	Schleichweg Alfred-Schutte-Allee, Poller Hauptstraße	Ja	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 7.8 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Das Verkehrsgutachten berücksichtigt nichtzutreffend die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den naheliegenden Schleichwegen durch Alt-Poll. Zwar ist zur Reduzierung von Verkehren aus dem Plangebiet Deutzer Hafen nach Alt-Poll vorgesehen, dass es von der Quartierstraße zur Straße Am Schnellert nur eine Linksabbiegerspur geben soll. Diese Maßnahme kann aber nicht darüber hinwegtauschen, dass die weiteren Verbindungen nach Alt-Poll über den Poller Kirchweg und über die Alfred-Schutte-Allee erhalten bleiben sollen. Damit fällt es den Verkehrsteilnehmern leicht, bei Bedarf jederzeit über Alt-Poll zu fahren. Hinzu kommt, dass im Plangebiet Deutzer Hafen nur begrenzt Parkplätze zur Verfügung stehen werden. Somit werden viele Besucher versuchen, entlang der Alfred-Schutte-Allee in Poll Parkplätze zu finden. Auch dies wird in der Verkehrsuntersuchung vernachlässigt und es finden sich keine Ableitungen und planerische Empfehlungen, um diesem Umstand zu begegnen. Die Poller BürgerInnen regen an, dem historischen Rückzugs- und Erholungsräume in Alt-Poll nachhaltig zu sichern und negative planbedingte Auswirkungen vom Deutzer Hafen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Selbst bei moderaten Verkehrsbelastungen lt. Verkehrsprognose sollten trotzdem Nachbar schützende Maßnahmen entwickelt werden, die einen Durchgangsverkehr zwischen dem Plangebiet und der A4 wirksam unterbinden. Dafür bieten sich beispielsweise verkehrsbeschränkende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Alfred-Schütte-Alle, Poller Damm und Im Wasserfeld an. Nur der ÖPNV und Radfahrer sollten weiterhin die genannten Strecken nutzen können. Wir regen auch an, diese Maßnahmen bereits jetzt zu entwickeln und frühzeitig umzusetzen und nicht abzuwarten, bis in Alt-Poll erst erhebliche negative Verkehrseinwirkungen</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>eingetreten sind, die ein Einschreiten erforderlich machen. Als Positiv-Referenzbeispiel sei hier die Milchmädchensiedlung in Poll genannt. Dort hat man durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen den Durchgangsverkehr unterbunden und gute Wohnverhältnisse und Erholungsräume sichergestellt.</p>		
10.14	<p>ÖPNV-Verbindungen</p> <p>Das Mobilitätskonzept und die Verkehrsuntersuchung nennen für den Deutzer Hafen gute ÖPNV Ansätze, die von den Poller BürgerInnen sehr begrüßt werden. Wir denken aber, dass es noch einige Optimierungsmöglichkeiten gibt. Wir regen an, dass die guten ÖPNV Ansätze für den Deutzer Hafen in ein gesamtheitliches, Stadtteil übergreifendes ÖPNV-Konzept überführt werden, mit dem Ziel, Synergieeffekte zu nutzen und das ÖPNV Angebot für die BürgerInnen insgesamt zu verbessern. Das Deutzer Hafen Projekt bietet eine großartige Chance, als Katalysator für eine weitreichende ÖPNV Stärkung zu dienen. Diese ÖPNV Stärkung sehen wir als sehr wichtig an, damit die im Mobilitätskonzept genannten Modal-Split-Szenarien mit den dort angegebenen %-Zahlen der Verlagerung sowohl im Deutzer Hafen als auch darüber hinaus erreicht werden können und die motorisierten Individualverkehre mittel- und langfristig spürbar abnehmen. Wir halten es für sehr wünschenswert, wenn im Zusammenhang mit der Planung Deutzer Hafen auch eine gute ÖPNV Anbindung an die linke Rheinseite realisiert wird. Nach unserer Erfahrung ist das bisherige Fehlen einer solchen Verbindung ein wesentlicher Grund für die Erzeugung von hohem motorisiertem Individualverkehr. Es gibt kaum eine Möglichkeit, die linksrheinischen gegenüberliegenden Stadtteile, beispielsweise die</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Umsetzung der im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen wird im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gesamtgebiets Deutzer Hafen erfolgen. Die hier vorgeschlagenen über das Plangebiet hinausgehenden Maßnahmenvorschläge werden zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Südstadt und Bayenthal mittels OPNV komfortabel zu erreichen. Daher wird die Fahrt mit dem eigenen Kfz vorgezogen. Auch für die Buslinien regen wir eine Gesamtbeurteilung an, die über den Deutzer Hafen hinausgeht. Im Mobilitätskonzept ist ausgeführt, dass die Buslinie 150 einen neuen Verlauf erhalten soll, mit drei neuen Haltestellen im Quartier Deutzer Hafen. Die Buslinie soll dabei eine direkte Verknüpfung zum Bahnhof Köln-Messe/Deutz und weiter darüber hinaus bis Köln-Mülheim sowie zur Buslinie 159 im Bereich Schüttewerk herstellen. Wie die künftige Streckenführung der Buslinien 150 und 159 genau vorgesehen wird, ist nicht erkennbar. In Poll verkehrt derzeit nur die Buslinie 159 und verbindet Poll mit Kalk und Mülheim. Nach Ansicht der Poller BürgerInnen wäre eine Verbesserung des Angebotes sehr wünschenswert, um auch andere Stadtteile und Ziele wie z.B. den Bf Deutz komfortabel zu erreichen. Gleichzeitig sind die derzeitigen Gelenkbusse der Linie 159 problematisch für Alt-Poll. Diese sind in Alt-Poll nur mit sehr wenigen Fahrgästen besetzt, für die auch ein normaler Bus vollumfänglich ausreichen würde. Sie verkehren tagsüber im 10 min Takt und befahren die Poller Hauptstraße teils in beide Fahrtrichtungen. Die Gelenkbusse bleiben in den engen Straßen von Alt-Poll oft stecken. Teils fahren sie über die Bürgersteige, so z.B. an der Ecke Maifischgasse / Weingartengasse, was zu einer Gefährdung für die Fußgänger führt und zu Erschütterungen in den angrenzenden Häusern. Zudem dürfte es höchst unwirtschaftlich und wenig nachhaltig sein, fast leere Gelenkbusse in Alt-Poll verkehren zu lassen. Daher regen wir insgesamt an:</p> <ul style="list-style-type: none">- Überführung der OPNV Ansätze für den Deutzer Hafen in ein gesamtheitliches, stadtteilübergreifendes OPNV-Konzept		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung einer guten OPNV Anbindung an die linke Rheinseite, ggf. nochmalige Betrachtung ob innerhalb der nächsten 10 Jahre eine neue Rheinbrücke auch mit KVB-Verbindung realisiert werden kann. - Einbeziehung der alten Hafenbahn-Trasse in die langfristigen OPNV Überlegungen, z.B. als Bus-Trasse, falls eine Nutzung als Stadtbahn-Trasse nicht möglich sein sollte. - Erstellung eines Gesamtkonzepts Bus mit optimal synchronisierten Fahrstrecken der Buslinien 150 und 159. Einbeziehung der engen Straßenverhältnisse und ggf. Durchfahrtbeschränkungen in Alt-Poll. - Prüfung, die Buslinie 159 künftig nicht mehr über die Salmstraße in Richtung Alfred- Schutte-Allee zu fahren, sondern über die Siegburger Straße und Am Schnellert zur Alfred- Schutte-Allee. Das hatte den Vorteil, dass das Plangebiet Deutzer Hafen an beide Buslinien 150 und 159 angebunden wäre und gleichzeitig in Alt-Poll auf den teils engen Straßen eine Entlastung stattfindet. - Alternative Prüfung, die Buslinie 150 (keine Gelenkbusse) über Alt-Poll zu fahren und dafür die Buslinie 159 (Gelenkbusse) hier herauszunehmen. Die Zusammenführung der beiden Buslinien konnte dann z.B. im Bereich der Umsteigehaltestelle Salmstraße erfolgen. 		
10.15	<p>Schalltechnische Untersuchung der ADU Cologne – Institut für Immissionsschutz GmbH, Stand Februar 2021; inkl. Anhängen</p> <p>Auch die schalltechnische Untersuchung enthält sehr umfangreiche Betrachtungen für das Plangebiet und für die angrenzende Nachbarschaft. Es ist gut strukturiert und die Sachverhalte sind verständlich beschrieben. Die schalltechnische Untersuchung ist auf dem Stand vom</p>	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Februar 2021, während die Verkehrsuntersuchung den Stand Januar 2022 enthält. Hierzu führen wir aus:</p>		
10.16	<p>Straßenverkehrslärm</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung wird der Straßenverkehrslärm nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90 ermittelt. Diese war zum Zeitpunkt der Erstellung des schalltechnischen Gutachtens noch in Kraft. Am 1. März 2021 wurde die RLS-90 durch die RLS-19 ersetzt. Die Ermittlung des Straßenverkehrslärms in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung erfolgt somit auf einer (inzwischen) ungültigen Grundlage. Im Vergleich der DTV-Eingangswerte (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) weichen die Straßenverkehrslärmuntersuchung und die Verkehrsuntersuchung voneinander ab, beispielsweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Streckenabschnitt Siegburger Straße direkt südlich der Eisenbahnbrücke <p>Prognose-Nullfall Lärmuntersuchung: 13.600 Kfz/Tag Verkehrsuntersuchung: 15.500 Kfz/Tag</p> <p>Prognose-Planfall Lärmuntersuchung: 11.300 Kfz/Tag (Planfallkombination 2+8) Verkehrsuntersuchung: 12.200 Kfz/Tag</p> <p>Bei vielen weiteren Streckenabschnitten im Untersuchungsbereich zeigen sich ebenfalls Abweichungen. Da die Verkehrslärberechnung auf keiner aktuellen Richtlinie basiert und auch nicht auf aktuellen Verkehrsdaten, ist sie folglich nicht (mehr) als Abwägungsmaterial für den Bebauungsplanentwurf geeignet. Auch die darauf aufbauenden Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet</p>	Ja	<p><i>Für den Teilbebauungsplan Infrastruktur ist laut Übergangsverordnung noch die RLS-90 anzuwenden, da der Aufstellungsbeschluss vor dem Stichtag 1. März 2021 veröffentlicht wurde. Die Angaben zu Verkehrszahlen in der Verkehrsuntersuchung und der schalltechnischen Untersuchung sind aufgrund unterschiedlicher Berechnungen nicht vergleichbar. So wird in der Verkehrsuntersuchung der DTVw (durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen), in der schalltechnischen Untersuchung der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr an allen Tagen) verwendet.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>und die Anspruchsermittlung für Schallschutzmaßnahmen an Immissionsorten in der Nachbarschaft sind in der Folge nicht mehr aktuell. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer A. zum Verkehrsgutachten. Es bestehen insgesamt Zweifel an der Plausibilität der Ausgangswerte und Annahmen des Mobilitätskonzeptes und der Verkehrsuntersuchung. Mit den gewählten Ansätzen ergibt sich unseres Erachtens eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Dies führt in der Folge auch zu einer Unterschätzung der Verkehrslärmauswirkungen und der daraus abgeleiteten Maßnahmen. Wir regen an, zunächst die Verkehrsuntersuchung und anschließend die Straßenverkehrslärmuntersuchung zu aktualisieren.</p>		
10.17	<p>Schienenverkehrslärm</p> <p>In der Schienenverkehrslärbetrachtung wurden u.a. die KVB-Linien und die DB Strecken 2641 (Abschnitt Köln Südbrücke – Köln-Kalk) und 2656 (Abschnitt Köln Südbrücke – Köln Gremberg-Nord) berücksichtigt. Seitens der Poller BürgerInnen besteht die Sorge, dass nach Realisierung der bis zu 80 m hohen Gebäude im südlichen Bereich des Plangebiets der Schienenverkehrs lärm ausgehend von den DB Strecken reflektiert wird und zu einer Überhöhung der Geräuscheinwirkungen in Köln-Poll fuhr. Betroffen sind insbesondere die nahen Wohnbereiche im Poller Kirchweg, Raiffeisenstraße, Kruckelstraße, Allerseelenstraße, An den Maien ff. Diese Nachbarn haben allesamt ein Schutz würdiges Interesse. In der Untersuchung wird zwar pauschal für alle Lärmarten gesagt, dass ein Geländemodell erstellt wurde und auch Reflexionen berücksichtigt werden. Diese pauschale Angabe</p>	Ja	<p><i>Der Einfluss durch künftige Geräuschreflexionen nach Süden durch die Plangebäude sind selbst im obersten Geschoss der nächstgelegenen Bestandswohnbebauung (Raiffeisenstraße) mit 0,1 dB und an einigen Orten max. 0,2 dB gegenüber dem Direktschall vernachlässigbar gering. Der Direktschall ist pegelbestimmend.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>reicht aber hier nicht aus, um eine zutreffende und vollständige Ermittlung dieses erheblichen Sachverhalts vorzunehmen und in nachvollziehbarer Weise abzuwägen. In der schalltechnischen Untersuchung fehlt eine konkrete Untersuchung und Darstellung der oben genannten Lärmreflexionen. Denn es ist aufgrund der Gebäudehöhen und damit einhergehender Reflexionen nicht auszuschließen, dass durch die Planung ein Konflikt erzeugt oder ein bereits bestehender Konflikt weiter verschärft werden konnte. Die Poller BürgerInnen regen an, den Sachverhalt zu untersuchen und zu prüfen, ob und welche Maßnahmen zum Schutz gegen überhöhte Schienenverkehrslärmeinwirkungen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit getroffen werden können. Dabei kommen vorzugsweise emissionsseitige Lärmschutzmaßnahmen (z.B. absorbierende Lärmschutzwände seitlich des Schienenverkehrsweges) in Betracht und ggf. ergänzend oder alternativ immissionsseitige Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster an Gebäuden in Verbindung mit fensterunabhängigen Lüftungsanlagen).</p>		
10.18	<p>Gewerbelärm</p> <p>Die Untersuchungen zum Gewerbelärm sind nach Ansicht der Poller BürgerInnen unvollständig. Aufgrund der Nähe des Plangebietes zur Wohnnachbarschaft ist eine Ermittlung und Beurteilung der anlagenbedingten Verkehrs Geräusche auf öffentlichen Straßen gem. Ziffer 7.4 TA Lärm erforderlich. Diese Betrachtung fehlt in der schalltechnischen Untersuchung. Da die Planung Deutzer Hafen von etwa 7.000 Arbeitskräften ausgeht, wird unmittelbar erkennbar, dass hierdurch entsprechender Gewerbelärm erzeugt wird und eine Betrachtung der anlagenbedingten Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen nicht entbehrlich ist. Vielmehr ist eine ausführliche</p>	Ja	<p><i>In der TA Lärm, Pkt. 7. 4, heißt es: „Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nr. 6.1 Buchstaben c bis g sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BimSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.“ Maßnahmen organisatorischer Art sind demnach erforderlich, wenn durch den anlagenbezogenen Verkehr Immissionsorte innerhalb eines Radius von 500 m vom Betriebsgrundstück tangiert</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Berechnung und Beurteilung vorzunehmen. Die Poller BürgerInnen regen an, die Gewerbelärmuntersuchung zu vervollständigen und entsprechend Ziffer 7.4 TA Lärm zu prüfen, wie hoch die anlagenbedingten Verkehrs Geräusche auf öffentlichen Straßen sind und durch welche Maßnahmen sie auf ein Mindestmaß reduziert werden können.</p>		<p><i>werden, die in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c – g liegen und alle drei der oben genannten Voraussetzungen erfüllt sind (siehe dazu auch LAI Hinweise zur Auslegung der TA Lärm von März 2017).</i> <i>Im vorliegenden Fall ist von einer unmittelbaren Vermischung des An- und Abfahrtverkehrs zu bzw. von den gewerblichen Flächen mit dem übrigen Kfz-Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen auszugehen. Aus diesem Grund ist die Berücksichtigung und die Ermittlung von Lärmimmissionen durch anlagenbezogene Fahrzeugbewegungen im öffentlichen Verkehrsbereich gemäß Pkt. 7.4 der TA Lärm nicht erforderlich.</i></p>
10.19	<p>Zukunftsfähigkeit des Kölner Verkehrskonzepts</p> <p>Dem aktuellen Entwurf des Bebauungsplans fehlt es an einem weitsichtigen Stadtteil übergreifenden, nachhaltigen Verkehrskonzept. Mit der aktuell ungünstigen Planung der Überbauung des Plangebietes werden Verhinderungstatsachen geschaffen, die bereits bekannte und vielversprechende Verkehrsoptionen in der Zukunft ausschließlich Unter anderem ist mit dem aktuellen Bebauungsplan ein rheinquerender OPNV kaum mehr möglich, da die benötigten Freiraume um wenige Meter zu eng bebaut werden.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.4 verwiesen.</i></p>
10.20	<p>Auch eine künftige Überlegung zur Nutzung der „HGK-Trasse“ für Bahnverkehr ist mit dem aktuellen Bebauungsplan nicht mehr möglich, da die benötigten Radien auf der Strecke „Am Schnellert“ durch geplante Bauobjekte um wenige Meter verhindert werden. Die Poller Bürgerinnen regen an, das Verkehrskonzept weiter zu fassen und im Plangebiet Optionen offen zu lassen, die in den kommenden Jahrzehnten weiterhelfen werden, alle Möglichkeiten von moderner Mobilität zu nutzen. Diese</p>	Nein	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.2 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Forderung steht nicht dem Interesse entgegen, das Plangebiet optimal und profitabel zu überbauen. Das Plangebiet sollte vorausschauend so entwickelt werden, dass die Zukunftsfähigkeit des Kölner Verkehrskonzepts nicht eingeschränkt wird.		
10.21	Die Poller Bürgerinnen bekennen sich ausdrücklich ‚Pro Deutzer Hafen‘ und sind an einer konstruktiven Mitgestaltung interessiert. Uns ist bewusst, dass der Vorhabens-träger Moderne Stadt und die Stadt Köln die gesetzten Zeit- und Budgetvorgaben einhalten mochten. Gleichermaßen haben wir das Ziel, negative planbedingte Auswirkungen für Köln-Poll auf ein vertragliches Mindestmaß zu reduzieren und positive Synergieeffekte für den Deutzer Hafen und Poll zu fordern. Wir sind uns sicher, dass uns dies gemeinsam gelingen wird. Dabei setzen wir auf eine offene Kommunikation und ein Miteinander. Wir würden uns freuen mit allen beteiligten Akteuren weiterhin in einem engen lösungsorientierten Dialog bleiben zu können	Kenntnisnahme	
11			
