



Der Oberbürgermeister  
Stadtplanungsamt  
61, 61/1  
Willy-Brandt-Platz 2/Stadthaus  
50679 Köln

19.02.2015  
Frau Wegmann  
Telefon 0221 221-30146  
Telefax 0221 221-22450

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

über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept

"Lindgens-Areal" in Köln-Mülheim

Veranstaltungsort: The New Yorker Harbour Club, Hafestraße 4, 51063 Köln

Termin: 28.01.2015

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 21:00 Uhr

Besucher: circa 150 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/-innen: Vorsitzende:  
Herr Fuchs, Bezirksbürgermeister Köln-Mülheim

Verwaltung:  
Frau Müssigmann, Stadtplanungsamt, stellvertretende  
Amtsleiterin, Leiterin Planungsteam 3 – Stadtbezirke 7 bis 9  
Frau Wegmann, Stadtplanungsamt

Bauherr/Investor:  
Herr Hamacher, Lindgens & Söhne GmbH & Co. KG

Entwurfsverfasser:  
Herr Kreuder, Architekt, trint+kreuder d.n.a

Bauleitplanung:  
Frau Stottrop, Stottrop Stadtplanung

Niederschrift:  
Herr Skoda, Stottrop Stadtplanung

**Herr Fuchs**, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Mülheim, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie die Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik. Er stellt das Podium vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Handhabung der Wortmeldezettel. Es wird darauf hingewiesen, dass die Veranstaltung zwecks Protokollerstellung aufgezeichnet wird. Darüber hinaus weist Herr Fuchs darauf hin, dass schriftliche Eingaben im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung noch bis zum 06.02.2015 einschließlich an ihn gerichtet werden können. Bezirksbürgermeister Norbert Fuchs, Bezirksrathaus Mülheim, Wiener Platz 2a, 51065 Köln.

**Frau Wegmann**, die zuständige Planerin vom Stadtplanungsamt, erläutert zunächst die Abfolge der Verfahrensschritte des Bebauungsplanverfahrens. Sie geht dabei insbesondere auf die Beteiligungsmöglichkeit für die Öffentlichkeit ein, die nach den Regelungen des Baugesetzbuches zweimal im Verfahren vorgesehen ist. Sie weist darauf hin, dass diese Abendveranstaltung den frühzeitigen Beteiligungsschritt darstellt und mit der sogenannten öffentlichen Auslegung zu einem fortgeschrittenen Planungsstand die Möglichkeit besteht, sämtliche Planunterlagen für die Dauer eines Monats einzusehen und eine schriftliche Stellungnahme abzugeben. Die Offenlage wird rechtzeitig unter anderem in Zeitungen angekündigt. Sie betont auch, dass es sich bei einem Bebauungsplan um eine Ortssatzung handelt und daher der Rat – unter Beteiligung des Stadtentwicklungsausschusses sowie der Bezirksvertretung Mülheim – über die Planung entscheidet. Anschließend beschreibt sie die Lage und die Bestandssituation des Plangebiets anhand von Stadtkarten, Luftbildern und Fotos. Im Mülheimer Süden ist auf brachgefallenen Flächen und in leerstehenden Industriehallen seit Jahren ein städtebaulicher Transformationsprozess zu beobachten, der nun gezielt auch auf dem „Lindgens-Areal“ nach dem in wenigen Jahren bevorstehenden Wegzug des ansässigen Betriebs fortgesetzt werden soll. Als Ziele der Planung hebt sie die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers, den Erhalt schützenswerter Bausubstanz sowie die Schaffung eines Stadtplatzes hervor. Sie verweist auf die komplexen Rahmenbedingungen für diese Planung. Neben den fachrechtlichen Herausforderungen z.B. bezüglich des Hochwasserschutzes und Lärmschutzes sind auch bereits vorhandene Planungen zu berücksichtigen. Dabei geht sie unter anderem kurz auf den Flächennutzungsplan ein, der bislang für das Plangebiet ein Industriegebiet darstellt und daher parallel zum Bebauungsplan entsprechend der vorgesehenen Mischnutzung geändert werden muss. Eingehend beschreibt Frau Wegmann das Werkstattverfahren „Mülheimer Süden inklusive Hafen“, das im Herbst 2013 unter umfangreicher Beteiligung der Öffentlichkeit, den Grundstückseigentümern und der Politik erarbeitet wurde. Um dem zuvor erwähnten Transformationsprozess nicht mit grundstücksbezogenen „Insellösungen“ zu begegnen, war Ziel des Werkstattverfahrens, einen städtebaulichen Fahrplan für die Entwicklung eines gemischt genutzten und lebendigen Stadtteil zu definieren. Die Entwurfsansätze wurden zuletzt von den Büros Bolles + Wilson und ksg in ein städtebauliches Planungskonzeptzusammengeführt. Dieses Planungskonzept, das im September 2014 öffentlich vorgestellt wurde, bildet die Grundlage für das städtebauliche Konzept auf dem Lindgens-Areal.

