

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

über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept

"Bebauung am Breslauer Platz" in Köln-Altstadt/Nord

Veranstaltungsort: Aula der Ursulinenschule,
Machabäerstr. 47, 50668 Köln

Termin: Mittwoch, 25.3.2009

Beginn: 19.30 Uhr

Ende: 21:15 Uhr

Besucher: ca. 60 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/Teilnehmerin:

Vorsitzender:

Herr Hupke, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Innenstadt

Verwaltung:

Frau Müller, Amtsleiterin Stadtplanungsamt
Herr Gellissen, Teamleiter Stadtplanungsamt

Planer

Herr Büder, Büder + Menzel Architekten, Entwurfsverfasser

Niederschrift:

Frau Klehr, Stadtplanungsamt

Herr Hupke, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Innenstadt, begrüßt die zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung „Bebauung am Breslauer Platz“ erschienenen Bürgerinnen und Bürger. Er stellt die Podiumsteilnehmer vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung. Er bittet die Bürgerinnen und Bürger, Fragen und Anregungen zur Planung auf den bereitliegenden Zetteln mit Namen und Anschrift sowie einem kurzen Betreff zu notieren. Die Zettel werden anschließend eingesammelt und zu den Fragen und Anregungen wird gebündelt Stellung genommen.

Herr Gellissen, Stadtplanungsamt, führt aus, dass die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung laut Baugesetzbuch die erste förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit ist. Ein Bebauungsplan tritt nach einem förmlichen Verfahren mit einem Ratsbeschluss durch anschließende öffentliche Bekanntmachung als Ortsrecht in Kraft. Er setzt z. B. die Ausnutzung oder die Nutzungsart des Plangebietes fest. Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 30. August 1994 die Aufstellung des Bebauungsplans „Bebauung am Breslauer Platz“ beschlossen. Die Bürgerinnen und Bürger sollen durch die nun stattfindende frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung möglichst früh über die allgemeinen Ziele, Zwecke und Auswirkungen der Planung informiert werden und Vorschläge für Änderungen oder Verbesserungen äußern. Diese können bis zum 8. April 2009 schriftlich an den Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Innenstadt, Herrn Andreas Hupke, Laurenzplatz 1-3, 50667 Köln, gerichtet werden. Die Niederschrift über die heutige Veranstaltung wird der Bezirksvertretung Innenstadt vorgelegt, die, unter Würdigung der Anregungen aus der Bevölkerung, einen entsprechenden Beschluss fasst. Danach entscheidet der Stadtentwicklungsausschuss darüber, wie das Verfahren inhaltlich fortgesetzt wird. Nach einer Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange fasst der Stadtentwicklungsausschuss voraussichtlich im Frühjahr 2010 den Beschluss zur Offenlage. Die zweite Beteiligung der Bevölkerung erfolgt im Rahmen der einmonatigen Offenlage des Bebauungsplan-Entwurfes im Stadtplanungsamt. In dieser Zeit können erneut Anregungen vorgebracht werden, über die der Rat abschließend entscheiden wird. Der Satzungsbeschluss wird voraussichtlich im Herbst 2010 erfolgen und nach dessen Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Köln wird der Bebauungsplan rechtskräftig.

Im Weiteren geht **Herr Gellissen** auf die bisherigen Planungen an diesem Standort ein. Zunächst wurde im Jahr 1992 ein Ideenwettbewerb durchgeführt, der zwei erste Preisträger hervorbrachte: Hensellek + Menzel Architekten und Thies Architekten. Im Jahre 1994 wurde mit mehreren Preisträgern des Ideenwettbewerbs ein Vertiefungswettbewerb durchgeführt, aus dem das Büro Büder, Hensellek, Menzel als erster Preisträger hervorging. Im damaligen Entwurf waren mehrere Solitärgebäude vorgesehen, unter anderem auch ein Hochhaus. Aufgrund der Baumaßnahmen für die Nord-Süd-Bahn wurden diese Planungen nicht weiter verfolgt. Als temporäre Nutzung für die Flächen, die nicht für Baustelleneinrichtungen benötigt wurden, wurde das Musical-Zelt aufgebaut. Nachdem im Jahr 2007 eine Fertigstellung des U-Bahn-Baus abzusehen war, wurde das Büro Büder + Menzel mit einer Machbarkeitsstudie zur Bebauung der Fläche beauftragt, da sich inzwischen die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Plangebietes geändert hatten. Die einschränkenden Bedingungen (Leitungen, Bahnerweiterung, Höhenbegrenzung, usw.) wurden zusammengetragen und verschiedene Bebauungskonzeptionen durchgespielt. Als Ergebnis fasste der Stadtentwicklungsausschuss am 09.08.2007 den Beschluss, auf Basis eines Konzeptes mit Blockrandbebauung weiter die Planungen zu verfolgen. Im Herbst 2008 wurde dann auf dieser Grundlage und mit weiteren Vorgaben zu