11.1	Zunächst möchten wir sagen, dass wir es sehr begrüßen weiteren Wohnraum zentrumsnah zu bauen. Allerdings haben wir große Sorge, ob des besonderen Verkehrsausmaß, das auf die Poller Bevölkerung zu kommen wird. Der Individualverkehr, der sich durch Poll über die Siegburgerstr. „ergießt“, ist jetzt schon in den Rush Hour Zeiten unerträglich. Viele Kinder queren die Siegburgerstr., um zu den Kitas und Grundschulen zu kommen und hier entstehen, lt. einiger besorgten Poller Eltern und Poller Bürger*innen, häufig Schwierigkeiten mit der sicheren Überquerung der Siegburgerstr., da der Individualverkehr sich in einer Art „Vorrecht“ sieht. Des Weiteren wird die	Ja	<i>Im Zuge der Umsetzung des Integrierten Plans sind Umbaumaßnahmen im übergeordneten Erschließungssystem vorgesehen. Diese Maßnahmen werden im Verkehrsgutachten in der Planfallkombination 2+8 beschrieben. Der Planfall 2 beinhaltet Umbaumaßnahmen der Siegburger Straße, die zu einer Verlagerung der Verkehre auf die im Planfall 8 beschriebenen Routen führen. Die geforderten Umbauten im Bereich der Siegburger Straße entsprechen den Maßnahmen des Planfalls 2 (Umgestaltung Siegburger Straße). Die verkehrlichen Anforderungen im Bereich der Haltestelle Raiffeisenstraße werden im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Siegburgerstr. Von vielen Poller Kindern als Radweg zu den weiterführenden Schulen nach Deutz genutzt. Dieser Radweg ist in einem desolaten Zustand. Wir schlagen vor, dass eine PKW Spur der Siegburgerstr. Zum Fahrradweg ab der Drehbrücke bis zur Autobahnauffahrt der A 4 durchgängig entsteht, eventuell wird dem Individualverkehr dadurch die Route „Hasental“ schmackhaft gemacht. Die Abbildung 15 (Umgestaltung der Siegburgerstr mit Fahrradschutzstreifen) funktioniert so an der KVB Haltestelle Raiffeisenstr, nicht, da es dort einen Engpass gibt. Eventuell könnte durch die Verlegung der KVB Haltestelle Platz für die Fahrradfahrer*innen geschaffen werden. wir haben Sorge, dass der Individualverkehr über die Alfred Schütte Allee und damit durch Alt Poll eine geeignete Ausweichstrecke entdecken wird. Hierzu hatten wir Herr Dörkes bereits im Januar 2022 angeschrieben.</p>		
11.2	<p>Zudem halten wir es für mehr als überfällig eine neue Rheinquerung für den ÖPNV zu schaffen, gerne in Höhe der Südbrücke um die linksrheinische Seite in Höhe des Ubierrings. Wir wünschen uns eine stärkere Einbindung als Bürgerverein Köln Poll e.V. in die zukünftige Verkehrsführung im Bereich Poll.</p>	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.4 verwiesen.</i>
12			
12.1	<p>Zum Bebauungsplan „Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur in Köln-Deutz“ nehme ich wie folgt Stellung zu den Aspekten des Verkehrs. Seit einigen Jahren beobachte ich den Prozess. Wie viele war ich von den Entwürfen begeistert. In so einem modernen und hoffentlich nachhaltigen Quartier zu leben, wäre für mich und viele ein Traum.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Mit der Entwicklung des Gebietes Deutzer Hafen soll ein nachhaltiges umwelt- und stadtverträgliches Mobilitätsangebot geschaffen werden. Ziel ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch die gezielte Förderung von Nahmobilität mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie einem gut ausgebauten ÖPNV-, Fuß- und Radwegenetz zu minimieren. Zu diesem Zweck wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um Lösungen</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Nachdem nun Details zur verkehrlichen Erschließung offenbart wurden, muss ich sagen: Dieser Traum ist ausgeträumt. Wer jetzt noch ein neues Quartier und den MIV herum plant, schafft keine nachhaltige Stadt der Zukunft, sondern betoniert die alten Strukturen, die uns in die gegenwärtige geopolitische und klimatische Katastrophe geführt haben.</p> <p>Der Rat der Stadt Köln sollte vor diesem Hintergrund und dem beschlossenen Klimanotstand den Fokus der Planungen hinterfragen und auf ein völlig neues Gerüst stellen. Grundsätzliche Anmerkungen zum Ablauf des Planungsprozesses und den Schwerpunkten</p> <p>Ich kritisiere, dass bei derartigen Prozessen der Fokus immer auf dem MIV liegt. Der MIV wird in der Ausgangslage (zu Recht) als Problem erkannt, welches man lösen muss. Daran ist nichts auszusetzen. Jedoch erfolgt die Lösung dieses Problems in altbewährter Manier dadurch, dass der MIV ausgebaut wird bzw. alle Maßnahmen sich daran orientieren, den MIV möglichst bequem und schnell von A nach B zu bringen.</p> <p>Die anderen Mobilitätsformen tauchen in den Unterlagen, was konkrete, absehbare Maßnahmen betrifft, nur am Rande auf. Beim ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr heißt es z.B. nicht: „Wie kann man den ÖPNV/Radverkehr/Fußverkehr maximal attraktiv gestalten, so dass es zu von Anfang an zu weniger MIV kommt?“ Vielmehr heißt es sinngemäß: „Der ÖPNV/Radverkehr/Fußverkehr wird sich schon irgendwie etablieren, auch wenn wir nach wie vor in unseren alten Denkmustern verbleiben. Daher prüfen wir hier alle Maßnahmen, um dem MIV im Planungsgebiet zu ermöglichen.“</p>		<p><i>aufzuzeigen, wie durch eine umweltbewusste Anpassung bzw. Modifizierung des Mobilitätsverhaltens, Probleme im zukünftigen Verkehrsgeschehen vermieden oder reduziert und Verkehrsangebote künftig gestaltet werden können.</i></p> <p><i>Ein Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs in dem geforderten Maße entspricht weder den aktuellen fachlichen Anforderungen noch ist er realistisch umsetzbar.</i></p> <p><i>Der Bebauungsplan beschränkt sich in seinen Festsetzungen auf den unmittelbaren räumlichen Geltungsbereich und die im Rahmen des Baugesetzbuches eröffneten Möglichkeiten mit Bezug auf konkrete Flächen.</i></p> <p><i>Die jenseits dieser Möglichkeiten erforderlichen Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept werden in Zusammenarbeit der Stadtverwaltung, der Kölner Verkehrsbetriebe und weiterer Akteure umgesetzt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Dieser Gedanke des „Ermöglichens“ findet sich nicht beim ÖPNV/Radverkehr/Fußverkehr. Denn mit den Gedankengängen aus dem B-Plan sind alle Maßnahmen für einen bequemen MIV bereits zu Ende gedacht. Von der Autobahn bis in die Tiefgarage. Inklusiver detaillierter, statistischer Darlegungen, dass der MIV es zu jeder Tageszeit bequem haben wird und statistisch nie im Stau stehen muss.</p> <p>Hingegen muss der gesamte Prozess für den ÖPNV und Radverkehr quasi hintenanstehen. Beim ÖPNV verweist man einfach auf die Schwierigkeiten, eine Stadtbahn durch das Gebiet fahren zu lassen. Der Ausbau des ÖPNV, egal ob direkte Anbindung an Messe/Deutz oder der Ausbau der S- Bahn, Wasserbus oder Seilbahn, bleibt im Grunde genommen Wunschdenken. Besonders fällt dies auf, wenn die Radien der Stadtbahnhaltestellen einfach als ausreichend dargestellt werden, obwohl ein guter Teil der Neubauten am Rande dieser Radien oder sogar außerhalb liegen wird. Jedes Baufeld soll hingegen über eine eigene Tiefgarage verfügen. Eine moderne Verkehrspolitik würde solche Diskrepanzen und systematischen Benachteiligungen des Aber auch bei den Maßnahmen, die unmittelbar in den Verantwortungsbereich der Stadt fallen, bleibt es bei Ankündigungen und Wunschdenken: Wo sind die konkreten Planungen für neue Rheinbrücken für Fuß/Radverkehr? Wo sind die Planungen für die Rampen an der Südbrücke? Diese Prozesse müssten JETZT mit Hochdruck angegangen werden.</p> <p>Es ist eine Farce, dass der Gutachter mit Stolz behauptet, sogar bereits die Fahrstreifen an den Autobahnkreuzen zu Ende geplant zu haben, während Planungen für die oben genannte Projekte für den Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV noch nicht einmal begonnen haben.</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Nach den Planungen der Stadt werden am Ende die Baufelder samt Tiefgaragen und Straßen für den MIV fertig sein, während wahrscheinlich keine wesentlichen Maßnahmen für den ÖPNV und Radverkehr erbracht sein werden.</p> <p>Mein Eindruck ist zudem auch, dass durch das ehrenwerte, bürgerschaftliche Engagement aus Poll sich der Planungsfokus stark auf die umliegenden Gebiete verschoben hat und gar nicht mehr im Fokus steht, wie eine möglichst nachhaltige, verkehrliche Erschließung des Deutzer Hafens aussehen könnte.</p>		
12.2	<p>Anmerkungen zu Details</p> <p>Mir ist bewusst, dass einzelne Details aus den Unterlagen noch nicht der finale Stand sind. Jedoch lässt sich an diesen Details festmachen, dass an jeder Ecke der Fokus auf dem MIV liegt. Jede Straße, jede Kreuzung, jede Erschließung ist primär vom MIV hergedacht:</p>	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 12.1 verwiesen.</i>
12.3	<p>Siegburger Straße</p> <p>Der Fuß und Radverkehr an Siegburger Straße (Abbildungen 52 und 53) wird an den Rand gedrängt: Geplant ist z.T. Mischverkehr in der Mühlenstraße (immerhin Einbahnstraße), Richtung Deutz teilweise „unverändert zur Bestandsituation im Gehwegbereich“. Allein diese gutachterlichen Formulierungen belegen meine oben getätigten Aussagen: Der Denkprozess fängt beim MIV an und hört beim MIV auf. Alles andere (Rad- und Fußverkehr) wird an den Rand gedrängt. Eine vertiefte Betrachtung des ÖPNV findet nicht statt. Stattdessen wird einfach auf eine Buslinie verwiesen. Das ist in einem Neubaugebiet einer Millionenstadt schlicht zu wenig.</p> <p>Bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur erfolgt keinerlei Befassung damit, dass selbst in der Kölner Verwaltung</p>	Ja	<p><i>Die Planung der Erschließungsanlagen entspricht den Anforderungen der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt) und folgt dem gängigen Stand der Technik.</i></p> <p><i>Die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen und somit die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer werden durch die Planung berücksichtigt.</i></p> <p><i>Verkehrsordnende Maßnahmen können situationsbedingt und bedarfsgerecht angeordnet werden, sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Bauleitplanverfahrens.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	mittlerweile angekommen ist, dass es ein „weiter so“ nicht geben kann. Trotzdem werden alte Planungsmuster ausgegraben und wiederverwendet.		
12.4	<p>Quartiersstraße /Grundschule</p> <p>Für die Quartiersstraße (Abbildung 54) ist keinerlei Radinfrastruktur vorgesehen. Obwohl hier die Grundschule liegen wird. Die Quartierstraße wird dutzende Tiefgaragen anbinden. Wie soll das zusammengehen? Warum wird am Reißbrett eine neue Straße geplant und sie sieht jedenfalls an den Kreuzungen aus, wie die Fehlplanungen der vergangenen Jahrzehnte?</p> <p>Das Konzept „Mischverkehr“ und das Konzept „Maximale Beschleunigung des MIV an Kreuzungen“ kann nicht kombiniert werden. Wer das plant, gefährdet den Radverkehr, der ja an den Kreuzungen nicht einfach verschwindet.</p> <p>Vielleicht hatte der Gutachter unterstellt, dass der Radverkehr (und ich spreche hier beim Radverkehr auch Kindern) nie auf der Quartiersstraße fahren wird. Aber da frage ich mich: Wo ist dann das lückenlose Radverkehrsnetz für den Deutzer Hafen festgehalten? Wo ist dargelegt, dass die Grundschule von jedem Ort im Deutzer Hafen und den umliegenden Stadtteilen sicher und bequem für den Fuß- und Radverkehr zu erreichen ist?</p>	Ja	<p><i>Für die Quartiersstraße ist im Mobilitätskonzept eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgesehen. Der Radverkehr kann daher auf sichere Weise im Mischverkehr geführt werden. Die Quartiersstraße wird entsprechend ausgebaut. Gemäß StVO müssen Kinder bis zum 8. Geburtstag den Gehweg benutzen. Die Gehwegbreiten sind ausreichend breit konzipiert, Querungshilfen werden eingeplant.</i></p> <p><i>Darüber hinaus sind in Form der Promenaden, Plätze und der Alfred-Schütte-Allee sowie der Grünen Gassen als Querverbindungen weite Abschnitte der Verkehrsflächen dem Geh- und Radverkehr vorbehalten. Auf Wunsch kann die Nutzung der Quartiersstraße durch den Fuß- und den Radverkehr überwiegend vermieden werden.</i></p> <p><i>Die Schule ist durch den Platz 7 von der Quartiersstraße getrennt. Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr sind auf ein Minimum beschränkt. Eine geordnete Lenkung der unvermeidlichen Hol- und Bringverkehre dient außerdem der Verkehrssicherheit.</i></p>
12.5	<p>Auch die Planungen des Schwimmunterrichts irritieren etwas. So ist eine Schwimmbushaltestelle hunderte Meter entfernt von der Grundschule vorgesehen. Für den MIV wird die Grundschule hingegen mit Tiefgarage und Elterntaxen geplant. Zudem unterstellt der Gutachter einfach, die Kinder könnten 600 m zum Schwimmhalle laufen, ohne sich ansatzweise mit dem Fußweg dorthin über die Siegburger Straße zu befassen.</p>	Ja	<p><i>Die Haltestelle für den Schwimmbus ist für Schüler/innen anderer Schulen vorgesehen, die das Schulschwimmbekken der Schule im Deutzer Hafen mitbenutzen. Die Haltestelle der KVB kann nicht für den Schwimmbus genutzt werden, da dieser z.T. während des Schwimmunterrichts auf die Schüler/innen wartet. Die genaue Verortung der Schwimmbushaltestelle erfolgt in der weiteren Planung. Sie wird max. 60-100 m von der Schule entfernt liegen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
12.6	<p>Stand jetzt dient die Quartiersstraße allein der möglichst schnellen und bequemen Erschließung der Tiefgaragen. Die Quartiersstraße ist aber verkehrsberuhigt auszugestalten. Auch an den Kreuzungen! Zudem sollte die Quartiersstraße in der Mitte für den MIV gekappt werden (freie Durchfahrt nur für Busverkehr). Es ist auch schade, dass die Unterlagen nicht den vergrößerten Bereich in der Mitte der Quartiersstraße erläutern.</p>	Nein	<p><i>Hinsichtlich des Ausbaus der Quartiersstraße wird auf die lfd. Nr. 12.4 verwiesen.</i> <i>Die Quartiersstraße dient der inneren Erschließung des Deutzer Hafens. Eine Unterbrechung für den motorisierten Verkehr ist nicht sinnvoll umsetzbar. Mit den Promenaden, Plätzen und grünen Gassen besteht ein ausreichender Verkehrsraum für den nicht-motorisierten Verkehr.</i></p>
12.7	<p>Besonders irritiert die Denkweise bei der Grundschule. Auch hier liegt der Fokus allein auf der möglichst bequemen Erschließung für Elterntaxen. Es ist ein Schlag ins Gesicht, dass die Verwaltung hier dem Gutachter sogar die möglichst bequeme Erschließung für Elterntaxen in das Pflichtenheft schreibt. Das Wort „Schulstraße“ kommt in den Unterlagen nicht vor und die Erschließung der Grundschule für Fuß- und Radverkehr scheint so exotisch zu sein, dass sie nicht mal erwähnt wird.</p>	Ja	<p><i>Die Schule ist über die Promenade, den Platz 7 und die Alfred-Schütte-Allee unmittelbar an das autofreie Fuß- und Radverkehrsnetz angebunden. Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr sind auf ein Minimum beschränkt. Die Tiefgarage erfüllt die Anforderungen hinsichtlich des im Baugenehmigungsverfahren zu erbringenden Stellplatznachweises. Die Anbindung der Tiefgarage erfolgt nicht über den Schulvorplatz (Platz 7), sondern direkt von der Quartiersstraße aus, so dass die Schule nicht unmittelbar angefahren werden muss.</i></p>
12.8	<p>Radstreifen in Mittellage</p> <p>Ich spreche mit Vehement gegen jegliche „Radstreifen in Mittellage aus“. Wer so etwas plant, fährt nicht selber Fahrrad. Ich habe schlicht und ergreifend keine Lust, täglich mein Leben durch so eine Fehlplanung gefährden zu lassen und mich hier links und rechts von PKW und LKW ohne Sicherheitsabstand überholen zu lassen. Diese Infrastruktur fördert aber exakt dieses Fehlverhalten des MIV. Es gibt keine Radfahrende, die Radstreifen in Mittellage gut finden würden. Dieses Konstrukt ist eine Erfindung, um dem MIV in einer Kreuzung Platz zu geben und das Geradeausfahren und Abbiege des MIV möglichst bequem zu machen.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Einrichtung von Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) richtet sich nach den gängigen Vorschriften (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa), Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)) und dem Stand der Technik. Die vorliegende Planung stellt einem ersten Ansatz der Ausführungsplanung dar und wird noch weiterentwickelt.</i> <i>Darüber hinaus wird auf die lfd. Nr. 12.3 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Auch die Kreuzungen ohne Radstreifen in Mittellage sind eine Fehlplanung. Hier ist z.B. die Erschließung von tausenden Arbeitsplätzen, Hoch- und Tiefgaragen geplant und als Radfahrer darf man sich zum Linksabbiegen irgendwie durch den MIV quetschen bzw. hoffen, dass man nicht überfahren wird.</p> <p>Schließlich möchte ich am Ende auf ein Detail am Ende der Quartiersstraße hinweisen. Wie erörtert, ist diese verkehrsberuhigt auszugestalten. Am Ende ist geplant, das Rechtsabbiegen zu verbieten mit Ausnahme des Busses. Hier ist aber eine ganz normale Kreuzung geplant und wahrscheinlich nur ein einfaches Schild. Die Erfahrung zeigt aber, dass solche Schilder ignoriert werden, insb. wenn der MIV hierdurch wegen Stau etc. Zeit gewinnt. Dementsprechend fordere ich, dass in Köln endlich ein System von versenkbaren Pollern angegangen wird, die auf Anforderung von Bussen usw. automatisch runterfahren.</p>		
12.9	<p>Erschließung ÖPNV</p> <p>Ich kritisiere, dass das gesamte Gebiet mangelhaft über die Stadtbahn erschlossen sein wird. Gemäß der Abbildung auf S. 26 des Mobilitätskonzeptes wird sich der gesamte Süd-West-Bereich des Gebietes sogar außerhalb des 400 m (!) Radius der Stadtbahn befinden. Damit ist bereits jetzt klar, dass durch lange Fußwege oder Umsteigezeiten der MIV hier gerade für die gewerbliche Nutzung massiv bevorzugt und gefördert wird durch wohnortnahe bzw. arbeitsstättennahe Parkmöglichkeiten.</p>	Ja	<p><i>Weite Teile des Gebietes liegen im direkten Einzugsbereich der Stadtbahn und sind somit an das Kölner Stadtbahnnetz angeschlossen. Ergänzend dazu wird die Buslinie 150 über die Quartierstraße geführt. Durch die zwei Haltestellen ebendieser Buslinie wird eine direkte Verknüpfung an die Stadtbahn sowie an den Deutzer Bahnhof gewährleistet. Langfristig profitieren die Gebiete außerhalb der 400m Radien der Stadtbahn durch die dann nahegelegene S-Bahn Haltestelle. Durch das dichte Rad- und Fußwegenetz ist eine umwegfreie Anbindung der Haltestellen gewährleistet.</i></p>
12.10	<p>Eine Verbesserung des ÖPNV bzw. dieser Radien ist bis auf eine Buslinie nicht geplant. Denkbare Maßnahmen wären Radschnellverbindungen, Schnellbusse und ein</p>	Ja	<p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.6 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	konzentrierter Ausbau der Rheinquerungen für Fuß/Radverkehr. Es kann nicht einfach auf einen S-Bahn-Ausbau verwiesen werden, der noch Jahrzehnte Bauzeit haben könnte. Vielmehr müssen jetzt Maßnahmen wie die Wasserbusse angegangen werden, die in der Hand der Stadt Köln liegen, z.B. eine Schnellverbindung Deutzer-Hafen/Messe-Deutz/Hauptbahnhof per Wasserbus und Wassertaxi nach dem Vorbild von Rotterdam.		