**Herr Kreuder**, verantwortlicher Architekt vom Büro Trint + Kreuder, erläutert das städtebauliche Planungskonzept „Lindgens-Areal“. Anhand einer Überlagerung der Planungen verdeutlicht er, dass sich das Konzept am Ergebnis des Werkstattverfahrens orientiert und nur wenige Modifizierungen vorgenommen wurden. Das städtebauliche Konzept stellt sich folgendermaßen dar: An der Deutz-Mülheimer Straße sollen die Bestandsgebäude durch eine straßenbegleitende Bebauung ergänzt werden. Die Bauten sollen leicht gegenüber der Straße zurückgesetzt sein, um den vorhandenen Baumbestand zu erhalten. Die vorhandenen und zum Teil denkmalgeschützten Gebäude zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Hafenstraße sollen durch Neu- und Anbauten ergänzt werden und dadurch unterschiedlich große Platz- und Innenhofsituationen ausbilden.

Die Geschosshöhe der neuen Bauten soll sich überwiegend an den Bestandsgebäuden orientieren. Der neue Quartiersplatz am Auenweg sowie der nördliche Abschluss des Areals sollen durch städtebauliche Hochpunkte mit sieben Geschossen akzentuiert werden.

Zahlreiche fußläufige Verbindungen sollen eine Vernetzung zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Rheinboulevard bieten. Dabei ist auch ein barrierefreier Zugang vorgesehen. Insgesamt sollen ca. 250 Wohnungen sowie ca. 200 Arbeitsplätze geschaffen werden. Neben den bestehenden Event-Nutzungen Dock One und Harbour Club des Hotels The New Yorker sowie dem bestehenden Grillfachmarkt Santos sind in den Erdgeschossen des nördlichen Gebäudes zum Rheinboulevard sowie am neuen Quartiersplatz weitere Gastronomie- und kleinflächige Handelsnutzungen vorgesehen. Westlich der Hafensstraße soll in einem Bestandsgebäude eine Kindertagesstätte untergebracht werden. Die erforderlichen Stellplätze sollen überwiegend in den vorhandenen Industriehallen angeordnet und von der Hafensstraße erschlossen werden.

Herr Kreuder verdeutlicht anhand von Gebäudeschnitten, wie das Retentionsvolumen für den Fall eines 100-jährlichen bzw. 200-jährlichen Hochwassers baulich vergrößert werden soll. Durch die Errichtung des Gebäuderiegels westlich der Hafensstraße in aufgeständerter Bauweise, kann der Retentionsraum in diesem Bereich nahezu ungehindert in Anspruch genommen werden. Flutbare Parkebenen entlang der Hafensstraße sorgen für zusätzliches Retentionsvolumen. Durch den Höhenunterschied zum höherliegenden Niveau der Deutz-Mülheimer Straße sowie der internen Platz- und Hofflächen kann auch im Hochwasserfall eine fußläufige Erschließung der Gebäude gesichert werden. Die Wohngebäude westlich der Hafensstraße sind durch Fußgängerbrücken mit den Gebäuden östlich der Hafensstraße verbunden. Diese erinnern an die einst vorhandenen historischen Brücken und dienen der Erreichbarkeit der Gebäude im Fall eines Hochwassers.

**Frau Stottrop**, zuständig für den Bebauungsplanentwurf, führt zunächst die Untersuchungen und Gutachten auf, die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlich sind und unter anderem in den Umweltbericht einfließen werden. Diese behandeln folgende Themen:

- Altlasten/ Boden
- Besonnung/Verschattung
- Lärm
- Verkehr

Die Erarbeitung der Gutachten wurde bereits begonnen und es liegen erste Arbeitsstände vor. Diese werden im Bebauungsplanverfahren nun kontinuierlich mit fortschreitender Planung konkretisiert.