technischen Anforderungen, Fußgängerbeziehungen und zur Konzeption eines Busbahnhofs ein kooperatives Werkstattverfahren mit sieben teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften durchgeführt. Es mussten jeweils Arbeitsgemeinschaften mit Architekten und Verkehrsplanern gebildet werden. Ergebnis des Werkstattverfahrens war die Empfehlung der Beurteilungskommission, das Konzept der Arbeitsgemeinschaft Büder + Menzel / Runge + Kuchler als Grundlage für die weiteren Planungsschritte zu nehmen. Dieses Konzept wird im Weiteren vorgestellt.

Herr Büder erläutert, dass die Herausforderung unter anderem darin bestand, auf die umgebenden Strukturen Rücksicht zu nehmen und den Bezug zur Stadtstruktur des angrenzenden Kunibertsviertels herzustellen. In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich der Rheingarten, die Trankgasse und der Vorplatz des Hauptbahnhofes sowie der eigentliche Breslauer Platz, der die Verbindung zum Eigelstein herstellt. Der Breslauer Platz mit den Zugangsbauten zur neuen U-Bahn wird zurzeit umfangreich umgestaltet. Die Oberflächen werden nach Fertigstellung der Zugangsbauten nach Entwürfen des Büros Büder + Menzel wiederhergestellt.

Der Entwurf sieht vor, die Platzfläche des heutigen Breslauer Platzes vor dem Ausgang der sogenannten A-Passage noch zu ergänzen, um genug Raum für diesen wichtigen Fußgängerknotenpunkt zu schaffen. Zudem soll vom Ausgang des Bahnhofs bis zur Straße am Rheinufer eine durchgehende Fußgängerachse geschaffen werden, die als „Flaniermeile“ ohne weitere Kreuzungen mit dem Straßenverkehr ausgestaltet wird. Die vorgesehenen Baublöcke bilden eine Verlängerung der Straße „Am Alten Ufer“ und führen die Struktur des Kunibertsviertels weiter. An der Bahntrasse wird ein größerer Baublock als Sondergebäude vorgeschlagen. Der Höhenversprung zwischen Breslauer Platz und Rheinufer beträgt ca. fünf Meter, die durch die Baublöcke überbrückt werden. Der Sonderblock an der Bahn soll im unteren Geschoss das neue Busterminal aufnehmen, das vom Bahnhof aus gesehen im Untergeschoss und vom Rhein aus gesehen im Erdgeschoss wäre. In den oberen Geschossen dieses Gebäudes wäre eine kulturelle Nutzung wünschenswert, auch wegen der Blickbeziehung zum Dom. Bei mangelnder Nachfrage wäre aber hier ebenso wie in den anderen Baublöcken eine Nutzung durch Büros oder Hotels denkbar. Für Wohnnutzung ist voraussichtlich die Lärmbelastung zu hoch. Am Breslauer Platz wird das bestehende Kommerzhotel freigestellt. Es wird vorgeschlagen, das Gebäude durch Umbauten und neugestaltete Freiflächen aufzuwerten. Das Verkehrskonzept sieht eine Trennung der Verkehre vor, sodass der Innenbereich vollständig verkehrsberuhigt ist. Der Verkehr wird hauptsächlich entlang der Bahntrasse abgewickelt; hier sind auch die Taxi-Stellplätze und die Plätze für das Kurzzeitparken und die Zufahrt zum neuen Busbahnhof vorgesehen. Vom Bahnhof aus gibt es eine neue barrierefreie Rampe auf die Hohenzollernbrücke, die entlang des Sondergebäudes verläuft.