12.11	Auch die Seilbahn muss verstärkt angegangen werden. Bereits in wenigen Jahren könnte Bonn eine innerstädtische Seilbahn u.a. zur Rheinquerung fertiggestellt haben, weil diese jetzt konkret geplant wird. In Köln rangiert die Seilbahn unter „Sonstiges“ und wird gerade einmal rudimentär erwähnt.	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.5 verwiesen.</i>
12.12	Daher meine Frage: Wo sollen denn im Deutzer Hafen die Masten und Stationen stehen? Wo soll der Wasserbus anlanden? Wo werden die Rampen für die Südbrücke platziert? Wo die Bauwerke für die neue Rheinquerung?	Ja	<i>Die angeführte Infrastruktur ist im Integrierten Plan berücksichtigt, liegt z.T. jedoch außerhalb des Geltungsbereichs des Teilplans Infrastruktur. Hinsichtlich des Platzbedarfs der Seilbahn wird auf die lfd. Nr. 6.5 verwiesen. Hinsichtlich der Anlegestellen für wassergebundenen ÖPNV wird auf die lfd. Nr. 6.6 verwiesen. Hinsichtlich der Anbindung der Südbrücke wird auf die lfd. Nr. 6.9 verwiesen. Hinsichtlich der Rheinquerung wird auf die lfd. Nr. 6.4 verwiesen.</i>
12.13	Rad- und Fußverkehrsnetz Das Mobilitätskonzept erwähnt zwar ein Radverkehrsnetz und ein Fußverkehrsnetz. Dieses wird aber in den Planungen nicht erkennbar. Bezüglich des Radverkehrsnetzes begnügt man sich mit dem Hinweis auf die neue autofreie Brücke über den Hafen und den Radweg entlang des Rheins. Im Übrigen wird einfach auf „Mischverkehr“ verwiesen. Inwiefern das ein Radverkehrsnetz sein soll,	Ja	<i>Die Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr sind im Mobilitätskonzept erläutert. Im Bebauungsplan sind alle Bereiche, die nur dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Geh- und Radweg) festgesetzt. Es ergibt sich ein feinmaschiges Netz aus autofreien Verbindungen durch das gesamte Quartier, konkret sind das u.a. die Hafensperrmauer, die neue Fuß- und Radwegbrücke, die Grünen Gassen, die Alfred-Schütte-Allee. Ergänzt wird dieses Netz durch die Mischverkehrsnutzung der Erschließungsstraßen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>erschließt sich mir nicht. Die Planungen zum Kreuzfeld zeigen hingegen, wie eine echte Planung von solchen Netzen aussieht. Erst mit solchen Netzen kann von einem lebedigen und lebenswerten Quartier gesprochen werden. Die Stückelung in Baufelder, Tiefgaragen und Erschließungsstraßen erinnert an Fehlplanungen wie z.B. das Kalker Feld.</p>		<p><i>Die genannten Maßnahmen werden im Zuge der Umsetzungsplanungen konkretisiert.</i></p>
12.14	<p>Fehlende Möglichkeit für autofreie Bereiche Aufgrund der Planungsprämissen mit Tiefgaragen in allen Baufeldern ist die Entwicklung von autofreien Bereichen blockiert. Bereits jetzt existieren zahlreiche Initiativen, die z.B. als Genossenschaft entsprechend gemeinsam bauen möchte. Daher fordere, dass mehrere Baufelder komplett autofrei geplant werden und dort keine Tiefgaragen vorgesehen werden. Sollte der Hochwasserschutz Tiefgaragen erfordern, ist dies durch die Baufelder zu leisten, die nicht auf den MIV verzichten möchte, z.B. durch größere oder tiefe reichende Tiefgaragen</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Tiefgaragen der Baufelder liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Teilplans Infrastruktur. Der Stellplatznachweis innerhalb der Tiefgaragen ermöglicht die Umsetzung der geltenden Stellplatzsatzung und zeigt eine Möglichkeit zur Schaffung des erforderlichen Retentionsraums auf. Die entsprechenden Nachweise sind im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu erbringen. Für die Art der Nutzung der Tiefgaragen können individuelle Lösungen im Rahmen der Baufeldentwicklung berücksichtigt werden, sofern das Retentionsraumvolumen sichergestellt wird. Das Retentionsraumkonto wird baufeldübergreifend geführt. Es muss zu jeder Zeit sichergestellt sein, dass ein ausreichender Retentionsraum zur Verfügung steht. Der Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur trifft diesbezüglich keine Festsetzungen.</i></p>
12.15	<p>Fehlende weiterführende Schulen Schließlich ist mir absolut schleierhaft, wieso die Verwaltung ein komplettes neues Stadtgebiet plant und für 3.000 Wohnungen nicht eine einzige weiterführende Schule vorsieht. Das Kölner Schulsystem steht in den nächsten Jahren vor dem Kollaps. Es hätte die Chance gegeben, hier durch den Bau einer weiterführenden Schule Entlastung zu schaffen. Wie sollen die völlig überfüllten umliegenden Schulen die noch mehr werdenden Schüler*innen aufnehmen? Bereits jetzt sind weite Schul-</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die durch den Deutzer Hafen neu entstehenden Bedarfe an Schulplätzen in den Sekundarstufen I und II werden aufgrund der räumlichen Nähe in erster Linie durch eine neue Gesamtschule „Im Hasental“ in Deutz gedeckt. Diese wird 4 Züge in der Sekundarstufe I und in der Sekundarstufe II umfassen und voraussichtlich zum Schuljahr 2027/28 an den Start gehen. Allerdings ist davon auszugehen, dass Schüler*innen auch weiterführende Schulen ihrer Wahl im Umkreis besuchen werden, z.B. die bestehende Realschule Im Hasental.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>wege vorprogrammiert. Dies in Verbindung mit der mangelhaften ÖPNV-Erschließung ist eigentlich jetzt schon eine Farce.</p>		<p><i>Aufgrund des allgemeinen Bevölkerungswachstums in der Stadt Köln finden aktuell intensive Verhandlungen zu weiteren Möglichkeiten statt, die den Ausbau des Schulplatzangebots (unabhängig vom Deutzer Hafen) forcieren. Kommen solche Möglichkeiten in der Innenstadt, Deutz sowie angrenzenden Stadtteilen zur Umsetzung, werden diese sich wiederum positiv auf die Schulplatzsituation am Deutzer Hafen auswirken.</i></p>
13			
13.1	<p>Untergeschosse der Gebäude (Retentionsraum) – Nutzungen</p> <p>Zur Sicherung der Retentionsfähigkeit im Überflutungsbe- reich des Rheines sind flutbare Untergeschosse für die Gebäude im Deutzer Hafen vorgesehen. Das ist sinnvoll und voll zu unterstützen. Nicht sinnvoll ist jedoch, dass in diesem Zusammenhang ausschließlich einer Nutzung als Tiefgaragen erwähnt wird. Zum Beispiel auf Seite 12 der Begründung: „In den künftigen Baufeldern sollen flutbare Tiefgaragen bei Hochwasser zusätzlichen Retentions- raum bieten.“ Oder in der Mittelung für den Ausschuss: „Der ... Retentionsraum, wird durch Tiefgaragen ... aus- geglichen“. Auch wenn die Verknüpfung des Retentions- raumes mit der Nutzung als flutbare Tiefgarage nicht in den Festsetzungen selbst geschieht, sondern in den ver- schiedenen Begleittexten und deshalb ggf. keine direkte, rechtliche Wirksamkeit entstehen sollte, ist trotzdem eine Leitwirkung durch diese ausschließliche Verknüpfung der Untergeschosse mit einer Nutzung als Tiefgarage gege- ben. Potenzielle Hausherrn werden durch sie im Sinne eines Zwangs zum Bau von Tiefgaragen unsachgemäß in ihrer Gestaltungsfreiheit eingeschränkt, die Retentions- räume anderen oder auch keiner Nutzung zuzuführen. So</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die vorgesehenen Tiefgaragen liegen außerhalb des Geltungsbe- reichs des Teilplans Infrastruktur. Es handelt sich um flutbare Un- tergeschosse, die nur eingeschränkt für die Aufnahme fester Ein- bauten geeignet sind. Darüber hinaus sind sie in der Regel erfor- derlich, um in zukünftigen Bebauungsplänen der Baufelder die Nachweise des Stellplatzbedarfs zu führen. Sofern der notwen- dige Retentionsraum sichergestellt wird, ist auch eine anderwei- tige Nutzung denkbar.</i></p> <p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 12.14 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>könnten Untergeschosse im Bereich des Hafenbeckens, zum Beispiel das der Grundschule, alternativ auch für die Lagerung von Wassersportgeräten der auf den Wasserflächen aktiven Gruppen und Vereine verwendet werden. Hinzu kommt, das "entsprechend dem Ziel der Reduktion des MIV-Anteils" die Bindung der Retentions-Untergeschosse an eine Nutzung als Tiefgarage über die gesamte Lebensdauer des Bebauungsplanes hinweg nicht zielführend ist. Außerdem kann es geboten sein, Bereiche der Untergeschosse keiner weiteren Nutzung als der des offenen Retentionsraums zu widmen, um die Baukosten möglichst gering zu halten. Also: Alle Formulierungen bezüglich der "Tiefgaragen" sind insofern offener zu fassen, zum Beispiel als "Tiefgaragen oder andere flutbare, bauliche Einrichtungen".</p>		
13.2	<p>Erschließungsplanung der Grundschule und der Kita</p> <p>Die aktuelle Erschließungsplanung sieht Stellplätze für Hol- und Bringeverkehr an der Grundschule und der Kita vor. Diese Planung widerspricht allen Konzepten für eine nachhaltige, gesunde und selbstständige Entwicklung der Schulkinder und sie zieht unnötigen, zusätzlichen MIV (motorisierter Individualverkehr) in das Quartier. Insbesondere auch für eine solche "Bewegungsschule" ist es deshalb notwendig, dass der Hol- und Bringeverkehr so weit wie möglich unterbunden wird. Deshalb sind entsprechende Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum abzulehnen. Allenfalls können einzelne Stellplätze für den Hol- und Bringeverkehr für SchülerInnen mit Bewegungseinschränkungen sinnvoll sein. Dann sollten sie sich aber im nicht-öffentlichen Verkehrsraum befinden - zum Beispiel integriert in einen der nahen Retentionsräume. Stellplätze für einen Schwimmbus sind nicht notwendig, wenn das Lehrschwimmbecken in 600m Entfernung oder das</p>	Teilweise	<p><i>Bei der Planung sind zum aktuellen Zeitpunkt die Vorgaben der Stellplatzsatzung der Stadt Köln zu berücksichtigen. Dies erfolgt in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Fachämtern. Die Stellplätze für den Hol- und Bringeverkehr sind auf das absolut mögliche Minimum reduziert.</i></p> <p><i>Es wird auf die lfd. Nr. 12.4 verwiesen.</i></p> <p><i>Hinsichtlich des Schwimmbusses wird auf die lfd. Nr. 12.5 verwiesen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Freibad um die Ecke liegt. Der Weg dorthin kann gleichzeitig für die Verkehrserziehung mit verwendet werden. Die Schaffung von Stellplätzen für Lehrpersonal und/oder Sporttreibende ist so weit wie möglich zu verhindern oder auf das notwendige Maß einzuschränken, "entsprechend dem Ziel der Reduktion des MIV-Anteils". Diese Retentionsräume können besser genutzt werden - zum Beispiel als "Möglichkeitsräume" für den Lehrbetrieb oder zur Lagerung von Wassersportgeräten. Also: Planen Sie eine vorbildliche Bewegungsschule. Vermeiden Sie Hol- und Bringeverkehr, ob individuell oder für den Schwimmunterricht. Planen Sie für den vorbildlichen Lehrkörper einer Bewegungsschule, der ohne MIV zur Arbeit kommt.</p>		
13.3	<p>Quartierserschließung nicht als bevorrechtigte Straße</p> <p>Die Erschließung des Quartiers durch bevorrechtigte Straßen, insbesondere die der Quartiersstraße westlich des Hafenbeckens und der großen Brücke, stellt eine Bevorrechtigung des MIV dar. Das hat eine zerschneidende Wirkung für das Quartier, die mit den allgemeinen Entwicklungszielen für den Deutzer Hafen nicht übereinstimmen. Der Integrierte Plan verspricht: "Im Deutzer Hafen wird ein lebendiges und gemischtes Viertel zum Wohnen und Arbeiten entstehen, mit allem, was zu einem attraktiven Leben in der Stadt gehört. Urbane Dichte mit Vielfalt, Lebendigkeit und Kultur sowie besondere Naturräume wie der Rhein und die Poller Wiesen prägen das neue Veedel." Um diese Ziele zu erreichen ist eine Gleichberechtigung aller am Verkehrs Teilnehmenden anzustreben. Dafür bieten sich fortschrittliche Verkehrskonzepte an, die keine zerteilende, sondern eine integrierende Wirkung auf die nutzenden Personen und Verkehrsarten haben - auch für die Quartiersstraßen. Insbesondere können das Gemeinschaftsstraßen (Shared Spaces) sein,</p>	Ja	<p><i>Die Planung der Quartierstraße erfolgt als Erschließungsstraße. Sie kann der Straßenkategorie ES IV (Sammelstraße laut Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) zugeschrieben werden. Diese stellt den Mindestausbaustandard dar, der für die Aufnahme von Linienbusverkehr geeignet ist. In der weiterführenden Straßenplanung werden Straßenquerschnitte und -aufteilung präzisiert. Dabei wird auf eine verbindende Wirkung beider Straßenseiten Wert gelegt, z.B. durch eine Minimierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum und besonders gestaltete Querungsbereiche.</i></p> <p><i>Weite Teile des Hafengebiets (Promenaden, Plätze, Grüne Gassen) sind für den motorisierten Verkehr nicht zugänglich.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Planungen nach dem Berner Modell oder nach dem Woonerf-Konzept aus den Niederlanden. Aus den beige-stellten Expertisen ist leider nicht ersichtlich, dass solche Konzepte einfließen werden, sie würden den Herausfor-derungen unserer Zeit und denen des Projektes im Deut-zer Hafen viel eher gerecht. Also: Planen Sie ein Quartier für die Menschen und nicht für den MIV.</p>		
13.4	<p>Erschließungskonzept (Äußere Erschließung)</p> <p>Das Mobilitätskonzept berücksichtigt "die zukünftige Ent-wicklung des Modal Split und die Förderung alternativer Mobilitätsangebote". Im Gegensatz dazu erfolgte aber nur eine "Erarbeitung eines übergeordneten Erschlie-ßungskonzepts für den motorisierten Verkehr". (Begrün-dung, Seite 19, 4.5) Die anderen Verkehrsarten, insbe-sondere die Erschließung für den Fahrradverkehr werden im übergeordneten Erschließungskonzept nicht betrach-tet. Es kommt heute schon in den Pendler-Zeiten zu star-ken Überlastungen der Fahrrad- Infrastruktur in Köln und dadurch auch zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilneh-mern, insbesondere Fußgängern und Autofahrenden. Ein zukunftsfähiges Erschließungskonzept muss diese fort-schreitende Entwicklung berücksichtigen. Das geschieht aber leider nicht. Die Schlüsse aus dem Konzept sind also nicht zu verwenden, zum Beispiel was die Bemes-sung der Verkehrsflächen für den Fahrradverkehr gegen-über dem MIV-Verkehr angeht. Also: Der vorliegende Inf-rastrukturplan basiert auf einem unvollständigen überge-ordneten Erschließungskonzept und muss entsprechend überarbeitet werden.</p>	Ja	<p><i>Bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden alle angren-zenden Radverkehrsplanungen der Stadt Köln berücksichtigt. Ebenso wurden insbesondere die Verknüpfungspunkte zwischen innerer und äußerer Erschließung in der Verkehrsuntersuchung betrachtet (z.B. Alfred-Schütte-Allee, Siegburger Straße, Timur-Icelliler-Weg oder Kaltenbornweg). Die Planung der Erschlie-ßungsanlagen – soweit von den Umbaumaßnahmen im Zuge der Umsetzung des Gesamtgebiets Deutzer Hafen betroffen – ent-spricht den Anforderungen der RAST und folgt dem gängigen Stand der Technik.</i></p> <p><i>Weite Teile des Hafengebiets (Promenaden, Plätze, Grüne Gas-sen) sind für den motorisierten Verkehr nicht zugänglich und ste-hen somit ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr zur Verfö-gung. Die Alfred-Schütte-Allee erhält einen separaten Radweg. Die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen und somit die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer werden durch die Pla-nung berücksichtigt.</i></p>
13.5	<p>Fehlendes Handbuch Nachhaltigkeit und fehlende Studie Nachhaltige Energieversorgung</p>	Nein	<p><i>Das Handbuch Nachhaltigkeit liegt zwischenzeitlich in einer ers-ten Fassung vor, wird jedoch im weiteren Planungsprozess fort-geschrieben. Es gibt insbesondere Hinweise für die Baufelder,</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Weder das Handbuch Nachhaltigkeit noch die Studie Nachhaltige Energieversorgung sind öffentlich verfügbar, obwohl lange angekündigt und in diesem Bebauungsplan, beziehungsweise der Begründung mehrfach referenziert. Die Auswirkungen auf den Infrastruktur-Teilplan sind somit nicht erkennbar und es ist unklar, ob der Teilplan die Anforderungen der nachhaltigen Energieversorgung erfüllt. Also: Insofern ist der Plan unvollständig offengelegt.</p>		<p><i>die außerhalb des Geltungsbereichs des Teilplans Infrastruktur liegen. Es stellt keine unmittelbare Grundlage für den Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur dar, insofern war die Offenlage des Handbuchs nicht erforderlich. Das EnergyHub mit Umspannwerk und Energiezentrale ist an das Fernwärmenetz angeschlossen. Darüber hinausgehende nachhaltige Energieerzeugung wie u.a. Photovoltaik wird in den Teil-Bebauungsplänen der Baufelder präzisiert.</i></p>
13.6	<p>Für das Freibad ausgewiesene Wasserflächen</p> <p>Um sicherzustellen, dass bei einer Nichtnutzung oder nur teilweisen Ausnutzung der für das Freibad ausgewiesenen Wasserflächen die freibleibenden Wasserflächen durch nicht- motorisierten Wassersport genutzt werden kann, sollte die Widmung im Bebauungsplan freilassender formuliert werden. Also: Vorschlag einer Ergänzung in Blatt 3, 6.4: Wasserflächen der Zweckbestimmung Freibad, die nicht als Freibad genutzt werden, haben die Zweckbestimmung nicht- motorisierter Wassersport.</p>	Nein	<p><i>Die Planung des Freibades ist Bestandteil des Integrierten Plans, der durch den Rat der Stadt Köln beschlossen wurde. Die konkrete Festsetzung Freibad im Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur stellt eine Zonierung auf der Ebene des Planungsrechts dar und sichert eine Freibadnutzung in diesem Bereich. Die Detailplanung des Freibads und der angrenzenden Bereiche erfolgt in weiteren Planungsschritten</i></p>
13.7	<p>Ausblick/weitere Planungsschritte</p> <p>In der Begründung, Kapitel 9.3, wird davon ausgegangen, dass alle Baufelder, für die in der Folge noch Baurecht geschaffen werden muss, privat genutzt werden. Diese Formulierung ist nicht sinnvoll, da sie ausschließt, dass auf den gemeinten Baufeldern zum Beispiel Wohnbebauung in öffentlicher Hand stattfindet. Zum Beispiel könnte das Geschehen, indem Bauträger in öffentlicher Hand die Grundstücke über ein Vorkaufsrecht oder über eine Konzeptvergabe erwerben.</p>	Ja	<p><i>Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans erfolgt kein Ausschluss von öffentlichen Bauträgern.</i></p>
14			