Frau Stottrop erläutert das bereits näher betrachtete Thema Hochwasser. Entgegen der Darstellung in der Karte des Überschwemmungsgebietes des Rheins der Bezirksregierung Köln überschwemmt der Rhein im Hochwasserfall (BHW 100) nicht die Hallen östlich der Hafensstraße. Dies wurde im Rahmen der Darstellung des beabsichtigten festzusetzenden Überschwemmungsgebietes bereits berücksichtigt.

Gemäß § 78 Absatz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist die Ausweisung neuer Baugebiete in Bauleitplänen bzw. die Errichtung/Erweiterung baulicher Anlagen in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet untersagt. Die geplante Wohnbebauung im Überschwemmungsgebiet ist dennoch zulässig, da gemäß eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.06.2014 die oben genannte „Ausweisung neuer Baugebiete“ nur die erstmalige Ermöglichung einer Bebauung durch Bauleitplanung meint, während die bloße Änderung der Gebietsart eines bisher bereits ausgewiesenen oder faktischen Baugebietes dieses Bestandsmerkmal nicht erfüllt. Demnach ist diese Planung an dieser Stelle grundsätzlich zulässig. Um den Belangen des Hochwassers dabei ausreichend Rechnung zu tragen, ist die Planung so konzipiert, dass an dieser Stelle keine Reduzierung des Retentionsraums erfolgt. Nach Berechnungen eines Vermessungsbüros kann zukünftig durch den Abriss einiger Bestandsgebäude und den Bau von aufgeständerten Gebäuden sowie die Flutung von Tiefgaragen das Retentionsvolumen sogar voraussichtlich vergrößert werden.

**Herr Fuchs** bittet um die Wortmeldezettel und eröffnet die Diskussion.

- 1. NN** gibt zu bedenken, dass vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrsaufkommens der Schifffahrt eine höhere Bedeutung zukommen könnte. Vor diesem Hintergrund sollte beachtet werden, dass es sich beim Mülheimer Hafen um einen Schutzhafen handelt, der auch eine Gefahrgutanlegestelle beinhaltet. Im Rahmen des Werkstattverfahrens Mülheimer Süden inklusive Hafen war zu sehen, dass die entsprechenden Schutzabstände der Gefahrgutanlegestelle das Plangebiet im westlichen Bereich überlagern, eine Wohnbebauung daher an dieser Stelle ausgeschlossen ist. Da hier jedoch eine Wohnbebauung geplant ist, sollte der Nachweis erbracht werden, dass die Schutzabstände eingehalten werden. Darüber hinaus legt Herr Plaag dar, dass der Bereich westlich der Hafenstraße bisher lediglich im Flächennutzungsplan als Baugebiet ausgewiesen ist, es bisher jedoch keinen Bebauungsplan für diesen Teilbereich gibt. Zudem sieht das Hochwasserschutzkonzept der Stadt Köln aus den 1990er Jahren die Rücknahme geplanter zukünftiger Bebauungen im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet vor. Bereits 2004 wurde im Rahmen eines Bauvorhabens im Überschwemmungsgebiet in Mülheim versprochen, das verlorengelassene Retentionsvolumen würde unter Rückverlegung der Hochwasserschutzwand auf dem Mülheimer Festplatz 1:1 ausgeglichen. Diese Rückverlegung der Wand ist trotz Realisierung des Bauvorhabens nicht erfolgt und das verloren gegangene Retentionsvolumen wurde bislang nicht ausgeglichen.

Das Hochwasserschutzkonzept sah außerdem zwei Kompensationsräume in Westhoven und im Worringer Bruch vor, die das durch den 2008 fertig gestellten konstruktiven Hochwasserschutz (Hochwasserschutzwand) aufgestaute Wasser aufnehmen sollen. Von diesen ist bisher lediglich der Kompensationsraum in Westhoven fertiggestellt worden, der Kompensationsraum Worringer Bruch befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren, wobei eine Realisierung nicht absehbar ist.