Der Entwurf wird im nächsten Schritt hinsichtlich der Empfehlungen, die die Beurteilungskommission abgegeben hat, überarbeitet. Hierzu gehört zum Beispiel die Anpassung der Gebäudehöhen an das Höhenkonzept der Stadt Köln, das eine Traufhöhe von maximal 22,50 m vorsieht.

Herr Hupke ergänzt, dass eine Schwierigkeit des Verfahrens darin lag, mit einer geplanten Erweiterung der Bahntrasse umzugehen. Entlang des heutigen S-

Bahngleises muss eine Fläche freigehalten werden, falls die Deutsche Bahn AG eine Gleiserweiterung bauen möchte.

Herr Hupke eröffnet nun die Aussprache und Diskussion über die Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger und gibt zur Kenntnis, dass die Wortbeiträge, um die Protokollerstellung zu erleichtern, aufgezeichnet werden.

1. **Herr NN** fragt, ob die angrenzenden Bereiche in die Neuplanungen miteinbezogen werden.

Frau Müller, Leiterin des Stadtplanungsamtes, erläutert, dass der Bereich des Breslauer Platzes bis zum Eigelstein zurzeit nach Planungen des Büros Büder + Menzel eine neue Oberflächengestaltung erhält. Die städtebauliche Neuordnung der Bebauung am Breslauer Platz ist davon unabhängig, die verwendeten Materialien können sich jedoch auf die Gestaltung des Platzes beziehen. Die Planungen zur Platzgestaltung sind schon weit vorangeschritten.

Herr NN fragt außerdem, ob die Planungen mit dem Masterplan des Büros Albert Speer & Partner konform sind.

Frau Müller sieht die vorliegenden Planungen von Büder + Menzel als übereinstimmend mit dem Masterplan an. Der Masterplan trifft an dieser Stelle Aussagen zu Nutzung, stadträumlicher Qualität und Dichte der vorgesehenen Baumassen, nicht jedoch zu konkreten Baukörpern.

2. **Herr NN**, Anwohner aus dem Kunibertsviertel, fragt, wie sicher es ist, dass der Eigentümer des Kommerzhotels die beabsichtigten Planungen mitträgt.

Frau Müller erklärt, dass der Eigentümer und der Pächter des Hotels am Werkstattverfahren teilgenommen haben. Sie sind gegenüber den Planungen sehr aufgeschlossen. Frau Müller stellt klar, dass der Kauf des Gebäudes durch die Stadt nicht in Frage kommt. Vielmehr muss das Gebäude in die Planungen integriert werden, so wie es auch an anderer Stelle in der Stadt üblich ist. Die Chancen für einen zukünftigen Umbau des Gebäudes stehen gut, aber es kann kein Zeitpunkt genannt werden, wann der private Eigentümer einen Umbau vorsieht. Der Eigentümer und der Pächter werden im Verfahren weiterhin einbezogen und angesprochen.

Herr NN möchte wissen, was zukünftig mit der ehemaligen Bahndirektion in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes geschieht.

Frau Müller erläutert, dass es sich hier um ein privates Gebäude handelt, für das der Eigentümer zuständig ist. Es hat schon verschiedene Konzepte für eine Umnutzung gegeben, unter anderem eine Nutzung als 4-Sterne-plus-Hotel. Diese Nutzung wurde jedoch nicht realisiert. Zurzeit wird eine Büronutzung diskutiert. Sicher ist, dass zukünftig das Dach mit dem Volumen des alten Kuppeldaches in zeitgenössischer Architektursprache wiederaufgebaut wird, sodass zusätzlich zum heutigen Volumen ein Kuppelgeschoss entsteht. Die Pläne hat das Architekturbüro van den Valentyn erarbeitet.

Herr NN fragt nach der zukünftigen Gestaltung der Fassade des Bahndamms vom Rhein bis zum Eigelstein.

Herr Büder erläutert, dass ein Vorschlag im Werkstattverfahren darin bestand, die Fassaden baulich nach vorne zu ziehen. Dies ist jedoch Sache der DB AG als Eigentümer.

Herr NN fragt nach der Konzeption des Busbahnhofs.