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
14.1	<p>Wir begrüßen ausdrücklich die Entwicklung im Deutzer Hafen. Neuer und innenstadtnaher Wohnraum kann damit endlich entstehen und somit ein wenig zur Entspannung des Wohnungsmarktes in Köln beitragen. Als Poller Bürger: innen sind wir von dieser Entwicklung in besonderem Ausmaß betroffen, weil der Deutzer Hafen direkt an Poll grenzt. Mit größtem Interesse haben wir das Projekt somit von Beginn an verfolgt und möchten mit diesem Schreiben wie schon mit unseren Einwendungen zur Bauleitplanung im Jahre 2019 die Möglichkeit wahrnehmen, Anregungen und konstruktive Kritik an der weiteren Planung auf den Weg zu geben.</p> <p>Um weiteren MIV-Quell- und Zielverkehr zu vermeiden, sollte der Umweltverbund (ÖPNV, Radfahrende und zu Fußgehende) gestärkt werden.</p> <p>Daher sind folgende Punkte für uns besonders wichtig:</p>	Kenntnisnahme	
14.2	<p>Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie über die Siegburger Straße auf werktäglich 5-Minuten. Die Stadtbahn ist schon jetzt teilweise zu voll, so dass Fahrgäste an der Haltestelle Deutzer Freiheit stehen bleiben müssen. Ein solcher Zustand ist in Bezug auf attraktiven Nahverkehr nicht haltbar.</p> <p>Zusätzliche Stadtbahnverbindung über die Deutzer Freiheit in Richtung Bahnhof Köln Messe/Deutz und nach Möglichkeit weiter nach Mülheim.</p>	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.1 verwiesen.</i>
14.3	<p>Erhalt der Hafenbahntrasse als Schienenverbindung und Anpassung der Flächen entlang der Hafenpromenade, um eine Stadtbahnverbindung über die Hafenbahntrasse führen zu können. Dazu sind am Ende der Hafenmole auf Höhe der Drehbrücke entsprechende Flächen zur Einfädelung der Stadtbahn in die bestehende Trasse der KVB-</p>	Nein	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.2 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Linie 7 vorzusehen. Hierfür bedarf es entsprechender Änderungen besonders im Bereich der Kartendarstellung Blatt 1.		
14.4	Bedarfsgerechte Dimensionierung der Quartiersstraße im Bereich der Querung des Hafenbeckens, um eine Querung der Linie 15 vom Ubierring über den Deutzer Hafen zu ermöglichen. Entsprechende Trassen sind freizuhalten und mit einzuplanen. In den entsprechenden Gebieten sind keine großkronigen Bäume zu pflanzen, sondern reversible Grünanlagen vorzusehen.	Teilweise	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.3 verwiesen.</i>
14.5	Eine Rheinquerung nur für den Umweltverbund (Stadt- bahn, Fuß- und Radverkehr) in Höhe des Ubierrings, entsprechend dem städtebaulichen Masterplan für Köln aus 2009. Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung für die Führung der Linie 15 über den Rhein.	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.4 verwiesen.</i>
14.6	Vorsorgliche Berücksichtigung der Idee eines Rheinpendels (Seilbahn), um im Falle der geprüften Machbarkeit im Deutzer Hafen eine entsprechende Freifläche für eine spätere Station zur Verfügung stellen zu können.	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.5 verwiesen.</i>
14.7	Vorsorgliche Einplanung einer entsprechenden Fläche für die Einbindung des Deutzer Hafens in die Linienstrecke der Wasserbusse in Fährenform nach erfolgreichem Vorlaufbetrieb.	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.6 verwiesen.</i>
14.8	Eine schnelle Umsetzung der S-Bahnlinie S 16, auch im Vorlaufbetrieb, also ohne weiteren Brückenbogen. Diese Verbindung sollte mit Start der Bebauung stehen, um den neuen Bewohner: innen des Quartiers von Anfang an eine Alternative zum MIV zu bieten. Mittelfristig ist ein zweiter Brückenbogen für die Südbrücke aber notwendig. Entsprechende Flächen sind im Teilplan Blatt 2 auf der Straße Am Schnellert in Rücksprache mit der DB Netz AG vorzuhalten und bereits jetzt auszuweisen.	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.7 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
14.9	<p>Zur Feinerschließung im Deutzer Hafen und Poll befürworten wir einen Expressbus (Linie 150), der den Bahnhof in Deutz über den Deutzer Hafen mit der Siedlung In der Kreuzau verbindet.</p> <p>Im Teilplan Infrastruktur ist die sogenannte Quartiersstraße so zu planen, dass künftig auch Gelenkbusse das Quartier befahren können, entsprechende Bereiche sind in Kurven vorzuhalten und die KVB AG in die Planungen einzubeziehen.</p>	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.8 verwiesen.</i>
14.10	<p>Fortsetzung des Radschnellweges von der Südbrücke kommend, weiterführend bis zur Technischen Hochschule in Deutz. Entsprechende Flächen für Rampenbauwerke sind vorzusehen und mit der DB Netz AG abzustimmen, um nicht in Konkurrenz zum geplanten Ausbau der S-Bahnlinie 16 zu geraten.</p> <p>Im Bebauungsplan sind entlang der Siegburger Str. regelkonforme und sichere Radwege vorzusehen, entsprechend zu schützen und zeitnah umzusetzen.</p>	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.9 verwiesen.</i>
14.11	<p>Neben den sechs E-Ladestationen fordern wir zur Reduzierung des Individualverkehrs zusätzlich auch eine Mobilstation in Poll.</p>	Kenntnisnahme	<i>Die Einrichtung der Mobilitätsstationen ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens für den Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur. Die Forderung wird an die zuständigen Stellen weitergegeben.</i>
14.12	<p>Im Falle der Ansiedlung von Großunternehmen an der Straße „Am Schnellert“ sollen diese Firmen dabei unterstützt werden, Werkwohnungen im Quartier Deutzer Hafen einzurichten, um so Pendlerströme zu reduzieren.</p>	Kenntnisnahme	<i>Die Errichtung von Werkwohnungen entlang der südlichen Baufelder ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens für den Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur. Die Anregung wird an die zuständigen Stellen weitergegeben.</i>
14.13	<p>Für den Bereich des Schutzhafens bei Hochwasser ist entsprechende Elektroladeinfrastruktur für die Binnenschifffahrt wie an den linksrheinischen Anlegestellen vorzusehen, um einen Dauerbetrieb von Dieselmotoren zu vermeiden.</p>	Nein	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.10 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
14.14	Da gerade Schüler: innen aus Poll täglich zu den weiterführenden Schulen in Deutz mit dem Fahrrad anreisen, ist die Route über die Straße „Alter Mühlenweg“ besonders zu betrachten und entsprechende Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten der Straße „Im Hasental“ intensiv zu prüfen. Dabei dürfen die Interessen der Anwohner: innen der dortigen Straßen nicht unberücksichtigt bleiben und besonders eine Tieferlegung der Straße ist zu prüfen. Da eine höhere Frequentierung mit erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen einhergeht, entlastet eine Tieferlegung die Anwohner: innen. Zudem kann sie die Querung für Rad- und Fußverkehr - auch im Hinblick auf die geplante RadPendlerRoute - deutlich verbessern.	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.11 verwiesen.</i>
14.15	Durch die Kombination von wohnortnahen Arbeitsplätzen, einem attraktiven, verbesserten ÖPNV- Angebot sowie guter Fuß- und Radinfrastruktur - schon im Vorfeld der Baumaßnahmen - muss die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden.	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.12 verwiesen.</i>
14.16	Die Haupteinfahrt des Deutzer Hafens für den MIV soll über die Autobahn (Östliche Zubringerstraße) und die Straße „Im Hasental“, die in Höhe der Drehbrücke auf die Siegburger Straße mündet, abgewickelt werden. Bauliche Maßnahmen sind daher zwingend erforderlich, um den Verkehr über diesen Anschluss zu lenken. Im Plan sind entsprechende Flächen für den linksabbiegenden Verkehr vorzuhalten.		<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.13 verwiesen.</i>
14.17	Weiterhin ist bei der Erörterung näher auszuführen, warum eine Reduzierung des Verkehrs auf der Siegburger Straße anzunehmen ist, wenn doch die geplante neue Verkehrsführung deutlich länger sein wird als die altbekannte Strecke über die Siegburger Straße zur Anschlussstelle Poll BAB 4 (im Vergleich: 7,4 km bei der	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.14 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Strecke über „Im Hasental“ und ca. 2,8 km bei der Strecke über die „Siegburger Str.“).</p> <p>In der Erörterung ist näher auszuführen, inwieweit durch bauliche Maßnahmen die Siegburger Straße unattraktiv für den Durchgangsverkehr gestaltet werden, soll und welche Verbesserungen für Poll entstehen sollen. Die zukünftige Verkehrsführung im Bereich Poll geht aus dem Teilplan nicht eindeutig hervor. Entsprechende verkehrseinschränkende Maßnahmen sind zwingend durchzuführen. Für die Anwohner:innen von Poll ist eine Einschränkung der Durchfahrt lediglich durch Ampelschaltung nicht hinnehmbar, weil dies zu erheblichen Staus an der Straße „Auf dem Sandberg“ führen wird.</p> <p>Der MIV-Durchgangsverkehr vom Deutzer Hafen über Alt-Poll (Poller Hauptstraße) in Richtung BAB 4 ist mit entsprechenden Maßnahmen (Busschleusen) zu unterbinden.</p>		
14.18	<p>Eine Verlängerung des Rolshover Kirchwegs bis zur Rolshover Straße sowie den Vollausbau der Anschlussstelle „Am Grauen Stein“ lehnen wir aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen ab. Beide Optionen (Planfall 3) attraktiveren den MIV und führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem Rolshover Kirchweg. Wir gehen davon aus, dass dadurch Poll nicht entlastet, sondern mit zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet wird.</p>	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 6.15 verwiesen.</i>
14.19	<p>Darüber hinaus regen wir an, die Infrastrukturplanungen flexibel zu halten, da sich der Mobilitätssplit der Zukunft nicht vorhersehen lässt. Wir bitten daher um die Vorlage einer Planung, die die Stadtverwaltung auch in Zukunft entsprechend anpassen kann.</p>	Ja	<i>Das Mobilitätskonzept kann im weiteren Planungsprozess des Deutzer Hafens fortlaufend an neue Erkenntnisse und Bedürfnisse angepasst werden.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
14.20	<p>Kritisieren möchten wir noch einmal ausdrücklich, dass eine Bürgerbeteiligung erst im Nachgang am 27. September geplant ist und dies nach der Einreichung von Stellungnahmen erfolgt. Wir erwarten eine Beteiligung der Öffentlichkeit vor und während der Offenlegung solcher weitreichender Pläne, damit möglichst viele Bürger:innen ihr Recht auf Stellungnahme wahrnehmen können. Veranstaltungen, auf denen nicht mit den Projektverantwortlichen diskutiert, Anregungen und Beschwerden ausgetauscht werden können, lehnen wir ab. Zusätzlich erwarten wir von der Stadt grundsätzlich früher eingeladen zu werden. Wir hoffen auf eine weitere Beteiligung im laufenden Verfahren und freuen uns, wenn unsere Anregungen in die aktuellen Planungen einbezogen werden.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Veranstaltung am 27.9.2022 bietet einen Ausblick auf den weiteren Planungsprozess und ist nicht expliziter Bestandteil der Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 07.09.2021 wurden die Themenstellungen des Teilplans Infrastruktur (Verkehr und öffentlicher Raum) vorgestellt. Zum Thema Verkehr wurde eine zusätzliche Öffentlichkeitsveranstaltung im Onlineformat parallel zur Offenlage am 20.6.2022 durchgeführt. In der Veranstaltung wurde auf die laufende Offenlage hingewiesen. Das Video steht insgesamt 6 Monate online zur Verfügung. Die Offenlage des Teilplans Infrastruktur hat vom 9.6.-11.7.2022 stattgefunden.</i></p> <p><i>Auf Veranstaltungen und Beteiligungsformate wird rechtzeitig (insbesondere unter Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen) in u.a. Zeitungen und Internet hingewiesen.</i></p>
15			
15.1	<p>Verkehrsfläche Bei der Gestaltung der Plätze ist zwingend darauf zu achten, dass diese barrierefrei gestaltet sind. Das gilt auch für die Freitreppe über nahezu die gesamte Breite des Hafenbeckens zu diesem hinab geführt werden soll und für die als schwimmendes Element ausgeführte Plattform im Bereich des Parks II</p>	Ja	<p><i>Der öffentliche Raum inkl. der Plätze ist barrierefrei geplant. Eine barrierefreie Erreichbarkeit aller wesentlichen Ziele sowie die Barrierefreiheit von Wegeverbindungen sind sichergestellt. Die genaue Detaillierung der Planung erfolgt in den weiteren Planungsschritten/Ausführungsplanung.</i></p>
15.2	<p>Grünflächen Für die Grünflächen wird ein Gesamtdefizit von 15.000 m² festgestellt. Die Ablösesumme beträgt 450.000 Euro. Diese Gelder sollen „im Umfeld zur Neuanschaffung oder Aufwertung von Grünflächen eingesetzt werden“. Der Grünzug Parkstadt Süd/Eifelwall ist nicht als Umfeld des Deutzer Hafens anzusehen. Die dortige Planung ist zudem ohne Verwendung der Ablösesumme aus dem Grünflächendefizit des Deutzer Hafens zu finanzieren.</p>	Nein	<p><i>Im unmittelbaren Umfeld des Deutzer Hafens stehen keine Grünflächen zur Verfügung, in denen Aufwertungsmaßnahmen im Umfang des Defizits sinnvoll umzusetzen sind. Die Stadt Köln strebt an, Aufwertungsmaßnahmen von Grünflächen primär innerhalb des Stadtbezirks umzusetzen, in dem das ermittelte Defizit entsteht. Soweit dies – wie im vorliegenden Fall – nicht möglich ist, sollen die Aufwertungsmaßnahmen möglichst im unmittelbaren Umfeld des Stadtbezirks erfolgen. Der Grünzug Parkstadt</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Die Ablösesumme ist tatsächlich im Umfeld des Deutzer Hafens, also in den angrenzenden Bereichen der Stadtteile Poll oder Deutz zu verwenden.</p>		<p><i>Süd/Eifelwall grenzt unmittelbar südlich an den Stadtbezirk Innenstadt an. Das Aufwertungspotenzial ist geeignet, das im Deutzer Hafen entstehende Defizit aufzunehmen. Der geplante Grünzug Parkstadt Süd/Eifelwall ist über die Südbrücke auch vom Deutzer Hafen gut erreichbar und ergänzt so die Versorgung mit Grün- und Freiflächen der künftigen Bewohner/innen des Deutzer Hafens.</i></p>
15.3	<p>Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Auf die Umsetzung eines vollständigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs wird verzichtet und das verbleibende Ausgleichsdefizit im Rahmen der Abwägung hingenommen. Die dargelegten Gründe sind nicht ausreichend, um diesen Verzicht zu begründen. Der naturschutzrechtliche Ausgleich ist vollständig umzusetzen.</p>	Nein	<p><i>Der Eingriffsbereich ist hinsichtlich seines planungsrechtlichen Ausgangszustands differenziert zu betrachten. Weite Teile der aktuell gewerblich-industriell genutzten Flächen liegen im Innenbereich gem. § 34 BauGB oder innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 69430/05. Durch den Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur wird insofern in diesen Bereichen bestehendes Baurecht überplant. Ohne die Überplanung wäre eine gewerblich-industrielle Nutzung unmittelbar genehmigungsfähig. Da gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB „ein Ausgleich [...] nicht erforderlich [ist], soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren“, sind diese Bereiche von der Ausgleichspflicht ausgenommen. Insofern sind – über die im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzmaßnahmen hinaus – keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.</i></p> <p><i>Das Hafenbecken und die Flächen westlich der Alfred-Schütte-Allee sind nach § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich) zu beurteilen. Für die bilanzierte Abwertung der Wasserflächen kann im Planverfahren kein adäquater funktioneller Ausgleich geschaffen werden. Weder ist eine Aufwertung des Hafenbeckens an anderer Stelle im Deutzer Hafen aus Gründen des Denkmal- und Artenschutzes sinnvoll umzusetzen noch stehen andere Gewässer für Aufwertungsmaßnahmen im Plangebiet oder seiner unmittelbaren Umgebung zur Verfügung. Auch die Neuanlage einer Wasserfläche an anderer Stelle im Stadtgebiet als funktionaler externer Ausgleich ist wegen fehlender Flächenverfügbarkeit keine</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p><i>Option. Externe Ausgleichsmaßnahmen z.B. einer landwirtschaftlich genutzten Fläche außerhalb des Plangebiets würden zwar rechnerisch das extern zu bewältigende Ausgleichsdefizit decken, stellen aus ökologischer Sicht aber im vorliegenden Fall keinen sinnvollen Ausgleich dar. Zum einen besteht kein funktionaler Zusammenhang zwischen einer Beeinträchtigung des Hafenbeckens und der Aufwertung einer Ackerfläche, zum anderen kann aufgrund der innerstädtischen Lage des Deutzer Hafens auch kein räumlicher Zusammenhang zu einer Ausgleichsfläche weit außerhalb des Plangebiets hergestellt werden. Auch würde dies eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen bedeuten, die gem. § 1a Abs. 2 BauGB nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden sollen. Darüber hinaus erfolgt durch die Umwandlung eines Industriebahnhofs und die damit einhergehende Einstellung des regelmäßigen Schiffsverkehrs in einen Freizeithafen für den nicht-motorisierten Wassersport eine Aufwertung des Landschaftsbildes und eine Verbesserung des Naturraums der Wasserfläche, die sich auf der Ebene der Eingriffsbilanzierung nicht summieren lässt. Die Wasserflächen stellen einen wichtigen Bestandteil des erlebbaren Freiraums im Deutzer Hafen dar. Durch die Zweckbestimmung der Wasserfläche für nicht-motorisierten Wassersport, das Freibad sowie die Möglichkeit zur Errichtung von Anlegestellen, eröffnen sich zudem die Möglichkeit einer Nutzung der Wasserfläche für Freizeit und Erholung. Aus vorgenannten Gründen wird auf die Umsetzung eines vollständigen Ausgleichs der ermittelten Differenz der Biotopwertpunkte zur Kompensation der Eingriffe im Außenbereich in diesem speziellen Einzelfall verzichtet und das verbleibende Ausgleichsdefizit im Rahmen der Abwägung hingenommen. Die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 7 BauGB werden in einem ausreichenden Maße berücksichtigt und durch die weitergehenden Festsetzungen und Regelungen gewahrt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
15.4	<p>Klimaschutz Das Handbuch Nachhaltigkeit ist weder auf den Seiten der Stadt Köln noch auf den Seiten der moderne Stadt auffindbar. Die in der Begründung erwähnten Anregungen für nachhaltige Lösungen und Maßnahmen für die Themenbereiche Klima, Lebensqualität, Mobilität, Energie und Ressourceneffizienz sind daher nicht nachvollziehbar.</p>	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die Beantwortung der Stellungnahme unter der lfd. Nr. 13.5 verwiesen.</i>

2. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (TöB)

Gemäß § 3 Absatz 2 Satz 3 BauGB wurden die TöB über die Offenlage des Bebauungsplan-Entwurfes ergänzend zur bereits erfolgten Beteiligung nach § 4 Absatz 2 BauGB schriftlich benachrichtigt. Im Zeitraum der Offenlage sind 18 Stellungnahmen der TöB eingegangen.

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	Bezirksregierung Köln		
2	Bezirksregierung Köln Höhere Landschaftsbehörde Köln		
3	Bezirksregierung Köln – Dezernat 25 – (Verkehr, IGVP und ÖPNV)		
	<p>Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen weiterhin keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o.g. Maßnahme.</p> <p>Der Hinweis in der Begründung, dass das Entwidmungsverfahren (heutige korrekte Bezeichnung „Freistellungsverfahren“) für die Hafengleise im Plangebiet gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz seit 2021 abgeschlossen ist, wird von unserer Seite bestätigt. Der Freistellungsbescheid erging am 18.11.2021 in unserem Hause.</p> <p>Die Einschätzung, dass mehrere Altanlagen des Deutzer Hafens – darunter die ehemaligen Anlagen der Hafenbahn und die zugehörigen Verladeanlagen – als denkmalwert betrachtet werden und diese erhalten werden und weitestgehend sichtbar bleiben sollen, wird hier zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ansonsten verweise ich auf meine Stellungnahme vom 03.09.2021.</p>	Kenntnisnahme	<i>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. In der Stellungnahme vom 03.09.2021 wurden keine Bedenken geäußert.</i>
4	Bezirksregierung Köln – Dezernat 35.4 – (Denkmalschutz)		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
5	Bezirksregierung Köln – Dezernat 51 – (Natur- und Landschaftsschutz, Fischerei)		
6	Bezirksregierung Köln – Dezernat 52 – (Abfallwirtschaft u. Bodenschutz- einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)		
7	Bezirksregierung Köln – Dezernat 53 – (Immissionschutz – einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)		
8	Bezirksregierung Köln – Dezernat 54 – (Wasserwirtschaft – einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)		
8.1	<p>Wasserwirtschaftliche Anforderungen zum vorbeugenden Hochwasserschutz</p> <p>Planungsrechtliche Situation Die Umnutzung des Plangebietes von einem Industriestandort in ein gemischt genutztes Quartier mit Gewerbe- und Wohnnutzung, liegt vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Grundsätzlich ist es nach § 78 Absatz 1 Satz 1 WHG untersagt, in festgesetzten Überschwemmungsgebieten neue Baugebiete im Außenbereich in Bauleitplänen oder in sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch auszuweisen. Dieser Verbotstatbestand des § 78 Abs. 1 Satz 1 WHG greift nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (4CN6.12) vom 03.06.2014 hingegen nicht, wenn eine bloße Änderung der Gebietsart eines bereits bisher festgesetzten oder faktischen Baugebietes, durchgeführt werden. Da für den Bereich des Deutzer Hafens nach Angaben der Stadt Köln bereits Baurecht besteht, greift der § 78 Abs. 1 Satz 1 WHG für den Bereich Deutzer Hafen nicht.</p>	Kenntnisnahme	
8.2	Aufgrund der Verordnung vom 19.08.2021 über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden	Ja	<i>Die Ziele und Grundsätze des länderübergreifenden Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz werden im Rahmen der</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Hochwasserschutz, muss darüber hinaus aber geprüft werden, inwieweit die neue Verordnung Einfluss auf die laufenden Verfahren (Aufstellung des FNP´s und Änderung des B-Plans) für den Deutzer Hafen hat und ob die hierin verschärften Regelungen die oben beschriebene Ausnahme eventuell aushebeln. (s. Anlage I)</p>		<p><i>Aufstellung des Bebauungsplans Teilplan Infrastruktur beachtet. Die inhaltliche Auseinandersetzung erfolgt primär auf der Ebene der zzt. im Verfahren befindlichen 227. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Köln zum Deutzer Hafen.</i></p> <p><i>Bis zur vorhandenen Hochwasserschutzlinie westlich der Siegburger Straße liegt der Änderungsbereich innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets des Rheins. Bereits im Rahmen der 25. Änderung des Regionalplans für den Bereich des Deutzer Hafens konnte festgestellt werden, dass die Umnutzung des Hafenareals nicht die Ausweisung eines neuen Baugebietes darstellt und somit nicht unter das bauliche Entwicklungsverbot nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) fällt. Die rechtlichen Vorgaben des WHG zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Ober- und Unterlieger, zur Vermeidung einer Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes und zur hochwasserangepassten Errichtung von Bauvorhaben werden bei der Umsetzung der Planung eingehalten und damit die Ziele und Grundsätze des Raumordnungsplans im Rahmen der Bauleitplanverfahren für den Deutzer Hafen beachtet.</i></p>
8.3	<p>Sofern die oben genannten planungsrechtlichen Fragestellungen positiv beschieden werden können, sind weiterhin die Hinweise aus meiner Stellungnahme vom 07.09.2021 zu beachten.</p>	Ja	<p><i>Die eingegangene Stellungnahme vom 03.09.2021 wird im Rahmen der Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB behandelt. Die Hinweise und Anregungen wurden zur Kenntnis genommen bzw. berücksichtigt.</i></p>
8.4	<p>Da auch in den aktuellen Unterlagen die genaue Planung für die Aus-, bzw. Einfahrten aus dem Gebiet noch nicht ersichtlich sind, möchte ich im speziellen noch einmal darauf hinweisen, dass sofern hierfür Änderungen an der bestehenden Hochwasserschutzanlage erforderlich werden, ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wird, welches durch die Bezirksregierung Köln durchgeführt werden muss.</p>	Ja	<p><i>Die Hochwasserschutzanlagen wurden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. In der Begründung wurde ein entsprechender Hinweis aufgenommen, in Abschnitt 4.3 heißt es: Eingriffe in die bestehende Hochwasserschutzanlage bedürfen einer Einzelfallprüfung und Abstimmung mit der Bezirksregierung, ob eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses notwendig ist. Konkrete Planungen für bauliche Maßnahmen liegen aktuell noch nicht vor. Diese werden erst im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt. Vor diesem Hintergrund ist es nicht möglich, be-</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>reits im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans entsprechende Anträge zu stellen. Dies erfolgt in nachgelagerten Verfahren in Abstimmung mit der Bezirksregierung.</i>
8.5	<p>Am 01. September 2021 ist die Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz (BRPHV) vom 19. August 2021 des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) in Kraft getreten (abrufbar unter: http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl121s371 2.pdf)</p> <p>Das übergreifende Ziel dieses Raumordnungsplans ist es, das Hochwasserrisiko in Deutschland für Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie kritische Infrastrukturen zu minimieren und dadurch mögliche Schadenspotenziale einzugrenzen. Die in der Anlage der Verordnung aufgeführten Ziele (Z) und Grundsätze (G) sind daher im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung/Änderung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.</p> <p>Grundsätzliches</p> <p>Mit der Einführung dieses Raumordnungsplans führt der Bund u. a. einen risikobasierten Ansatz in der Raumplanung ein, um Empfindlichkeiten und Schutzwürdigkeiten in den durch Hochwasser bedrohten Gebieten im Raumplanungsprozess stärker zu berücksichtigen.</p> <p>Die Wasserwirtschaft unterstützt die Kommunalplanung hierbei durch die Übermittlung der erhobenen Daten zu den Grundlagen der Wasserwirtschaft.</p> <p>Die Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes bleiben unberührt; es erfolgt eine weitgehende Bezugnahme auf die Definitionen und die Gebietskulissen des Fachrechts.</p>	Kenntnisnahme	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 8.2 verwiesen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Die Verordnung nimmt eine verstärkte Berücksichtigung von Flächen außerhalb von festgesetzten Überschwemmungsgebieten in den Blick; diese Flächen weisen statistisch ein zunehmendes Schadenspotential auf.</p> <p>Der kommunalen Bauleitplanung obliegt die Konkretisierung des BRPHV und eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Zielen und Grundsätzen.</p> <p>Aus wasserwirtschaftlicher Sicht gebe ich hierzu folgende Hinweise:</p>		
8.6	<p>Zu I.1.1. (Z)</p> <p>Ich weiße darauf hin, dass die Risiken von Hochwasser in dem Planungsraum zu prüfen sind. Neben der Eintrittswahrscheinlichkeit und der räumlichen und zeitlichen Auswirkung im Hochwasserfall sind auch die Wassertiefe und Fließgeschwindigkeit für eine Risikoabschätzung zu betrachten. Die amtlichen Hochwassergefahrenkarten und Hochwasserrisikokarten können unter https://www.flussgebiete.nrw.de/hochwassergefahrenkarte-n-und-hochwasserrisikokarten-8406 abgerufen werden.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Bei einem HQ100 wird bei derzeitigem Geländeniveau nahezu der gesamte Deutzer Hafen überflutet, bei einer Überflutungshöhe von wenigen Zentimetern bis ca. 2,00 m in einigen Bereichen der Kaikanten des Hafenbeckens. Bei einem 200-jährlichem Hochwasser (HQ200) steht bei derzeitigem Geländeniveau das gesamte Hafensareal unter Wasser, es ergeben sich Überflutungstiefen von bis zu 4,00 m. Die Fließgeschwindigkeiten liegen sowohl bei einem HQ100 als auch bei einem HQ200 bei unter 2,0 m/s. Zu berücksichtigen ist, dass der Deutzer Hafen ein Rückstauhafen ist, der entgegen der Fließrichtung zum Rhein angeordnet ist. Das Hochwasser fließt entlang der hochliegenden Alfred-Schütte-Allee im westlichen Bereich zwischen Deutzer Hafen und Poller Wiesen, die Überflutungsflächen im Deutzer Hafen entstehen nur durch Rückstau. Selbst bei 100-jährlichen Hochwasserabfluss wird die Alfred-Schütte-Allee nur mit wenigen Zentimetern überströmt. Erst beim HQ200 wird die Alfred-Schütte-Allee komplett überflutet und das Wasser fließt auf diesem Weg in den Deutzer Hafen.</i></p>
8.7	<p>Zu I.2.1. (Z)</p> <p>Bei der Einschätzung des Risikos aus Starkregenereignissen können die vom Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) veröffentlichte Starkregengefahrenhinweiskarte für NRW (abzurufen unter www.klimaanpassungskarte.nrw.de im Handlungsfeld Hochwasserschutz) eine</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Innerhalb des Plangebietes bestehen auf Teilflächen Gefahren durch Starkregenereignisse. Die Starkregengefährdung wird jedoch selbst bei einem 200-jährlichen Regenereignis überwiegend als mäßig eingestuft, nur stellenweise liegt eine hohe Gefährdung vor.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>hilfreiche Grundlage bieten. Ebenso können die kommunalen Starkregenrisikomanagementkonzepte hinzugezogen werden, insoweit diese für den angebenen Planungsraum erstellt wurden.</p>		
8.8	<p>Zu II.1.2 (Z), II.1.4 (G), II.1.5 (G), II.1.6 (G) und II.2.3. (Z) Es ist zu prüfen, ob in dem angegeben Planungsraum nachfolgende Maßnahmen derzeit in Abstimmung sind oder/und zukünftig geplant werden sollten: Freihaltung von Flächen für eine Verstärkung von Hochwasserschutzanlagen oder zur Deichrückverlegung Gewässerausbauverfahren mit Auswirkungen auf den Hochwasserschutz Hochwasserschutzmaßnahmen zur Sicherung der Maßnahmenliste des Nationalen Hochwasserschutzprogramm Es ist im Einzelfall zu prüfen und abzustimmen, ob der angegebene Planungsraum gegen eine dieser beabsichtigten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen spricht. Auskunft hierüber können bei den Unterhaltungs- und Ausbaupflichtigen oder den zuständigen Wasserbehörden eingeholt werden.</p>	Ja	<p><i>Gemäß den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes muss Retentionsraum, der durch Baumaßnahmen im Überschwemmungsgebiet verloren geht, zeit- umfang- und funktionsgleich in relativer Nähe ausgeglichen werden. Zu diesem Zweck stehen neben den Freiräumen (Parkanlagen und Plätze) im Hafengebiet flutbare Tiefgaragen in den Baufeldern zur Verfügung. Darüber hinaus wird durch die Modellierung der Freiflächen sichergestellt, dass diese im Hochwasserfall oder bei Starkregenereignissen neben der Funktion als Retentionsraum als Notwasserwege in Richtung Hafenbecken und/oder Rhein dienen können. Die Tiefgaragengeschosse werden spätestens ab einem Wasserstand von 11,20 mKP durch das ansteigende Rheinhochwasser geflutet. Der Retentionsraum innerhalb des Plangebiets wird durch die Entwicklung des Deutzer Hafens vergrößert. Die Retentionsraumbilanz für das Gesamtvorhaben ist sowohl für den Fall HQ100 als auch HQ200 positiv. Zur Bilanzierung des Retentionsvolumens während der Umsetzungsphase wird im Auftrag der Stadtentwässerungsbetriebe (als Betreiber der Hochwasserschutzanlagen) ein Retentionsraumkonto für das Gesamtgebiet des Deutzer Hafens geführt und fortlaufend aktualisiert. Die Lage der Hochwasserschutzlinie sowie die erforderliche Höhe der Schutzanlagen werden nicht verändert. Die Schutzbestimmungen des Überschwemmungsgebiets des Rheins, die Deichschutzverordnung sowie die Sperr- und Gefahrenzonenverordnung bleiben innerhalb des Plangebiets weiterhin gültig und werden im Planverfahren berücksichtigt. Durch die aufgeführten Maßnahmen werden die Vorgaben des § 78 Abs. 3 WHG, im Einzelnen die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Ober- und Unterlieger, die Vermeidung einer Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes und die</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>hochwasserangepasste Errichtung von Bauvorhaben berücksichtigt. Wasserwirtschaftliche Maßnahmen vor dem Hintergrund des Hochwasserschutzes sind nicht vorgesehen.</i>
8.9	Zu II.2.2 (G) Insbesondere weise ich auf die Prüfung der unter Satz 2 Nummer 1 genannten „Rücknahme von in Flächennutzungsplänen für die Bebauung dargestellten Flächen“ und Satz 2 Nummer 2 genannten „Umplanung und Umbau vorhandener Siedlungen und Siedlungsstrukturen“ hin.	Ja	<i>Eine Neudarstellung von Baugebieten ist mit der Planung nicht verbunden, da bestehende Darstellungen von Industrie-, Gewerbe- und Sondergebieten in Wohnbauflächen, Gemischte Bauflächen und Gewerbegebiete geändert werden sollen. Der Änderungsbereich ist in die vorhandene Siedlungsstruktur der Stadt Köln eingebunden. Eine Rücknahme der Bauflächen oder eine Umplanung der Siedlungsstruktur ist vor dem Hintergrund der Bedeutung des Deutzer Hafens für die Entwicklung der Stadt Köln nicht sinnvoll oder realistisch umsetzbar. Darüber hinaus wurde der Deutzer Hafen bereits auf der Ebene des Städtebaulichen Masterplans Innenstadt und im Stadtentwicklungskonzept Wohnen als Flächenpotenzial mit Alleinstellungsmerkmal aufgrund der Größe und Lage identifiziert.</i>
8.10	Zu II.3 (G) Insbesondere weise ich auf das Planungs- und Genehmigungsverbot von in Satz 1 Nummer 3 genannten baulichen Anlagen in Risikogebieten außerhalb von Überschwemmungsgebieten hin.	Ja	<i>Kritische Infrastrukturen wie z.B. sog. Störfallbetriebe sollen im Plangebiet nicht angesiedelt werden. Die Vorgaben für die hochwasserangepasste Errichtung von Bauvorhaben werden im Rahmen der Ausführungsplanung beachtet. Empfindliche und schützenswerte Nutzungen werden in hochwasserangepasster Bauweise umgesetzt. Die hochwasserangepasste Nutzungsebene wird auf dem Höhenniveau des bestehenden planfestgestellten Hochwasserschutzes entlang von Siegburger Straße/Poller Kirchweg und somit oberhalb des Wasserstands eines 200-jährlichen Hochwasserabflusses (HQ200) ausgeführt.</i>
8.11	Ansonsten erkenne ich keine Betroffenheit in den Zuständigkeiten von Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln (Obere Wasserbehörde).	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Ich möchte darauf hinweisen, dass wir für die Beteiligungsverfahren, die sich an das Dezernat 54 von der Bezirksregierung Köln richten, ein Funktionspostfach eingerichtet haben.</p> <p>Ich möchte Sie daher bitten Ihre Beteiligungsschreiben in Zukunft nur noch digital an folgendes Postfach senden: dezernat54-toeb@bezreg-koeln.nrw.de</p> <p>Durch die Zusendung per Post kommt es oftmals zu unnötigen erheblichen Verzögerungen.</p>		
9	Handwerkskammer zu Köln		
10	Industrie- und Handelskammer zu Köln		
10.1	<p>Der Deutzer Hafen ist ein innerstädtischer Standort von großer Attraktivität. Die geplante Umwandlung zu einem urbanen Wohn- und Büroquartier ist eine Konsequenz des voranschreitenden Strukturwandels. Von dieser Entwicklung sind auch gewerbliche und industrielle Unternehmen betroffen, die im Deutzer Hafen angesiedelt sind. Der vorliegende Teilplan Infrastruktur umfasst die im Plangebiet verorteten Verkehrsflächen, Grünflächen, Flächen für den Gemeinbedarf, die Wasserflächen, ein erforderliches Umspannwerk inklusive eines Parkhauses, sowie das ehemalige Hafenamtsamt und eine Schule als Gemeinbedarfseinrichtung. Der hiesige Teilplan trifft darüber hinaus keine weiteren Festsetzungen zu den Nutzungen der geplanten Baufelder.</p>	Kenntnisnahme	<i>Die Festsetzungen zu den Nutzungen der geplanten Baufelder erfolgt in separaten Teil-Bebauungsplänen.</i>
10.2	<p>Die Bewertung der infrastrukturellen Auswirkungen des hiesigen Planvorhabens erfolgt auf der Grundlage des in den Planunterlagen enthaltenen Mobilitätskonzepts und der Verkehrsuntersuchung Deutzer Hafen. Die nachfolgende Stellungnahme erfolgt daher auf Grundlage des aktuellen Sach- und Arbeitsstandes Juli 2022.</p>	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Grundsätzlich steht die IHK Köln den Zielen des Mobilitätskonzeptes, das die Minimierung der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Förderung des Umweltverbundes vorsieht, positiv gegenüber. Bei der Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen müssen jedoch veränderte Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.</p>		
10.3	<p>So fehlen konkrete Aussagen darüber, wie Lieferverkehre in dem Gebiet künftig abgewickelt werden sollen. Das KEP-Sendungsvolumen in Köln lag 2019 bei 25 Sendungen pro Einwohner. Pandemiebedingt war 2020 mit rund 30 Sendungen je Einwohner ein merklicher Anstieg zu verzeichnen. Bis 2030 ist eine weitere Zunahme von bis zu 60% möglich. Die Annahme zugrunde gelegt, dass der Deutzer Hafen Wohnraum für rund 6,900 Menschen bieten soll und der Bedarf bei 30 Sendungen pro Einwohner und Jahr bleibt, wird ein Logistikkonzept für mindestens 200,000 Paketsendungen pro Jahr benötigt. Bei einer Fortschreibung der Wachstumsraten im Paketsektor bis 2030 eher für 320,000 Sendungen pro Jahr. Dazu kommen Infrastrukturen für Umschlag und Anlieferung für Paketsendungen und palettierte Waren für gewerbliche Anlieger und logistische Spezialdienstleistungen wie zum Beispiel Tankfahrzeuge zur Leerung von Fett Abschneidern in der Gastronomie.</p>	Ja	<p><i>Das Mobilitätskonzept wurde auf Basis der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer zu Köln, die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB einging, ergänzt.</i></p> <p><i>Für die Quartierslogistik und den Wirtschaftsverkehr im Deutzer Hafen bestehen konzeptionelle Planungen, welche mit fortschreitender Planungstiefe weiter konkretisiert werden. In Abhängigkeit der konkreten Nutzungen in den jeweiligen Baufeldern werden Anforderungsprofile entwickelt und entsprechend angepasste Lösungen (z.B. Ladezonen) eingerichtet.</i></p> <p><i>Der Lieferverkehr für die Zustellung von Post und Paketsendungen kann auf der „letzten Meile“ verkehrsreduzierend und emissionsarm durch z.B. Lastenräder gestaltet werden. Ergänzend dazu ist ein flächendeckendes Angebot von Paketfach- oder Paketschließanlagen denkbar. Zur Flächenreduzierung empfiehlt es sich, hier ein anbieterneutrales Konzept zu etablieren, so dass verschiedene teilnehmende Lieferpartner eine gemeinsame Anlage nutzen können.</i></p> <p><i>Intensive gewerbliche Lieferverkehre müssen auf das jeweilige Baufeld verlagert werden. Hierbei können bei der Planung des Baufeldes die dadurch auftretenden Randbedingungen (z.B. die Befahrbarkeit der Grundstückszufahrten) berücksichtigt werden. Auch Lösungsansätze in der Anpassung betriebliche Abläufe, wie beispielsweise die Anlieferung von Waren in Großfahrzeugen an zentralen Stellen im Randbereich des Quartiers sind denkbar. Die</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>anschließende Belieferung innerhalb des Quartiers kann mit kleinen Lieferfahrzeugen auch emissionsfrei durch Elektrofahrzeuge bedarfsgerecht erfolgen.</i>