Zusammenfassend vertritt Herr Plaag die Auffassung, dass eine Bebauung westlich der Hafenstraße planungsrechtlich nicht zulässig ist.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass die angesprochenen Themen der Stadt wichtig sind. Die Rechtmäßigkeit der Planung vor dem Hintergrund von Verkehr, Hochwasser und Gefahrgutanlegestelle wird genauestens untersucht werden. Beim Thema Hochwasser ist der Erkenntnisstand bereits etwas weiter: Demnach soll der Retentionsraum im Rahmen des Bauvorhabens nicht nur ersetzt, sondern sogar vergrößert werden. Die Bebauung ist aus diesem Grund und vor dem Hintergrund des von Frau Stottrop zuvor erwähnten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts planungsrechtlich zulässig.

- 2. NN** äußert, dass die Plangebietsabgrenzung ihrer Ansicht nach nicht nachvollziehbar ist, da „bei natürlicher Betrachtung“ auch die nördliche Spitze zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Hafenstraße dazu gehört und gemeinsam mit dem Plangebiet betrachtet werden müsste, insbesondere wenn – wie von Frau Wegmann formuliert – „keine Insellösung“ angestrebt wird. Ein siebengeschossiger Bau in der Mitte dieses Gebietes wirkt, ihrer Ansicht nach, befremdlich und ohne Zusammenhang zur Umgebung bzw. zum Gesamtgebiet.

**Frau Müssigmann** antwortet, dass im Rahmen des Werkstattverfahrens Mülheimer Süden inklusive Hafen auch die angrenzenden Siedlungsbereiche betrachtet worden sind, um den städtebaulichen Gesamtzusammenhang herzustellen und keine „Briefmarkenlösungen“ entstehen zu lassen. Im Gegensatz zu einer konzeptionellen Planung ist jedoch aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen die Aufstellung eines Bebauungsplans für den gesamten Mülheimer Süden nicht sinnvoll. Gezielter kann die Umsetzung der Planung sukzessive über mehrere einzelne Bebauungspläne gesteuert werden. Dennoch findet bei allen Einzelplanungen, wie in diesem Fall, immer wieder die Rückkopplung mit dem Werkstattverfahren statt, um die Konformität mit der Gesamtplanung zu überprüfen. Bezüglich der Hochpunkte erläutert Frau Müssigmann, dass die Standorte im Zusammenhang der Gesamtentwicklung des Mülheimer Südens definiert worden sind. Die räumlichen Akzente beschränken sich nur auf wenige besondere Stellen, wie z.B. dem zukünftigen Quartiersplatz, und werden daher in der Gesamtbetrachtung als städtebaulich angemessen bewertet. . Das

südliche der beiden siebengeschossigen Gebäude war im Rahmen des Werkstattverfahrens sogar als fünfzehngeschossiges Hochhaus geplant. Dies wurde im Rahmen einer vertiefenden Auseinandersetzung mit dem Bebauungskonzept „Lindgens-Areal“ deutlich reduziert.

- 3. NN** gibt zu bedenken, dass bei der verkehrlichen Betrachtung nicht alleine das Plangebiet, sondern auch die Umgebung betrachtet werden muss. Es muss vorher ein Gesamtkonzept erstellt werden, bevor über einzelne Teilplanungen gesprochen wird. Die Deutz-Mülheimer Straße und die Danzierstraße sind bereits heute an ihrer Belastungsgrenze angekommen bzw. haben diese bereits überschritten. Das sieht auch die Bezirksvertretung Mülheim so und hat bereits Maßnahmen ergriffen. Die ÖPNV-Anbindung des Plangebiets muss bereits vor der Bebauung hergestellt werden.

**Frau Wegmann** erläutert, dass bereits im Rahmen des Werkstattverfahrens ein Verkehrsgutachten erstellt worden ist und dass im Rahmen dieses Bebauungsplans ein weiteres Verkehrsgutachten erstellt wird. Dabei wird keinesfalls das Plangebiet isoliert betrachtet, sondern es ist zwingend erforderlich, auch die mit den in der Umgebung geplanten Vorhaben verbundenen Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

Die ÖPNV-Anbindung ist bereits im Werkstattverfahren untersucht und diskutiert sowie nun von Seiten der Politik erneut thematisiert worden. Der Aufstellungsbeschluss wurde daher bereits in der Bezirksvertretung um den Prüfauftrag nach einer verbesserten ÖPNV-Anbindung ergänzt. Bereits jetzt findet eine enge Abstimmung mit der KVB statt. Es wird darauf abgezielt das Busnetz um neue Haltestellen im Plangebiet zu ergänzen und ggf. auch um neue Buslinien zu erweitern.