Her Büder erläutert, dass der Entwurf vorsieht, das neue Busterminal in das Sondergebäude zu integrieren. Durch die Ausnutzung des natürlichen Gefälles von ca. fünf Metern, könnte das Terminal somit von der Ebene der Straße „Konrad-Adenauer-Ufer“ im Erdgeschoss betreten werden, wohingegen es von der Ebene „Breslauer Platz“ aus im Untergeschoss läge.

Frau Müller ergänzt, dass dies durch die Beurteilungskommission im Werkstattverfahren als besonders geschickte Lösung angesehen wurde. Durch die Integration in das Gebäude kann die Fläche anderweitig genutzt werden, falls die Nutzung als Busbahnhof an dieser Stelle einmal wegfallen sollte.

3. **Herr NN** fragt, ob eine elektrifizierte Wegeverbindung nach Deutz vorgesehen ist, wie zum Beispiel ein Rollband oder eine Seilbahn.

Frau Müller erläutert, dass es die Idee eines „Doppelbahnhofs“ gibt, die auch durch den Masterplan unterstützt wird. Dabei sollen der Hauptbahnhof und der Deutzer Bahnhof wie ein Bahnhof angesehen werden. Mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Frankfurt/ Main ist diese Funktion bereits heute ausgeübt. Zurzeit wird eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die sich damit auseinandersetzt, wie man die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen verbessern kann. Mögliche Hilfsmittel wären eine Seilbahn, ein Laufband oder Ähnliches. Mit dem Ergebnis der Untersuchung ist Mitte des Jahres zu rechnen. Allerdings handelt es sich hierbei zurzeit um Ideen, die noch nicht in der Realisierung sind.

Herr NN fragt, wie viele Bäume in der vorgestellten Planungskonzeption im Innenhof stehen und ob es nicht Schwierigkeiten wegen der Tiefgarage gebe.

Frau Müller führt aus, dass der gesamte Bereich eher steinern und städtisch vorgesehen ist, während am Rheinufer eine Promenade mit Bäumen vorhanden ist. Wichtig ist eine hohe Qualität der verwendeten Materialien. Kleinere Bäume sind möglich.

Herr Büder fügt hinzu, dass das Konzept eine harte, steinerne „Schale“ nach außen vorsieht, aber im Innern grüne Höfe nicht ausgeschlossen sind. Dies ist in der weiteren Bearbeitung zu klären.

Frau Müller weist darauf hin, dass die im Plan grün dargestellten Flächen keine Gärten sind, sondern dass es sich um begrünte Dachflächen handelt. Sie führt aus, dass an dieser Stelle keine lockere Bebauung geplant ist, sondern eine dem

zentralen Standort angemessen hohe Dichte.

4. **Frau NN**, Domstraße, merkt an, dass Sie es hinsichtlich der Plangrafik besser fände, die sehr hohe Dichte des Planungskonzeptes ehrlich darzustellen. Sie befürwortet die starke Fußgängerverbindung und ist als Anwohnerin dankbar für Grün. Sie fragt, warum man nicht eine Überquerung der stark befahrenen Straße durch eine Überbauung der Straße wie im Wettbewerb von 1994 vorsieht.

Herr Hupke ergänzt, dass zu dieser Frage auch **Frau NN** eine Wortmeldung eingereicht habe: Wie sieht der Übergang vom Boulevard zum Rheinufer aus? Fußgängerampel?

Herr Büder führt aus, dass es sich in der vorgeschlagenen Konzeption zwar um eine Querung der Straße mittels einer neuen Fußgängerampel handelt, die Querung jedoch im Vergleich zur vorherigen Situation ungleich großzügiger und schneller ist, da es sich um eine direkte Verbindung der beiden Straßenseiten handelt. Er erläutert, dass es sich bei dem Entwurf in den neunziger Jahren um eine horizontale Schichtung von Fußgänger- und Fahrverkehr gehandelt hat. Dies ist heutzutage nicht mehr erwünscht, da einerseits die Kosten sehr hoch sind und andererseits unattraktive Flächen in den Tunnelgeschossen entstehen.