10.4	Des Weiteren müssen auch ausreichend Parkfläche für Handwerk, technische Dienstleister und Pflegedienste vorgehalten werden, die ganztägig zugänglich und explizit als solche ausgewiesen sein müssen, um Falschparker abzuschrecken.	Ja	<i>Im Bereich der Quartiersstraße, der Mühlenstraße und des Poller Kirchwegs sind Parkplätze im öffentlichen Raum vorgesehen. Der überwiegende Teil der Baublöcke im Deutzer Hafen wird von diesen Straßen unmittelbar erschlossen. Insofern besteht die Möglichkeit, öffentliche Parkplätze im Hafengebiet außerhalb von Tiefgaragen und Parkhäusern durch Werkstattfahrzeuge des mobilen Handwerks zu nutzen. Eine explizite Ausweisung ist nicht Bestandteil der Regelungen des Bebauungsplans.</i>
10.5	Darüber hinaus muss dem gewerblichen Kraftverkehr Zugang zum nach Konzept für den MIV gesperrten Abschnitt zwischen Drehbrücke und Südbrücke gewährt werden.	Nein	<i>Die Alfred-Schütte-Allee zwischen Drehbrücke und Südbrücke erfüllt im künftigen Quartier keine Erschließungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr. Sämtliche an der Alfred-Schütte-Allee gelegenen Baufelder können von Osten über die geplante Quartiersstraße erreicht werden</i>
10.6	Die Aufstellung eines Logistik Konzepts mit innovativen Ansätzen für die Abwicklung der Liefer- und Dienstleisterverkehr im Plangebiet ist daher dringend erforderlich, die ersten Ansätze in Kap.4.9 werden von uns daher sehr begrüßt.	Ja	<i>Es wird auf die lfd. Nr. 10.3 verwiesen.</i>
10.7	Die Elektromobilität ist ein Schlüssel für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung. Voraussetzung ist eine flächendeckende Ladeinfrastruktur. Wir begrüßen die geplante Einrichtung von Mobilstationen mit E-Ladesäulen. Allerdings sind die insgesamt zehn geplanten Ladestationen der Mobilstation mit je zwei Plätzen, in Teilen davon auch reserviert für Carsharing-Fahrzeuge, aus unserer Perspektive nicht ausreichend, um den Bedarf zu decken.	Kenntnisnahme	<i>Die Anzahl der geplanten Stationen wird durch den Teilplan Infrastruktur nicht vorgegeben. Hier kann im Zuge der weiteren Planungen für die einzelnen Baufelder – aber auch unabhängig von den Bauleitplanverfahren individuell auf veränderte Anforderungen reagiert werden. Im Rahmen der folgenden Bauleitplanverfahren für die einzelnen Baufelder wird der Bedarf von Ladeinfrastruktur in den Tiefgaragen ermittelt.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
10.8	<p>Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zur Bewertung der vorhandenen und zukünftigen Verkehrsabläufe beinhaltet im Prognose-Nullfall die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie alle im Untersuchungsgebiet geplanten Vorhaben bis 2035.</p> <p>Die aktuell favorisierte Planfallkombination 2+8 beinhaltet u.a. die Umgestaltung der Siegburger Straße im Bereich „Am Schnellert“ und „Rolshover Straße“. Die gemeinsame Führung vom MIV und Stadtbahn im Mischverkehr, der durchgehende Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und die Neuordnung der Stellplätze sollen zu einer Beschleunigung des ÖPNV und zur Reduzierung des Durchgangsverkehres führen. Wie es bei parallel bis zu 15,100 Kfz-Fahrten pro Tag zu einer Beschleunigung des ÖPNV kommen soll, müsste genauer begründet werden, auch vor dem Hintergrund der geplanten neuen Stadtbahnlinie 8 zwischen Porz und Sülz, die mit der Linie 7 zu einer Taktverdichtung führen soll. Die Optimierungsmaßnahmen auf den Straßen Hasental und der L124 östlicher Zubringer sind darüber hinaus zu begrüßen.</p>	Ja	<p><i>Das Verkehrskonzept sieht vor, dass eine Umgestaltung der Siegburger Straße im Bereich zwischen den Straßen Am Schnellert und Auf dem Sandberg in Kombination mit Anpassungen im Bereich der Straße Im Hasental und des Deutzer Rings (B 55) eine Abwicklung der durch die Entwicklung des gesamten Deutzer Hafens erzeugten Verkehre erfolgen kann. Durch diese Maßnahmen werden die neu entstehenden Verkehre auf den Deutzer Ring und im weiteren Verlauf auf den östlichen Zubringer (L 124) verdrängt. Diese Straßen sind aufgrund ihres überregionalen Charakters als Landes- bzw. Bundesstraße für die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre prädestiniert. Die prognostizierten Verkehrsmengen können in diesem Planfall in den maßgebenden Spitzenstunden mindestens mit einer ausreichenden Verkehrsqualität an allen betrachteten Knotenpunkten abgewickelt werden.</i></p>
10.9	<p>Die verkehrliche Anbindung des Unternehmens Alfred Schütte AG muss während und nach der Umbauphase sichergestellt sein. Die Straße „Am Schnellert“ muss so ertüchtigt sein, dass sie weiterhin als Erschließung für das Unternehmen Alfred H. Schütte GmbH & Co. KG dienen kann. Für das Unternehmen dürfen keine Einschränkungen in der Straßenqualität, -breite und -belastbarkeit entstehen. Insbesondere auch dann nicht, wenn es zu Anpassungen der Straße an eine hochwassersichere Nutzungsebene kommt. Im Verkehrskalender der Stadt Köln ist die Straße als LKW-Verbindung eindeutig klassifiziert und muss als solche berücksichtigt werden. Die Unterführung der Südbrücke für LKW muss weiterhin gesichert</p>	Ja	<p><i>Die Befahrbarkeit der Straße Am Schnellert ist während (und nach) der gesamten Umbauphase gewährleistet. Im künftigen, umgestalteten Straßenraum ist die Fahrgasse nördlich des bestehenden Straßenverlaufs vorgesehen. Insofern kann die vorhandene Erschließung so lange erhalten bleiben, bis die neue Fahrgasse gemäß Verkehrsanlagenplanung für den öffentlichen Verkehr genutzt werden kann.</i></p> <p><i>Die verkehrstechnischen Randbedingungen für die Erschließung der Fa. Schütte sind insofern auch unter Berücksichtigung der Entwicklung des Deutzer Hafens gegeben.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>sein. Hier muss auch die Straßen- Verkehrslärmproblematik betrachtet werden. Zudem muss dem Unternehmen früh kommuniziert werden, wie der Verkehr während der Umbauphase abgewickelt werden soll. Viele LKw fahren über die Straße „Am Schnellert“ im Norden. Die Durchquerung der Wohngebiete in Richtung Süden ist nicht möglich.</p>		
10.10	<p>Die geplante Erschließung des Areals mit dem ÖPNV durch die Verlängerung der Buslinie 150, der Einführung der Stadtbahnlinie 8 ergänzend zur Linie 7 und der neuen S-Bahn Linie S16 bewerten wir grundlegend als positiv. Auch die mögliche Anbindung des Areals an den Kölner Wasserbus befürworten wir. Wir weisen an dieser Stelle nur darauf hin, dass diese Maßnahmen im Kontext der Großprojekte Knoten Köln, Ost Weste Achse und Sustainable Urban Mobility Plan sorgfältig abgestimmt erfolgen müssen.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Planung der Maßnahmen ist in einen umfangreichen Abstimmungsprozess eingebunden.</i></p>
10.11	<p>Darüber hinaus bitten wir aber noch um Klärung, inwiefern die Nothafenfunktion des Deutzer Hafens langfristig sichergestellt werden soll und ob im Bereich des Hafens bis zur Severinsbrücke langfristig Anlegeplätze für Binnenschiffe und Anschlüsse zur Landstromversorgung vorgesehen sind.</p> <p>Schließlich entfällt durch den Wegfall der Hafenfunktion des Deutzer Hafens nicht seine Funktion als Schutzhafen. Die Binnenschifffahrt muss über eine ausreichende Kapazität an Schutzhäfen verfügen. Diese wäre mit dem Wegfall des Schutzhafens im Deutzer Hafen nicht mehr gewährleistet, vor allem da ein Alternativstandort im Kölner Raum nicht vorhanden ist. Dies steht im Widerspruch zu den Vorgaben des Landesentwicklungsplans NRW (LEP NRW), der unter Punkt 8.1-10 eine „bedarfsgerechte Infra-</p>	Ja	<p><i>Das Hafenbecken des Deutzer Hafens kann gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans in besonders gelagerten Fällen, die eine Schifffahrtssperre auf dem Rhein nach sich ziehen, temporär und für eine eng begrenzte Zeit den betroffenen Schiffen Zugang zum Hafenbecken nördlich der geplanten Kfz-Brücke dienen. Die rechtliche Einschätzung als möglicher Schutzhafen wurde im Vorfeld mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erörtert. Diese äußert hinsichtlich dieses Vorgehens keine Bedenken (siehe lfd. Nr. 21).</i></p> <p><i>Die Versorgung der Liegeplätze nördlich der Drehbrücke – also außerhalb des Geltungsbereichs der Bauleitpläne des Deutzer Hafens – mit Ladestrom ist nicht Gegenstand des aktuellen Verfahrens.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>struktur für die Binnenschifffahrt“ vorschreibt. Die städtebauliche Neuplanung muss mit der Schutzhafenfunktion harmonisiert werden, da auch aufgrund der klimatischen Veränderungen Schiffe immer häufiger auf einen Hafensplatz angewiesen sind.</p>		
10.12	<p>Eine Versorgung der – in den Planunterlagen aufgeführten-Liegeplätzen für die Binnenschifffahrt mit Landstrom sollte insbesondere zur Vermeidung künftiger Nutzungskonflikte mit den geplanten Nutzungen im Deutzer Hafen mitgeplant werden. Dies liegt darin unbegründet, dass die Binnenschifffahrt überwiegend eine gewerbliche Nutzung dargestellt. Bei einer konventionellen Stromversorgung an den Liegeplätzen - wie in den Planunterlagen beschrieben u.a. mit Dieselgeneratoren - kommt es zu nicht unerheblichen Lärmemissionen, die möglicherweise einen Konflikt mit den vorgesehenen Nutzungen auf den umliegenden Baufeldern hervorrufen. Dadurch kann für die als gewerblich einzustufende Nutzung des Rheines durch die Schifffahrt die Problematik der heranrückenden Wohnbebauung entstehen. Diese Problematik kann durch eine mitgeplante Versorgung durch Landstrom vermieden werden, da dabei deutlich weniger Lärmemissionen entstehen.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Liegeplätzen für die Binnenschifffahrt, die über die temporäre Nutzung im Fall von Schifffahrtssperren des Rheins hinausgehen, sind innerhalb des Geltungsbereichs des Teilplans Infrastruktur ausgeschlossen. Die Emissionen der Liegeplätze nördlich der Drehbrücke sowie möglicher Nutzung des Hafenbeckens im Fall von Schifffahrtssperren wurden in der schalltechnischen Untersuchung (Kapitel 8.5 und 8.9) berücksichtigt. Die Beurteilungspegel der Schiffsliegeplätzen liegen im Plangebiet tags und nachts in großen Teilen unter 35 dB(A). In der Umgebung der Schiffsliegeplätzen sind vor den rheinzugewandten Fassaden der Plangebäude im ungünstigsten Fall Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 34 dB(A) nachts zu erwarten. Dies gilt auch für die Immissionsbelastung der geplanten Grünflächen. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Infrastruktur des Vorhafens ist jedoch nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens des Teilplans Infrastruktur.</i></p>
10.13	<p>Auch wenn das in den hiesigen Planunterlagen erwähnte neue Nutzungskonzept für die Essigfabrik noch nicht Teil dieses Teilplanes ist, so weist die IHK Köln bereits jetzt daraufhin, dass durch die -ausweislich der Planunterlagen- künftig geplante Wohnnutzung im direkten Umfeld der Essigfabrik (Eventlokation) die Problematik der heranrückenden Wohnbebauung entsteht, da damit möglicherweise eine nicht unerhebliche Beschränkung der Betriebsmöglichkeiten einhergeht, um Nutzungskonflikte zu vermeiden, Dadurch wird die Attraktivität dieser Eventlokation</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Essigfabrik wird in die weitere Entwicklung des Deutzer Hafens einbezogen. Zurzeit wird in Abstimmung mit dem Betreiber ein Nutzungsprofil entwickelt, das einen Betrieb im Einklang mit den künftig angrenzenden Nutzungen (u.a. Wohnen) ermöglicht. Eine entsprechende planungsrechtliche Absicherung erfolgt im Rahmen der Aufstellung der Teil-Bebauungspläne für die Baufelder.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	für Musikveranstaltungen und ähnliches erheblich gemindert.		
10.14	Die zur Vermeidung von Nutzungskonflikten in Kapitel 5.10 getroffenen bedingte Festsetzung wird grundsätzlich begrüßt. Das betroffene Unternehmen muss allerdings bei einem eventuellen Standortwechsel von Seiten der Verwaltung unterstützt und begleitet werden.	Ja	<i>Eine Einigung mit dem Betreiber erfolgt außerhalb des aktuellen Bauleitplanverfahrens unter Mitwirkung der Stadt Köln und dem Entwicklungsträger SWK-ET. Eine Betriebsaufgabe des derzeitigen Standorts und eventuelle Betriebsverlagerung wird innerhalb der nächsten Jahre angestrebt.</i>
10.15	Nach all dem hat die IHK Köln Bedenken gegen den oben genannten Bebauungsplan. Zudem besteht auf Seiten der IHK Köln weiterer Informationsbedarf hinsichtlich der Wasserfläche zwischen der Drehbrücke und der Severinsbrücke im Hinblick auf deren Schutzhafenfunktion.	Kenntnisnahme	<i>Hinsichtlich der Einschätzung des Deutzer Hafens als Schutzhafen wird auf die lfd. Nr. 10.11 verwiesen.</i>
11	KölnBusiness Wirtschaftsförderung GmbH		
12	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland		
12.1	Leider wurden wir in diesem Verfahren nicht gem. § 3 Abs. 2 Satz 3. über die öffentliche Auslegung benachrichtigt und haben nur zufällig davon erfahren. Wir bekamen bis 31.7. die Möglichkeit uns zu äußern.	Kenntnisnahme	<i>Im Rahmen der Offenlage wurde durch das Stadtplanungsamt ein Schreiben per Post an den LVR- Amt für Denkmalpflege versandt.</i>
12.2	An unserer Stellungnahme vom 03.9.2021 halten wir vollumfänglich fest, da von der o.g. Maßnahme die Belange der Denkmalpflege betroffen sind. Im Plangebiet befindet sich der Deutzer Hafen – gemäß § 2 DSchG NRW ein Baudenkmal – mit den zugehörigen baulichen Anlagen des Industriebahnhofs, der Hafenbahn, der Kran- und Verladeanlagen mit zugehörigen Kranbahnen, außerdem die nach § 3 DSchG NRW eingetragene Elbmühle und die Drehbrücke von 1907/1908. Die Denkmäler mit allen ihren Bestandteilen sind nicht nur substantiell und in ihrem Erscheinungsbild, sondern auch in ihrem Wirkungsraum („Umgebungsschutz“) zu schützen.	Ja	<i>Die Belange des Denkmalschutzes sowie der Umgebungsschutz der genannten Denkmäler wird in der Planung berücksichtigt. So werden zum Beispiel Sichtachsen freigehalten und eine Freiraumgestaltung angestrebt, die den industriellen Charakter des Ortes erhält.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
12.3	<p>Der aktuelle Plan der öffentlichen Auslegung weist Unterschiede zur Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 2 von August 2021 auf:</p> <p>Die historischen Gleisanlagen um das Hafenbecken sind im aktuellen Plan nicht mehr dargestellt. Wir regen die zeichnerische Darstellung der historischen Gleisanlagen und deren Kennzeichnung als Denkmal an.</p>	Ja	<p><i>Die Darstellung der topographischen Elemente der Kartengrundlage ist im Zuge der Aktualisierung des Katasters entfallen.</i></p>
12.4	<p>Ob weiterhin eine Bepflanzung geplant ist, lässt sich nicht entnehmen, da der entsprechende Plan aus der Beteiligung im September 2021 (Anlage 4 Integrierter Plan Deutzer Hafen), der diese Bepflanzung darstellt, kein Äquivalent in der öffentlichen Auslegung hat. Im aktuellen Plan sind keine Bäume eingezeichnet, im Plan 2021 waren sie dies noch. Laut Pflanzliste sind aber für die Promenade „mittel- und großkronige Bäume“ geplant. Eine umfassende Bepflanzung der historischen Gleisanlagen mit – laut Pflanzliste mittel- und großkronigen – Bäumen lehnen wir weiterhin ab. Auch diese stellt eine grundlegende Beeinträchtigung des Denkmals – sowohl im Erscheinungsbild als auch ggf. substantiell (Wurzelbildung, Anheben der Gleise) – dar.</p>	Nein	<p><i>Der Bebauungsplan Teilplan Infrastruktur setzt keine konkreten Standorte für Baumpflanzungen fest. Diese werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Stadtkonservator abgestimmt. Eine Betroffenheit der historischen Gleisanlagen kann nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. vor dem Hintergrund der Anpassung an den Klimawandel ist für die Verschattung von Freiflächen und Fassadenteilen Sorge zu tragen. Die Eingriffe in die historischen Gleisanlagen werden so weit wie möglich minimiert.</i></p>
12.5	<p>Zudem regen wir erneut die Umrandung der denkmalgeschützten Grünanlagen und Sportflächen an der Alfred-Schütte-Allee mit einer roten Kästchenlinie zur Darstellung der Ausdehnung an.</p>	Nein	<p><i>Der im Plangebiet liegende Teil der als Gartendenkmal geschützten Baumallee an der Alfred-Schütte-Allee ist als Einzelanlage nachrichtlich übernommen. Eine Umgrenzung ist aufgrund der in diesem Bereich überlagernden Signaturen (Landschaftsschutzgebiet, Hochwasserrisikogebiet, Überschwemmungsgebiet, Straßenbegrenzungslinie) nicht sinnvoll darstellbar. Darüber hinaus erfolgt eine Sicherung der Allee durch die Festsetzung der einzelnen Bäume zum Erhalt gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 b). Die Sportanlagen liegen außerhalb des im B-Plan dargestellten Planausschnitts.</i></p>
12.6	<p>Bezüglich der zahlreichen Einbauten in das Hafenbecken empfehlen wir denkmalfachlich weiterhin eine Reduktion,</p>	Teilweise	<p><i>Das Hafenbecken wird, soweit dies mit dem Ziel der Entwicklung des Deutzer Hafens zu einem gemischten urbanen Quartier für</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	um den denkmalprägenden zusammenhängenden Charakter des Hafenbeckens nicht zu beeinträchtigen.		<i>Wohnen und Arbeiten möglich ist, von Einbauten freigehalten. Die beiden das Hafenbecken querenden Brücken sind elementare Bestandteile der Erschließung des Gebiets und folgen der Grundidee der Stadt der kurzen Wege. Darüber hinaus sollen in einigen gekennzeichneten Bereichen Einbauten in das Hafenbecken ermöglicht werden. Die Umsetzung der Einbauten wird in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege erfolgen, um ein sensibles Einfügen unter Erhalt des Charakters des Hafenbeckens zu gewährleisten. So sollen die Erlebbarkeit und Nutzbarkeit der Wasserfläche (z.B. durch kulturelle und sportliche Nutzungen) ermöglicht werden.</i>
13	Landschaftsverband Rheinland		
	hiermit möchte ich Sie innerhalb meiner Stellungnahme darüber informieren, dass keine Betroffenheit bezogen auf Liegenschaften des LVR vorliegt und daher keine Bedenken gegen die o.g. Maßnahme geäußert werden. Diese Stellungnahme gilt nicht für das LVR Amt für Denkmalpflege im Rheinland in Pulheim und das LVR- Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland in Bonn; es wird darum gebeten, deren Stellungnahmen gesondert einzuholen. Ich bedanke mich vielmals für ihre Bemühungen und verbleibe	Kenntnisnahme	<i>Das LVR Amt für Denkmalpflege im Rheinland in Pulheim wurde im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Das LVR Amt für Denkmalpflege im Rheinland hat im Rahmen der Beteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB eine erneute Stellungnahme abgegeben (siehe lfd. Nr. 12). Bodendenkmäler im Kölner Stadtgebiet liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des LVR- Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland in Bonn, sondern fallen in den Zuständigkeitsbereich der Stadtarchäologie Köln, Archäologische Bodendenkmalpflege am Römisch-Germanischen Museum, Köln (Amt 4512). Dieses wurde im Rahmen der Beteiligungen gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB beteiligt und hat im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4(1) BauGB) eine Stellungnahme abgegeben.</i>
14	Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen		
15	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Köln		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Seitens der Straßenbauverwaltung bestehen grundsätzlich keine Bedenken, da die Belange des Landesbetriebes nicht betroffen sind. Sämtliche betroffenen B/L liegen innerhalb der Ortsdurchfahrt.	Kenntnisnahme	
16	Nahverkehr Rheinland GmbH		
16.1	Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und fördert Investitionen in den ÖPNV bzw. SPNV und wirkt in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hin.	Kenntnisnahme	
16.2	Zu dem Teilplan Infrastruktur in Köln Deutz – Deutzer Hafen nehmen wir wie folgt Stellung: Der NVR weist darauf hin, dass bei den Planungen am Deutzer Hafen die bereits heute bestehende Nähe vom Bahndamm zur Straße „Am Schnellert“ zu beachten ist, welche nicht weiter verringert werden sollte.	Ja	<i>Die Ausbauplanung für die Straße „Am Schnellert“ sieht kein Heranrücken der Verkehrsfläche an den Bahndamm vor. Mögliche Erweiterungsmöglichkeiten durch die Einrichtung einer neuen S-Bahnlinie über die Südbrücke wurden bei der Planung berücksichtigt.</i>