- 4. NN** regt an, neben der Offenlage eine weitere Bürgerinformation durchzuführen, um insbesondere Fragen zu den Gutachten diskutieren zu können. Darüber hinaus vermisst Herr Kreische die Behandlung der Themen Klimaschutz und Umweltschutz, welche im Rahmen des Werkstattverfahrens eine wichtige Rolle spielten. Neben dem Hochwasserschutz, bei dem nicht nur die 100-jährlichen Hochwasser betrachtet werden sollten, sollte auch der Schutz vor Starkregenereignissen berücksichtigt werden. Daneben stellt Herr Kreische die Frage, zu welchen Anteilen in der Mennigehalle Parken bzw. Wohnen/ Lofts vorgesehen sind. Bei einer ernsthaften Auseinandersetzung mit dem Klimaschutz sollte grundsätzlich über eine bessere ÖPNV-Anbindung, alternative Mobilitätsangebote und eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels nachgedacht werden. Auch ein autofreies Siedlungskonzept sollte als mögliche Variante betrachtet werden.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass das Thema „Starkregenereignisse“ derzeit im Stadtplanungsamt als übergeordnetes Thema untersucht und diskutiert wird, wobei es bisher noch keine abschließende Lösung gibt. Dabei werden verschiedene Modelle betrachtet, wie mit den anfallenden Wassermengen am effektivsten und im Sinne des Naturschutzes am sinnvollsten umgegangen werden kann. Maßnahmen wie z.B. Gründächer zur Reduzierung der Regenwasserabflussmenge oder Versickerungsmulden könnten auch bei dieser Planung zum Einsatz kommen. Das Thema „Mobilität/ÖPNV“ hat sowohl für den Investor, Herrn Hamacher, als auch für das Stadtplanungsamt einen hohen Stellenwert. Zurzeit wird die Machbarkeit von Car-Sharing-Konzepten verknüpft mit Elektromobilität im Plangebiet überprüft und diskutiert. Ob dies zu einer Reduktion des Stellplatzschlüssels führen kann, wird dabei verwaltungsintern geklärt.

- 5. NN** legt dar, dass bei der Entwicklung des Böcking-Geländes in Mülheim eine starke Verunreinigung des Bodens durch die 100-jährige Teerpappenproduktion festgestellt wurde. Vor dem Hintergrund, dass im Plangebiet 100 Jahre Mennige hergestellt wurde, fragt Herr Goldau, ob bereits Gutachten über die Schadstoffbelastung des Bodens und die damit verbundenen Schutzmaßnahmen vorliegen. Er geht darüber hinaus auf die Entwicklung der Schlackenbergwerft in Mülheim ein. Es wurde eine Gastronomie geplant, die jedoch bis heute nicht eingerichtet werden konnte. Daher

ist es nach Ansicht von Herrn Goldau besonders wichtig, die Ansiedlung von Gastronomie und Handel bereits im Planverfahren zu unterstützen.

**Frau Müssigmann** erklärt, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der Boden im Plangebiet auf Altlasten untersucht wird. Die Fläche ist im Altlastenkataster eingetragen, daher ist von Bodenverunreinigungen auszugehen. Dies trifft voraussichtlich auch auf das Mauerwerk der Bestandsgebäude zu. Ein Gutachter zur Ermittlung dieser Schadstoffbelastung ist bereits beauftragt. Auf Grundlage dieser Ergebnisse werden dann erforderliche Maßnahmen für die Umsetzung der Planung definiert. Dies können z. B. der Bodenaustausch, Sanierungsmaßnahmen oder lokale Beschränkungen für sensible Nutzungen sein. Bezüglich der Schlackenbergwerft ist Frau Müssigmann zuversichtlich, dass dort zukünftig eine Gastronomie angesiedelt werden kann. Dass dies bisher noch nicht gelungen ist, liegt nach Ansicht von Frau Müssigmann auch daran, dass der Mülheimer Rheinboulevard bei den Kölnern außerhalb von Mülheim noch zu unbekannt ist, was sich voraussichtlich in naher Zukunft ändern wird. Auch im Rahmen dieses Vorhabens ist sie zuversichtlich, dass hier die geplante Gastronomie angesiedelt werden kann. Herr Hamacher ist dazu bereits in Gesprächen mit möglichen Interessenten.