Frau Müller fügt hinzu, dass an dieser Stelle eine Tieferlegung der Straße „Konrad-Adenauer-Ufer“ nicht möglich ist, da dann keine Verkehrsbeziehung zur Goldgasse herstellbar ist. Eine Schichtung der verschiedenen Verkehrsarten ist also aus verkehrsplanerischen Gründen nicht möglich. Auch im Masterplan wird davor gewarnt, große Verkehrsbauten in die Stadt zu legen und für eine „ganz normale“ Straßenführung plädiert. Es wird eine „ganz normale“ städtische Situation entstehen, in der Autofahrer und Fußgänger aufeinander Rücksicht nehmen müssen. Letztlich wurde die Entscheidung mit dem Bau des Rheinufertunnels getroffen, den man damals nicht bis zur Zoobrücke weitergeführt hat. Eine zusätzliche Wegeverbindung bietet zukünftig die Rampe, die vom Breslauer Platz auf die Hohenzollernbrücke führt. Von dort wird ein neuer, komfortabler Abgang zum Rheinufer gebaut.

Frau NN fragt nach der geplanten Nutzung dieser innerstädtischen Fläche. Sie erachtet das Musical als angemessene Nutzung und bevorzugt hier eher öffentliche Nutzungen als gewöhnliche Bürobauten. Sie fragt, ob dies dem geplanten Busbahnhof widerspricht.

Frau Müller erläutert, dass das Sondergebäude einen „Kulturbaustein“ darstellen kann. In den oberen Geschossen kann ein Museum, ein Musical oder eine andere öffentliche Nutzung entstehen. Dies war Teil der Aufgabenstellung. Allerdings sind zur Realisierung einer solchen städtebaulichen Umgestaltung auch kommerzielle Nutzungen notwendig, wie zum Beispiel Büros.

5. **Ein Bürger** fragt nach der Größenordnung der Entwicklung.

Frau Müller erklärt, dass laut Aufgabenstellung insgesamt 30- 40.000 m² Bruttogeschossfläche zu realisieren sein müssen. Davon sind laut Aufgabenstellung 6-10.000 m² für kulturelle Nutzung vorzusehen. Dies ist vergleichbar mit der Größe

des heutigen Musicalzeltes.

Herr Hupke ergänzt, dass dies auch im Zuge der Diskussion um den Musicalstandort in Kalk Thema in der Bezirksvertretung Innenstadt war.

Frau Müller erklärt, dass an dieser Stelle eine qualitativ hochwertige architektonische Gestaltung erforderlich ist, da es sich um eine Ergänzung in der Silhouette des Rheinpanoramas handelt.

- Frau NN** fragt, ob eine Aufwertung des Tunnels der Johannisstraße geplant sei. Es handelt sich um die kürzeste fußläufige Verbindung vom Kunibertsviertel in die Altstadt, die sich jedoch in einem sehr schlechten Zustand befindet.

Herr Gellissen antwortet, dass der Tunnel außerhalb des eigentlichen Planbereichs liege. Allerdings gibt es auch für die Tunnel unter der Bahntrasse schon weitergehende Planungen. Im Beleuchtungskonzept der Stadt ist eine Verbesserung der Beleuchtung vorgesehen, um ein besseres Erscheinungsbild zu erreichen. Es wurden bereits zusammen mit der Rheinenergie AG Probebeleuchtungen durchgeführt, die in Kürze mit den Mitgliedern der Bezirksvertretung wiederholt werden. Im nächsten Jahr ist dann mit einer neuen Beleuchtungskonzeption für den Tunnel der Trankgasse zu rechnen; der Tunnel Johannisstraße folgt.

Herr Hupke ergänzt, dass nach einigen Ortsterminen mit dem Management der Colonaden bereits Verbesserungen, auch hinsichtlich der Sauberkeit, erzielt werden konnten.

- Herr NN** fordert dazu auf, nochmals über die Überplanung der Kostgasse nachzudenken, da diese eine historische Gasse ist. Er fragt nach dem im Plangebiet liegenden Hauptsammler und welche Einschränkungen bzw. Gefahren dieser mit sich bringt.

Herr Gellissen erwidert, dass dieser Hauptsammler prinzipiell ein sehr großer Abwasserkanal ist, der jederzeit anfahrbar sein muss. Der Kanal steht nicht unter Druck, ist aber durch Cross-Boarder-Leasing-Geschäfte nicht im Eigentum der Stadt Köln.