16.3	Des Weiteren möchten wir Sie für Ihre weiteren Planungen auf die von uns verwendete Definition des Begriffs „Mobilstation“ gem. Handbuch Mobilstationen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW aufmerksam machen: ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf (nrw.de) Mobilstationen sind multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote (städtebauliche Einheit) und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzer*innen ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei Nutzer*innenfreundlich und barrierefrei gestaltet. Das Rückgrat von Mobilstationen stellen in der Regel Haltestellen des ÖPNV/SPNV dar. Die Ausstattung kann je nach Standort variieren. Über die reine	Ja	<i>Die Angebotsplanung für das Gebiet Deutzer Hafen sieht derzeit an strategisch bedeutsamen Stellen insgesamt sechs Mobilitätsstationen vor. Diese sind modular aufgebaut und können je nach Größe und Standort folgende Ausstattungselemente enthalten:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Elektroladesäulen für Pkw</i> • <i>Car-Sharing-Standort</i> • <i>Fahrradabstellanlagen für „normale“ Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder</i> • <i>Fahrradboxen mit kombinierten Lademöglichkeiten für E-Bikes</i> • <i>Anbieter unabhängige Paketstationen</i> • <i>Informationseinrichtungen wie z.B.:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Infosäule (Stele) über die Angebote der jeweiligen Mobilstation</i> ○ <i>Dynamische Fahrgastinformation für den ÖPNV</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus können Mobilstationen zum Treffpunkt werden, an dem Menschen gerne Zeit verbringen.		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Abstellflächen für E-Scooter</i> • <i>Optional sind weitere Serviceangebote möglich (z.B. WC, Kiosk)</i>
17.1	Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Köln		
17.2	Deutsche Bahn AG Eigentumsmanagement, Eigentümerversammlung		
17.2.1	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme: Folgende Punkte bitten wir zu berücksichtigen, bzw. mit aufzunehmen: Kein Anspruch auf Schutz vor Immissionen aus dem Bahnbetrieb; Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen entstehen Immissionen. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen.	Kenntnisnahme	
17.2.2	In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die Lärmsanierung West im Rahmen des Projektes SSW Köln rechtsrheinisch an der Strecke 2641 ab ca. km 3,9 eine Lärmschutzwand, also unmittelbar im Anschluss an das Gebiet aus dem Flächennutzungsplan „Deutzer Hafen“ plant. Da es hier durch die räumliche Nähe zu Überschneidungen kommen kann, sind weitere Abstimmungen zwischen den Bauvorhaben notwendig.	Kenntnisnahme	<i>Die Information wird an den Erschließungsplaner des Deutzer Hafens weitergegeben.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
17.2.3	<p>Ferner gibt es im Planungsbereich „Bebauungsplan-Entwurf 68439/03“ eine Ausbauplanungen im Bereich der Zufahrt Südbrücke – Bf Gremberg mit den Planungen zum neuen „Überwerfungsbauwerk Gremberg“ inkl. der Neuplanung der parallel verlaufenden 110 kv-Bahnstromleitung (Tel des Bedarfsplanes, Maßnahme im vordringlichen Bedarf).</p> <p>Des Weiteren bestehen Planungsüberlegungen zum Ausbau der Südbrücke um einen weiteren Brückenzug im Zusammenhang mit dem weiteren S-Bahnausbau (S16, Kölner Südbahn) von Köln Süd kommend, über die Südbrücke in Richtung Köln Poll / Gremberg.</p> <p>Insoweit sind alle Aktivitäten, welche einen späteren Bahnausbau verunmöglichen bzw. erschweren zu verhindern.</p> <p>In vorgenanntem Zusammenhang mit den o. g. Planungen kann es sogar zu einem Flächenbedarf über die eigentlichen Bahnflächen hinauskommen (Grunderwerb erforderlich).</p>	Ja	<p><i>Die Ausbauplanung für die Straße „Am Schnellert“ sieht kein Heranrücken der Verkehrsfläche an den Bahndamm vor. Mögliche Erweiterungsmöglichkeiten durch die Einrichtung einer neuen S-Bahnlinie über die Südbrücke wurden bei der Planung berücksichtigt.</i></p>
17.2.4	<p>Weiterhin weisen wir vorsorgliche auf die sich infolge der verkehrlichen Entwicklung verändernde Schallimmissionen hin.</p>	Kenntnisnahme	
17.2.5	<p>Grundsätzlich gilt, dass bei konkreten Bauvorhaben zur Bahntrasse die DB Netz AG zu beteiligen ist. Die Bauanträge (Baubeschreibung, maßstabsgetreue / prüfbare Pläne, Querschnitte, etc.) sind der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Region West, Kompetenzteam Baurecht einzureichen.</p> <p>Eine Einbindung in die Planung bezugnehmend auf die Aufstellung und Einsatz von Kranen muss frühzeitig erfolgen. Insbesondere die Vorgaben zu Schutzabständen ggf. Bahnerdung sind einzuhalten. Im Rahmen der Beteiligung</p>	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	innerhalb von Bauantragsverfahren wird sodann gesondert Stellung genommen. Hier behalten wir uns die Geltungsmachung weitergehende Auflagen und Hinweis ausdrücklich vor		
18	Bezirksregierung Düsseldorf Untere Luftfahrtbehörde – Dezernat 26		
19	DFS Deutsche Flugsicherung		
20	Flughafen Köln/Bonn GmbH		
21	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein (WSV)		
	Aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Hinsicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 68439/03. Die Ergänzungen / Anregungen aus meinem Schreiben vom 15.09.2021 wurden in den Unterlagen berücksichtigt und eingearbeitet.	Kenntnisnahme	
22	Erzbistum Köln – Generalvikariat – Hauptabteilung Recht		
23	Ev. Landeskirchenamt in Düsseldorf		
24	Ev. Stadtkirchenamt		
25	Polizeipräsidium Köln / Direktion Verkehr, Direktionsführungsstelle		
26	Polizeipräsidium Köln Kriminalkommissariat		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
27	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr		
	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Kenntnisnahme	
28	Deutsche Telekom AG Netzproduktion GmbH TINL West, PTI 22		
29	Flughafen Köln / Bonn		
30	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen – Referat 226. –		
	<p>Auf Grundlage Ihrer Angaben wurde von uns eine Überprüfung des o. g. Gebiets auf Beeinträchtigungen von technischen Einrichtungen wie Richtfunkstrecken sowie Funkmessstellen der Bundesnetzagentur (BNetzA) durchgeführt. Durch rechtzeitige Einbeziehung ihrer Betreiber in die weitere Planung sollen Störungen vermieden werden. Mit Stand von heute sind dort folgende Betreiber aktiv:</p> <p>Richtfunk E-Plus Service GmbH E-Plus-Straße 1 40472 Düsseldorf</p> <p>Ericsson Services GmbH Prinzenallee 21 40549 Düsseldorf</p> <p>Med 360° AG Marie-Curie-Straße 12</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Es werden keine Bedenken vorgetragen. Im Zuge der Entwicklung des Gesamtgebiets wird es zu Veränderungen der Höhenverhältnisse durch Neubauten kommen. Die genannten Betreiber werden im Rahmen der folgenden Bebauungsplanverfahren der Baufelder in die Planung einbezogen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>51377 Leverkusen</p> <p>REWE Systems GmbH Domstraße 20 50668 Köln</p> <p>STRABAG BRVZ GmbH & Co. KG Siegburger Straße 241 50679 Köln</p> <p>Technische Hochschule Köln Claudiusstraße 1 50678 Köln</p> <p>Telefónica Germany GmbH & Co. OHG Georg-Brauchle-Ring 50 80992 München</p> <p>Vodafone GmbH Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf</p> <p>Funkmessstellen der BNetzA Die von Ihnen angefragte Standortplanung befindet sich im Schutzbereich einer/mehrerer Messeinrichtung/en des Prüf- und Messdienstes der Bundesnetzagentur. Das Referat 511 wurde darüber informiert und untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der Bundesnetzagentur eingehalten werden. Bei zukünftigen Planungen in diesem Bereich beteiligen Sie bitte: Canisiusstr. 21 55122 Mainz mailto: 511.Bauleitplanung@BNetzA.de Beachten Sie bitte für Ihr geplantes Vorhaben auch die Hinweise auf unserer Internetseite http://www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung.</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
31	<p>Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – AöR – Hauptstelle Dortmund – Sparte Portfoliomanagement – Träger öffentlicher Belange (NRW) Nebenstelle Düsseldorf</p>		
	<p>Bezugnehmend auf die Offenlage des o.a. Bauleitplanes für den Deutzer Hafen möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) Dienstliegenschaften für nahezu alle Bundesressorts (Einheitliches Immobilienmanagement), Wohnraum für Bundesbedienstete (Wohnungsfürsorge) sowie Dritten zur Verfügung stellt. Am Standort Köln besteht an allen drei Nutzungen ein erhöhter Bedarf.</p> <p>In dem vorgelegten Teilplan Infrastruktur - Deutzer Hafen liegen u.a., die bundeseigenen Flurstücke 225/4 und 225/5, die zur Siegburger Straße 112 gehören. Als Eigentümerin dieser vg. Flächen nehme ich zu Ihrem vorgelegten Teilplan Infrastruktur- Deutzer Hafen wie folgt Stellung:</p> <p>Die vorliegende Planung beansprucht Teilflächen dieser anstaltseigenen Flurstücke für eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Geh- und Radweg). Diese geplante Promenade Ost ist im Bereich des bundeseigenen Grundstücks (Siegburger Str. 112) breiter als auf Höhe der nördlich gelegenen Ellmühie. Zudem befindet sich nördlich angrenzend an das bundeseigene Flurstück 225/4 mit dem geplanten Platz 2 eine mehr als großzügige Verkehrsfläche derselben Zweckbestimmung. Das bundeseigene Grundstück wird durch diese Festsetzung stärker als erforderlich beansprucht. Durch diese Inanspruchnahme reduziert sich das Nettobauland und damit die realisierbare Nutzfläche für die vg. Aufgaben der BlmA bzw. die Zahl möglicher Wohneinheiten.</p>	Nein	<p><i>Die Neuentwicklung des Industriehafens in Deutz, der seine angestammte Rolle weitgehend verloren hat, ist ein wichtiger Baustein, um die Herausforderungen des starken Wachstums der Stadt Köln mit einem hohen Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen zu bewältigen. Vor diesem Hintergrund hat der Rat der Stadt Köln im April 2015 den Grundsatzbeschluss gefasst, die bisherige Hafennutzung aufzugeben und den Standort als innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln (Vorlagen-Nr. 0255/2015). Zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung wurde das Areal des Deutzer Hafens als städtebaulichen Entwicklungsbereich gemäß § 165 ff. Baugesetzbuch (BauGB) festgelegt.</i></p> <p><i>Als Grundlage für die Umsetzung wurde in einem kooperativen Verfahren der Integrierte Plan entwickelt – der Teilplan Infrastruktur ist ein erster Baustein dessen Umsetzung.</i></p> <p><i>Auf dem innerstädtischen Standort sollen 3.000 Wohnungen für 6.900 Einwohner und Büroflächen für 6.000 Arbeitsplätze neu entstehen. Das Projekt gibt damit als Wohn- und Wirtschaftsstandort einen wichtigen Impuls nicht nur für die Entwicklung des rechtsrheinischen Stadtgebietes, sondern für die Entwicklung der gesamten Stadt Köln. Geplant ist ein dichtes, gemischtes Stadtquartier am Rhein, das neue Akzente setzt und mit den angrenzenden Stadtteilen Deutz und Poll vernetzt wird.</i></p> <p><i>Insofern dient die Inanspruchnahme von Teilflächen der angeführten Flurstücke der Umsetzung des Gesamtkonzepts. Auch wenn in Teilbereichen die realisierbare Nutzfläche verringert wird, erfolgt in der Gesamtbetrachtung durch die Umsetzung des Integrierten Plans ein deutlicher Zuwachs an Nutzfläche.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Das bundeseigene Grundstück ist Teil des Wohnungsbau- pakt es in § 2: „Ziel ist es, in kurzer Zeit viele neue Wohnungen [...] zu schaffen.“ Durch die Reduzierung des Nettobaulan- des kann das Ziel möglichst viele Wohnungen zu bauen nicht erreicht werden. Da sich das größte Vorhaben aus dem Wohnungsbaupakt (Lager Lind) zwischenzeitlich nicht mehr für Wohnraumzwecke realisierbar ist, sollte das Potential der übrigen Objekte in Köln eher ausgebaut als verkleinert werden. Wir regen daher an, die geplante Pro- menade im Bereich des bundeseigenen Grundstücks zu verschmälern und das bundeseigene Grundstück für ei- nen Geh- und Radweg nicht zu beanspruchen.</p>		
32	<p>Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Köln</p>		
33	<p>Stadtwerke Köln GmbH Abteilung Liegenschaften</p>		
34	<p>RheinEnergie AG / Rheinische Netzgesellschaft mbH</p>		
35	<p>Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR</p>		
35.1	<p>Hiermit nehmen wir zum o.g. Bebauungsplan-Entwurf wie folgt Stellung: zu Begründung nach § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch (BauGB), Punkt 3.6 „Der Schutzgrad ist hier auf ein 200-jährliches Hochwas- serereignis (11,90 m Kölner Pegel) ausgelegt. Die Schutz- höhe von 11,90 m Kölner Pegel entspricht an Rhein-km ca. 686,9 (Be- reich Hafeneinfahrt/Drehbrücke) einer geo- dätischen Höhe von etwa 47,07 m und an Rhein- km ca. 685,7 (Bereich Drehbrücke) einer geodätischen Höhe von etwa 47,40 m jeweils über Normalhöhennull im DHHN2016 (im Folgenden „m ü.NHN“).“</p>	Ja	<p><i>Die Höhenangaben in der Begründung werden entsprechend der Stellungnahme angepasst. Festsetzungen sind nicht betroffen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Anm.: Die final abgestimmten Höhen (s. Tabelle) unterscheiden sich von den im Text angegebenen Höhen um 1 cm. In der untenstehenden Tabelle sind die Höhen in m NHN (DHHN92) angegeben. Diese sind in m NHN (DHHN2016) umzurechnen. Es ergeben sich Höhen von 47,08 mNHN (DHHN2016) an Rhein-km 686,9 und von 47,41 mNHN (DHHN2016) an Rhein-km 685,7.</p>		
35.2	<p>Bebauungsplanentwurf 68439/03 Plan Blatt 1 und Blatt 2</p> <p>In den Plänen fehlen z.T. die Hochwasserschutz Tore der StEB Köln.</p> <p>Zudem werden die dargestellten Hochwasserschutz Tore in der Legende als „Hochwasserschutzzone“ bezeichnet. Der Begriff Hochwasserschutzzone ist kein rechtlich festgelegter Begriff und bezeichnet ein Flächenelement und keine Linie.</p> <p>Zudem fehlt die Darstellung der Hochwasserschutzlinie im Bereich des Bahndammes „Am Schnellert“.</p> <p>Es wird vorgeschlagen eine durchgehende Linie, welche die Hochwasserschutzmauer, die Hochwasserschutz Tore und den Bahndamm umfasst, darzustellen.</p> <p>Bebauungsplanentwurf 68439/03 Plan Blatt 2</p> <p>Die „Am Schnellert“ dargestellte Deichschutzzone II beträgt weniger als 20 m gemessen vom Bahndammfuß. Die Deichschutzzone I (4 m) und II (insgesamt 20 m) ist entsprechend zu korrigieren. Zudem fehlt die Darstellung der Deichschutzzone I und II im Bereich der Hochwasserschutz Tore im Bahndamm.</p>	ja	<p><i>Die nachrichtliche Übernahme der Hochwasserschutzanlagen sowie der Deichschutz zonen wird entsprechend der Anregungen angepasst.</i></p>
35.3	<p>Bebauungsplanentwurf 68439/03 Plan Blatt 3 Textliche Festsetzung Zu I, Punkt 13 Höhenlage:</p> <p>„Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB ist innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Bezeichnung</p>	Teilweise	<p><i>Die festgesetzte Mindesthöhe bezieht sich explizit auf den Platz 7 und wurde in Zusammenarbeit zwischen den Stadtentwässerungsbetrieben, dem Gutachter, dem Erschließungsplaner und einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur ermittelt. Bei</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Platz 7 eine hochwassersichere Erschließung der Fläche für den Gemeinbedarf mit einer Mindesthöhe im Endausbau mit 47,19 m ü.NHN vorzusehen.“ Hier sind die o.g. Höhen zwischen Rhein-km 686,9 und 685,7 anzugeben. Die Angabe des Höhensystems auf den Blättern 1, 2 und 3 fehlt.</p>		<p><i>dem Höhenbezugssystem handelt es sich um das aktuell gültige und in der Bauleitplanung etablierte Deutsche Haupthöhennetz 2016. In der Begründung wird dies erläutert. In der Legende der Planzeichnung wird die Nennung des Höhensystems in der Planzeichnung ergänzt.</i></p>
35.4	<p>Zu V, Punkt 12 Hochwasserschutz: „Das Flut-Informations- und Warnsystem Köln (FLIWAS) wird in enger Abstimmung mit den Stadtentwässerungsbetrieben Köln (StEB Köln) / Hochwasserschutzzentrale sukzessive mit dem Baufortschritt angepasst. Individuelle Alarm- und Einsatzpläne für die Baufelder regeln genau, ab welchem Wasserstand welche Maßnahmen durchzuführen sind.“ Das System FLIWAS wird in naher Zukunft ersetzt. Es sollte daher in „das von der Stadt Köln verwendete IT-Einsatz-Tool“ umbenannt werden.</p>	Ja	<p><i>Die Formulierung in den Hinweisen wird angepasst. Es wird eine neutrale Beschreibung verwendet, die mit den Stadtentwässerungsbetrieben abgestimmt wurde.</i></p>
35.5	<p>Gutachten „Deutzer Hafen_TP-IF_06_Wasser_Hochwasser_STN_Wasserwirtschaftliche Anforderungen“ Das Gutachten stellt einen alten Stand dar. Es gibt einen neueren mit den StEB Köln abgestimmten Stand. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	Ja	<p><i>Bei dem offengelegten Gutachten handelt es sich nicht um den aktuellen Stand. Das Gutachten bzw. die Stellungnahme wurde in Abstimmung mit den Stadtentwässerungsbetrieben angepasst. Dabei handelt es sich überwiegend um redaktionelle Änderungen sowie eine Klarstellung hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit eines HQ200. Die Ergänzungen haben keine Änderungen in der Bewertung des Sachstands sowie der Begründung zum Bebauungsplan zur Folge. Die finale Version der Stellungnahme liegt den weiteren Planungsschritten zugrunde.</i></p>
36	Kölner Verkehrs-Betriebe AG		
37	Häfen und Güterverkehr Köln AG		
39	GVG Rhein-Erft GmbH		
40	Westnetz GmbH DRW-S-LK		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
41	RWE Power AG Zentrale		
42	Rhein-Main-Rohrleitungstransport		
	<p>Von der vorgenannten Maßnahme werden weder vorhandene Anlagen noch laufende bzw. vorhersehbare Planungen der RMR-GmbH sowie der Mainline Verwaltungs-GmbH betroffen.</p> <p>Falls für Ihre Maßnahme ein Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft gefordert wird, muss sichergestellt sein, dass dieser nicht im Schutzstreifen unserer Leitungen stattfindet.</p> <p>Sollten diese Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden, bitten wir um erneute Beteiligung.</p>	Kenntnisnahme	<i>Es sind keine externen Ausgleichsmaßnahmen geplant, mit denen eine Beeinträchtigung der angeführten Schutzstreifen verbunden ist.</i>
43	PLEdoc GmbH Leitungsauskuft Fremdplanungsbearbeitung		
44	GASCADE Gastransport GmbH		
	<p>Wir danken für die Übersendung der Unterlagen zu o. g. Vorhaben.</p> <p>Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG.</p> <p>Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.</p> <p>Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Anfragen zu Leitungsauskünften, Schachtgenehmigungen, TÖB-Beteiligungen etc. an die oben genannten Anlagenbetreiber ab sofort ausschließlich über das kostenfreie BIL-Onlineportal unter https://portal.bil-leitungsauskuft.de einzuholen sind.</p>	Kenntnisnahme	
45	Thyssengas GmbH		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Abteilung Netzbetrieb		
46	Nord-West-Olleitung GmbH		
47	Amprion GmbH		
	<p>Im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens. Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.</p> <p>Bitte beteiligen Sie uns zukünftig digital unter leitungsauskunft@amprion.net an Ihren Bauleitplanungen.</p>	Kenntnisnahme	
48	YNCORIS GmbH & Co. KG Abteilung Recht		
49	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH – Fernleitungen Rhein-Ruhr –		
50	Evonik Technology & Infrastructure GmbH		
51	N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding – Maatschappij Abteilung Wegerechte		
52	Echo Tankstellen GmbH		
53	Bundesforstamt Wahner Heide Forsthaus Schauenberg		
54	Bergamt Düren und Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW		
55	Geologischer Dienst NRW -Landesbetrieb-		
56	Stadtverwaltung Monheim		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Mit Ihrem Schreiben, eingegangen am 15.06.2022 (AZ: 61/611/2) haben Sie die Stadt Monheim am Rhein über Ihre Planungen zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 68439/03 mit dem Arbeitstitel „Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur“ in Köln-Deutz informiert und um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Zum genannten Planverfahren werden seitens der Stadt Monheim am Rhein gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und § 2 Abs. 2 BauGB keine städtebaulichen Anregungen vorgebracht. Es bestehen auch keine Bedenken.</p> <p>Ich bitte um weitere Beteiligung im Planverfahren.</p>	Kenntnisnahme	
57	Stadtverwaltung Leverkusen Stadtplanungsamt		
58	Stadtdirektor Bergisch Gladbach		
59	Stadtverwaltung Troisdorf		
	<p>Zum o.g. Verfahren werden keine Bedenken vorgebracht, die Stadt Troisdorf ist nicht betroffen.</p> <p>Jedoch möchte ich der Vollständigkeit halber den Hinweis geben, dass uns das Schreiben erst am 17.06.22 erreichte. Beginn der Offenlage war der 09.06.22.</p> <p>Ferner war im Schreiben die falsche Frist benannt mit Abgabe 01.07.22 statt 11.07.22.</p>	Kenntnisnahme	