Frau Müssigmann erläutert, dass man sich bezüglich der Ansiedlung von Einzelhandel allerdings in einem sehr engen Handlungsrahmen befindet. Das vom Rat beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept besagt, dass Einzelhandel für den kurzfristigen Bedarf (zentrenrelevanter Einzelhandel) außerhalb der Kölner Innenstadt nur in den Bezirks-, Stadtteil- und Nahversorgungszentren angesiedelt werden darf, um eine gleichmäßige Versorgung der Bevölkerung und eine Stärkung der Zentren zu sichern. Das Plangebiet liegt außerhalb eines Zentrums gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept, daher kann hier nur vereinzelt und untergeordnet Einzelhandel eingerichtet werden. Im Bebauungsplan des nahegelegenen Euroforums Nord ist jedoch ein Einzelhandelsstandort festgesetzt. Voraussichtlich wird sich daher in naher Zukunft z.B. ein Supermarkt und ein Drogeriemarkt ansiedeln, der vom Lindgens-Areal aus gut zu erreichen sein wird.

6. **NN** regt an, Fahrradstellplätze und die dafür notwendigen Zuwege bei der Planung vorrangig zu berücksichtigen.

**Herr Kreuder** antwortet, dass die Anregung gerne aufgenommen wird. Die Einrichtung neuer Fahrradwege muss im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht werden.

7. **NN** sieht seine Frage nach der Bodenbelastung aufgrund der langjährigen bleihaltigen Produktion am Standort mit der Antwort von Frau Müssigmann auf die Frage von Herrn Goldau bereits beantwortet.

8. **NN** bestärkt die Anregung von Herrn Kreische, eine zweite Bürgerveranstaltung durchzuführen, bei der die Inhalte der Gutachten näher erläutert und diskutiert werden. Darüber hinaus schlägt er vor, eine übergeordnete Bürgerveranstaltung zu den Themen Verkehr, Hochwasserschutz etc. für den gesamten Mülheimer Süden oder Mülheimer Norden durchzuführen, bei der langfristige und großräumige Lösungsmöglichkeiten vorgestellt bzw. diskutiert werden.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass die teilweise sehr komplexen inhaltlichen Fragen im Zwiesgespräch im Rahmen der Offenlage – sowohl telefonisch, als auch vor Ort – im Stadtplanungsamt besser beantwortet werden können, als im Rahmen einer großen Veranstaltung. Hier besteht die Gefahr, dass ggf. Fragen unbeantwortet bleiben oder Missverständnisse entstehen. Frau Müssigmann beschreibt, dass bereits im Rahmen des Werkstattverfahrens ein umfängliches Verkehrsgutachten erstellt wurde, das auch Teile von Kalk mit einbezieht. Als Kernerkenntnis hat dieses Gutachten unter anderem ergeben, dass eine neue Verkehrsverbindung von der Deutz-Mülheimer Straße über das Gelände der Deutz AG (verlagert ihren Standort nach Porz) zum Bergischen Ring erforderlich sein wird, da die

Deutz-Mülheimer Straße die mit der Planung verbundenen Verkehrsmengen nicht alleine aufnehmen kann. Darüber hinaus hat das Gutachten jedoch ergeben, dass es Maßnahmen zur Verkehrsertüchtigung im Raum Kalk bedarf. Das Gesamtgutachten mit den darin beschriebenen Maßnahmen wird von der Stadt sehr ernst genommen und bei allen Teilplanungen im Mülheimer Süden zugrunde gelegt.

9. **NN** erwähnt, dass er Frau Wegmann eine Woche zuvor darum gebeten hatte, die Karte mit dem Szenario HQ extrem (Überflutung bei Versagen bzw. Überspülung des Hochwasserschutzes) der Bezirksregierung Köln im Rahmen der Präsentation zu zeigen. Er kritisiert, dass diese Karte nicht im Rahmen der Präsentation gezeigt wurde, da sie eine wichtige Information für die Öffentlichkeit darstellt. Er kritisiert des Weiteren, dass die Teams des Werkstattverfahrens der Anregung der Verwaltung, einen Fachplaner für Hochwasserschutz hinzuzuziehen, nicht nachgekommen sind.