Herr NN meint, dass entwerflich das Verhältnis der Breite der Goldgasse zum Boulevard nicht stimmig ist. Er fragt, ob man die Goldgasse nicht schmaler machen könnte oder ob sachliche Gründe dagegen sprechen.

Frau Müller erklärt, dass die Goldgasse eine wichtige Erschließungsfunktion hat. Da man den Vorplatz des Hauptbahnhofes am Dom fast völlig vom Verkehr befreit hat, muss der Verkehr nun am Breslauer Platz abgewickelt werden.

Herr NN fragt, ob man nicht die Randbereiche, also die Bürgersteige, schmaler machen kann.

Frau Müller erklärt, dass dieser Entwurf das Ergebnis des Werkstattverfahrens ist und dass im Laufe des weiteren Bebauungsplanverfahrens geprüft wird, ob noch Optimierungspotentiale bestehen.

Herr Hupke ergänzt, dass die Goldgasse eine wichtige Verbindung zum Bahnhof darstellt.

Herr NN möchte dazu ermuntern, sich auch mit der Turiner Straße auseinanderzusetzen, die als Teil der Nord-Süd-Fahrt erheblich das städtische Gefüge stört. Außerdem äußert er Kritik an der Lage der Taxistellplätze, da diese nicht in unmittelbarer Nähe zur B-Passage liegen, obwohl in der B-Passage die barrierefreien Zugänge zu den Bahnsteigen sind.

Herr Hupke erläutert, dass eine Diskussion hierzu in der Bezirksvertretung ergeben hat, dass man voraussichtlich entlang der Goldgasse am Breslauer Platz in Höhe des Ausgangs der B-Passage zwei Taxistellplätze einrichten kann.

8. Herr NN fragt nach der Breite des geplanten Boulevards

Herr Büder erwidert, dass der Boulevard ca. 20 m breit ist.

9. Ein Bürger fragt, welche Maßnahmen getroffen werden für den Fall, dass zukünftig die Hohenzollernbrücke und die weitere Bahntrasse aufgrund des erhöhten Bahnverkehrs stark verbreitert werden müssen. Er fragt auch, wem die Grundstücke gehören.

Frau Müller erklärt, dass es im Plangebiet verschiedene Grundstückseigentümer gibt. Ein Teil des Plangebietes gehört der Deutschen Bahn AG, mit der die Stadt Köln bereits in Kaufverhandlungen ist. Die deutsche Bahn AG war im Werkstattverfahren mit ihren verschiedenen Bereichen vertreten. Es muss eine Trasse von 12 m entlang der heutigen Bahn vorgehalten werden, falls eine Gleiserweiterung um zwei Gleise gebaut werden soll. Dies ist im vorliegenden Konzept berücksichtigt. Das zurzeit diskutierte Konzept des Doppelbahnhofs hat den Vorteil, dass weniger Züge über die Hohenzollernbrücke den Rhein queren müssen, weil dann viele Züge in Köln-Deutz halten werden.

Herr Hupke erläutert, dass es bereits vor vielen Jahren einmal die Diskussion gab, die Bahntrasse zu erweitern. Damals war ein Abriss von bestehenden Gebäuden am Eigelstein vorgesehen. Von diesen Planungen hat man Abstand genommen. Eine Erhöhung des Bahnverkehrs führt in der Innenstadt zu deutlichen Lärmproblemen entlang des Bahnrings, sodass im Falle von deutlich erhöhten Prognosen eine andere Lösung gefunden werden muss.

10. Ein Anwohner fragt nach der Konzeption des Busbahnhofes. Er fragt sich, ob die Zufahrt an der geplanten Stelle möglich ist und ob hier auch die Busse von der Komödienstraße untergebracht werden sollen.

Frau Müller erläutert, dass man deutlich zwischen den Touristenbussen, die zurzeit an der Komödienstraße halten, und den Fernlinienbussen, also Überlandbussen, die heute am Breslauer Platz halten, unterscheiden muss. Zurzeit wird geprüft, ob die Fernlinienbusse auch an einer anderen Stelle im Stadtgebiet halten können. Es wurde ein Gutachten erarbeitet, das das Verhältnis von Touristenbussen zu Fernlinienbussen untersucht hat und das aufzeigt, wie viele Halte-

plätze benötigt werden. Auch die Anforderungen für die verschiedenen Busarten sind unterschiedlich, z.B. hinsichtlich des Platzbedarfs. Der Breslauer Platz als Verkehrsknotenpunkt ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt. Im vorliegenden Entwurf sind zehn Halteplätze möglich. Zur Optimierung der Verkehrsströme war schon im Werkstattverfahren ein Verkehrsplanungsbüro eingeschaltet.