Stand 17.11.22

Folgende Behörden sowie sonstige Träger öffentlicher Belange wurden zur Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung gemäß § 3 Absatz 2 aufgefordert, haben jedoch keine Stellungnahme abgegeben:

Bezirksregierung Köln - Höhere Landschaftsbehörde Köln

Bezirksregierung Köln – Dezernat 35.4 – (Denkmalschutz)

Bezirksregierung Köln – Dezernat 51 – (Natur- und Landschaftsschutz, Fischerei)

Bezirksregierung Köln – Dezernat 52 – (Abfallwirtschaft u. Bodenschutz- einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)

Bezirksregierung Köln – Dezernat 53 – (Immissionsschutz – einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)

Handwerkskammer zu Köln

KölnBusiness Wirtschaftsförderung GmbH

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Köln
Bezirksregierung Düsseldorf, Untere Luftfahrtbehörde – Dezernat 26
DFS Deutsche Flugsicherung
Flughafen Köln/Bonn GmbH
Erzbistum Köln – Generalvikariat – Hauptabteilung Recht
Ev. Landeskirchenamt in Düsseldorf
Ev. Stadtkirchenamt
Polizeipräsidium Köln / Direktion Verkehr, Direktionsführungsstelle
Polizeipräsidium Köln, Kriminalkommissariat
Deutsche Telekom AG, Netzproduktion GmbH

Flughafen Köln / Bonn
Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Köln
Stadtwerke Köln GmbH, Abteilung Liegenschaften
RheinEnergie AG / Rheinische Netzgesellschaft mbH
Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Häfen und Güterverkehr Köln AG
GVG Rhein-Erft GmbH
Westnetz GmbH
DRW-S-LK
RWE Power AG Zentrale
PLEdoc GmbH Leitungsauskunft, Fremdplanungsbearbeitung
Thyssengas GmbH, Abteilung Netzbetrieb
Nord-West-Ölleitung GmbH
YNCORIS GmbH & Co. KG, Abteilung Recht
AIR LIQUIDE Deutschland GmbH – Fernleitungen Rhein-Ruhr –
Evonik Technology & Infrastructure GmbH
N.V. Rotterdam-Rijn, Pijpleiding – Maatschappij, Abteilung Wegerechte
Echo Tankstellen GmbH
Bundesforstamt Wahner Heide, Forsthaus Schauenberg
Bergamt Düren und, Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6, Bergbau und Energie in NRW
Geologischer Dienst NRW -Landesbetrieb-
Stadtverwaltung Leverkusen, Stadtplanungsamt
Stadtdirektor Bergisch Gladbach