Herr Plaag legt zudem dar, dass im Werkstattverfahren eine Unterversorgung mit Freiflächen/ Grünflächen im Umfeld des Plangebiets festgestellt wurde. Zum Ausgleich wurde bereits im Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept angeregt, in der Verlängerung der Fußgängerbrücke am Mülheimer Hafen eine 35 m breite Grünverbindung über das Grundstück nördlich des Plangebiets fortzuführen. Tatsächlich hat sich diese Grünverbindung nach Rechtskraft des Bebauungsplanes auf eine Breite von 12,50 m zuzüglich eines 2,50 breiten Fußwegs reduziert, weil dort teilweise Privatgärten statt öffentlicher Grünfläche errichtet wurden. Die Bezirksvertretung hatte zudem einstimmig gefordert, in diesem Bereich eine barrierefreie Anbindung an den Rheinboulevard herzustellen. Dies ist nicht realisiert worden mit der Begründung, dass eine Rampenkonstruktion im Überschwemmungsgebiet zu viel Retentionsraum wegnehmen würde. Die im Rahmen dieses Verfahrens geplante Bebauung im Überschwemmungsgebiet stellt nach Ansicht von Herrn Plaag daher einen Widerspruch dar.

**Frau Müssigmann** erläutert erneut, dass dem Rhein mit der Planung kein Retentionsraum verloren geht, sondern sogar zusätzlicher Retentionsraum geschaffen wird. Daher besteht der von Herrn Plaag angesprochene Widerspruch nicht. Im Fall der nicht realisierten Rampenkonstruktion ist der Stadtentwicklungsausschuss – gegen den Beschluss der Bezirksvertretung – der Begründung gefolgt, dem Rhein keinen Retentionsraum im Fall eines Hochwassers wegzunehmen.

Bezüglich der Grünanbindungen an den Rheinboulevard erklärt Frau Müssigmann, dass der Planungsansatz des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzepts aufgegriffen und modifiziert wurde. Im Rahmen des Werkstattverfahrens hat das Büro KLA kiparlandschaftsarchitekten ein Konzept mit neun „grünen Fingern“ vorgeschlagen. Man kam zu dem Ergebnis, dass mehrere schmale Grünverbindungen zu bevorzugen sind, da sie die freiraumbezogene Durchwegung des großen Gebiets deutlich besser gewährleisten als wenige breite Grünverbindungen.

10. **NN** fragt, ob mit der im Plangebiet vorgesehenen Kita die bislang geplante Kita in der Villa Charlier obsolet ist. Zudem wiederholt er noch einmal die Frage nach den Anteilen von Wohnen und Parken in der Mennighalle und bittet um Antwort.

**Herr Kreuder** antwortet, dass nur so viele Stellplätze errichtet werden sollen, wie notwendig. Über eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels durch alternative Angebote, wie Car-Sharing, wird derzeit mit der Stadt diskutiert. Ziel ist es, die Stellplätze in der Halle so unterzubringen, dass man nicht in den grundwassergefährdeten Untergrund gehen muss. Die Halle wird von außen nicht die Anmutung eines Parkhauses haben, da die Gebäudeseiten eine gewerbliche Mantelbebauung erhalten. Sofern man es sich erlauben kann auf die oberste Parkebene zu verzichten, gibt es die Überlegung, dort unter den Glasdächern ebenfalls eine gewerbliche Nutzung unterzubringen.

**Frau Wegmann** antwortet auf die Frage nach der Kita in der Villa Charlier, dass diese kei-

nesfalls obsolet ist. Darüber hinaus werden im gesamten Mülheimer Süden noch weitere Kitas errichtet werden, um den entstehenden Bedarf zu decken.

**Frau Wegmann** ergänzt zum Ablauf des Bebauungsplanverfahrens, dass die Offenlage voraussichtlich im 4. Quartal 2015 und der Satzungsbeschluss im 1. oder 2. Quartal 2016 stattfinden werden.

**Herr Fuchs** stellt fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gibt. Er bedankt sich für die angeregte Diskussion und schließt die Veranstaltung.

gezeichnet  
Herr Fuchs  
(Bezirksbürgermeister Köln-Mülheim)

gezeichnet  
Herr Skoda  
(Schriftführer)