- 11. Frau NN** fragt, ob man nicht das Foyer des Busterminals prominenter in das Gebäude integrieren kann, so dass man für die Wartenden einen schönen Raum mit Blick auf den Rhein vorsieht.

Frau Müller antwortet, dass es für die einzelnen Gebäude später noch Architektenwettbewerbe zur Hochbaukonzeption geben wird.

Frau NN fragt, wie hoch die im Plan grün dargestellten Gebäudeteile sind

Herr Büder erklärt, dass diese Flächen ebenso hoch bebaut sein werden wie die gelb dargestellten. Das Höhenkonzept der Stadt sieht eine Traufhöhe von 22,50 m vor, das entspricht sechs Geschossen.

- 12. Herr NN** fragt nach dem Realisierungszeitraum.

Frau Müller erläutert, dass geplant ist, Ende 2010 einen rechtskräftigen Bebauungsplan vorliegen zu haben. Dann werden die Grundstücke ausgeschrieben und verkauft. Die Investoren müssen dann Architektenwettbewerbe durchführen und auf Basis eines empfohlenen Konzeptes ihre Planungen durchführen. Die Bauzeit ist auch abhängig von den Investoren. Die Bebauung kann zwischen 2013 und 2015 realisiert sein.

Ein Bürger fragt nach, ob auch Investorenwettbewerbe durchgeführt werden.

Frau Müller erläutert, dass die einzelnen Grundstücke nach dem gültigen Vergaberecht zum Kauf ausgeschrieben werden und danach für die Bebauung Hochbauwettbewerbe durchgeführt werden.

- 13. Einer der Anwesenden** fragt, ob die Stadt den Bau des Busbahnhofs bezahlt.

Frau Müller antwortet, dass der Bau des Busbahnhofs voraussichtlich Teil der Ausschreibung sein wird, so dass sich der Käufer zum Bau verpflichtet.

Es wird nachgefragt, ob der Busbahnhof dann gemietet wird.

Frau Müller erklärt, dass die mögliche Betreiberform nicht zwangsläufig eine städtische Beteiligung haben muss. Eine Betreibergesellschaft pachtet den Busbahnhof und erwirtschaftet den Unterhalt durch eine Standgebühr. So werden heute schon die Busbahnhöfe in München und Hamburg betrieben.

- 14. Herr NN** fragt, wie genau er sich die Dachbegrünung vorzustellen habe.

Frau Müller erklärt, dass sich die Details der Bauten erst in den Architektenwettbewerben klären werden. Es wird voraussichtlich eine extensive Dachbegrünung

mit etwa 15 cm Wuchshöhe sein.

Herrn Hupke liegen keine weiteren Fragen oder Anregungen vor. Er weist nochmals auf die Möglichkeit hin, schriftlich Anregungen und Stellungnahmen bis zum 8. April 2009 an das Bürgeramt Innenstadt zu seinen Händen zu senden. Dort können alle Interessierten auch Einblick in das Protokoll nehmen. Er bedankt sich bei den Bürgerinnen und Bürgern für die rege Beteiligung bei dieser frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie bei den anwesenden Vertretern von Rat und Bezirksvertretung und bei den Podiumsteilnehmern. Der Dank geht auch an die für die Technik Verantwortlichen. Er wünscht allen Anwesenden einen guten Nachhauseweg und schließt die Veranstaltung gegen 21:15 Uhr.

Von **Herrn NN** wurde schriftlich die Anregung eingereicht, die „Unterwelt“ unter dem Gleiskörper Richtung Domchor/ Philharmonie solle in Planung und Gestaltung unbedingt einbezogen werden. Es handele sich um einen „Angstraum“, der heller und freundlicher gestaltet werden müsse, da er so momentan für Fußgänger und Radfahrer unzumutbar und verwehrlos sei.

gez. Hupke

Hupke

(Bezirksbürgermeister Innenstadt)

gez. Klehr

Klehr

(Schriftführung)