

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

22.05.2015  
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

"Ehemaliger Güterbahnhof in Köln-Mülheim"

Veranstaltungsort: E-Werk Köln, Schanzenstraße 37, Köln-Mülheim

Termin: 06.05.2015

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 22:10 Uhr

Besucher: circa 300 Bürgerinnen und Bürger

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

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

Bauleitplanung:  
Frau Stottrop, Stottrop Stadtplanung

Niederschrift:  
Frau Stottrop, 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 einschließlich zum 13.05.2015 an ihn gerichtet werden können. Bezirksbürgermeister Norbert Fuchs, Bezirksrathaus Mülheim, Wiener Platz 2a, 51065 Köln.

**Frau Wegmann**, die für den Bezirk Mülheim 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. Dabei macht sie klar, dass es sich bei dem ehemaligen Güterbahnhof in Köln-Mülheim um eine größere Fläche handelt als das farbig markierte Plangebiet. Das hängt mit der Tatsache zusammen, dass im vorliegenden Fall das Instrument des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zum Tragen kommt. Dieses Instrument greift, wenn ein Investor ein konkretes Vorhaben auf einer in seiner Verfügung befindlichen Fläche entwickeln möchte. Daher bezieht sich der vorhabenbezogene Bebauungsplan nur auf das Grundstück, welches sich im Eigentum der Vorhabenträgerin befindet.

Im Weiteren stellt Frau Wegmann die Rahmenbedingungen des Grundstückes dar und beschreibt die heterogenen Quartiersstrukturen der Umgebung, die vom Industriegebiet an der Schanzenstraße über die kleinteilige Keupstraße bis hin zum Wohnquartier an der Berliner Straße reichen. Sie erläutert anhand von Plänen die gute verkehrliche Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zeigt die Ausbauplanung der Von-Sparr-Straße, die als Querung der Gleisanlage die Schanzenstraße im Norden anbindet. Die Realisierung ist zeitnah geplant. Sie erklärt, dass in Nachbarschaft zu dem Planungsgebiet ein Lärm emittierender Betrieb liegt, dessen Erhalt und Fortbestand durch die Planungen nicht gefährdet werden dürfen. Sie zeigt an Hand von Bildern die Industriegeschichte des Quartiers, die sich noch heute in den eindrucksvollen und zum Teil unter Denkmalschutz stehenden Gebäude widerspiegelt. Sie erläutert ferner das Planungsrecht, wonach das Plangebiet im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet dargestellt ist und verweist auf den nördlich angrenzenden Bebauungsplan, der verschiedene Gewerbegrundstücke sowie die Trasse der Verlängerung der Von-Sparr-Straße und der Schanzenstraße festsetzt.

Im Anschluss stellt sie die lange Planungsgeschichte für den Güterbahnhof vor. Sie geht kurz auf eine Auswahl von Konzepten ein, die im Rahmen von Wettbewerben, Workshops oder in Planungsrunden mit unterschiedlichen Akteuren zwischen 2002 und 2010 entwickelt worden sind. Eine verbesserte Durchwegung sowie eine Belebung des Gebiets durch eine Mischnutzung sind häufiger Bestandteil der Konzepte. Keines der Konzepte wurde bislang weiterentwickelt oder umgesetzt. Auch das kooperative Gutachterverfahren, das Ende letzten Jahres intensiv in Zusammenarbeit mit dem neuen Grundstückseigentümer vorbereitet wurde, reiht sich, aus Sicht von Frau Wegmann, in die Planungsgeschichte ein. Grund für die Einstellung des Verfahrens, war das Ansiedlungsinteresse des Versicherungskonzerns Zurich, das sich vor wenigen Monaten konkretisiert hat. Frau Wegmann leitet mit dieser Aussage zum

Anlass der Bebauungsplanung über. Neben der Aktivierung einer jahrelangen Brache zu einem Büro- und Gewerbequartier und die Sicherung von rund 4.000 Arbeitsplätzen sind auch die Entwicklung von Wegebeziehungen und Qualifizierung von Freiräumen Ziele der Planung.

**Frau Stottrop** erläutert anschließend das Planungskonzept. Sie beschreibt, dass man sich noch mitten im Planungsprozess befindet. Anhand der Darstellung der Planungsgenese in kurzen Abständen macht sie deutlich, dass bereits Anregungen und Kritik aufgenommen wurden. Bezüglich des ersten Konzepts vom Februar 2015 wurde schnell Kritik an den 13 Geschossen des Hauptgebäudes laut. Daraufhin wurde die Zahl der Geschosse in der Variante von April 2015 von 13 auf 10 Geschosse reduziert. Außerdem wurde eine großzügige Platzfläche vor dem Hotel vorgesehen. In der neuesten Variante von Mai 2015 wurde die Kritik am langen Gebäuderiegel aufgenommen, die zu einem gänzlich neuen Entwurfsansatz mit einer kleinteiligeren, campusartigen Struktur führte. Diese letzte Variante lässt mehr Entwicklungsmöglichkeiten zu und erweitert den Diskussionsspielraum um Bezüge in und aus dem Quartier. Grundsätzlich wird die geforderte Brutto-Grundfläche (BGF) von 70.000 m<sup>2</sup> für den Versicherungskonzern und von 20.000 m<sup>2</sup> für das Hotel zu einer hohen baulichen Ausnutzung der Fläche führen. Für die Weiterentwicklung des Planungskonzepts stehen auch für die Erschließung und die Freiraumgestaltung bestimmte Prinzipien im Vordergrund:

- Eine Fußwegequerung über den Bahnübergang als ebenerdige „Z-Querung“ im Bereich der Markgrafenstraße soll die fußläufige Erreichbarkeit der Quartiere verbessern.
- Dem Verkehr, der aus den vielen neuen Mitarbeitern geniert wird, soll unter anderem mit der Optimierung des ÖPNV-Angebotes (z.B. durch eine zusätzliche Buslinie) begegnet werden. Stellplätze sollen in Tiefgaragen untergebracht werden, um eine attraktive Freiraumgestaltung mit qualitativ hochwertigen Außenräumen zu gewährleisten.
- Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll hauptsächlich über den nördlichen Teil der Schanzenstraße und die geplante Verlängerung der Von-Sparr-Straße erfolgen, um den Knoten Keupstraße / Clevischer Ring zu entlasten.
- Innenhöfe und Vorplätze sollen innerhalb des Büroquartiers gestaltet und begrünt werden.
- Die Schanzenstraße soll eine ca. 30 m tiefe öffentlich nutzbare Platzfläche begleiten.

Frau Stottrop weist abschließend darauf hin, dass in den Entwurfsüberlegungen jeweils die südlich angrenzende Fläche an der Keupstraße mit einbezogen wurde, da langfristig für die gesamte Güterbahnfläche eine städtebauliche Entwicklung angestrebt wird. Die dargestellte Bebauung für die Nachbarfläche ist als Chiffre zu verstehen und ist nicht Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Eine Abstimmung zwischen der Stadt und der nachbarlichen Eigentümergemeinschaft erfolgt parallel.

**Frau Wegmann** erläutert im Anschluss die nun folgenden Schritte im Verfahren. Zum einen werden die heutigen Anregungen sowie die bis zum 13. Mai eingehenden Stellungnahmen ausgewertet und in die Modifikation des Entwurfes einfließen. Zum anderen werden die Träger öffentlicher Belange und Behörden beteiligt. Nicht zuletzt werden alle notwendigen Gutachten wie Verkehrsgutachten, Altlastenuntersuchung, Artenschutzgutachten etc. erstellt und ebenfalls in den Entwurf des Bebauungsplanes einfließen. Dieser konkretisierte Bebauungsplanentwurf wird dann für die Dauer eines Monats zur Einsicht öffentlich ausgelegt (Offenlage). In dieser Zeit haben Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, den Bebauungsplanentwurf sowie alle damit verbundenen Gutachten einzusehen und erneut Stellungnahmen abzugeben.

Des Weiteren führt Frau Wegmann aus, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan an das Vorhaben der Ansiedlung des Versicherungskonzerns gekoppelt ist. Wie der Presse bereits zu entnehmen war, prüft die Zurich derzeit noch einen zweiten Standort in Köln. Die endgültige Entscheidung für einen der beiden Standorte wird vor dem Satzungsbeschluss dieses Bebauungsplanes erfolgen. Sollte der Fall eintreten, dass sich die Zurich gegen den Standort in Mülheim entscheidet, ändert sich das Vorhaben, wodurch dieser vorhabenbezogene

Bebauungsplan nicht weiter verfolgt wird. Die Politik hat sich bereits eindeutig dafür ausgesprochen, dass in diesem Fall das kooperative Gutachterverfahren wieder aufgenommen werden soll. Gemeinsam mit der Bürgerschaft wird dann ein neuer Entwurf unter den geänderten Rahmenbedingungen entwickelt, der dann Grundlage für ein neues Bebauungsplanverfahren sein wird.

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

1. **NN** möchte wissen, wieso die lokale/ethnische Ökonomie nicht gefördert und stattdessen ein fremder Konzern hier angesiedelt wird. Er regt an, die Lebensraumqualität für die Bürger durch die Errichtung von Wohngebäuden, sozialen Einrichtungen (z.B. Kindergarten) oder Handwerksbetrieben zu fördern. NN hinterfragt, ob die 4.000 Arbeitsplätze für das strukturschwache Mülheim tatsächliche eine Chance darstellt und möchte wissen, ob damit auch Arbeits- und Ausbildungsplätze für Mülheimer Bürger verbunden sind. NN schildert, dass er bereits 1999 einen ersten Antrag für ein internationales Geschäftshaus gestellt hatte und in den folgenden Jahren bis 2012 damit bei verschiedenen Stellen vorstellig war. Er hatte dafür keine Unterstützung erfahren. Zuerst waren die Konzepte angeblich nicht reif. Am Ende sagte die Stadt, sie besitze hierfür kein Grundstück. Nach Ansicht von NN kann Integration nur durch eine wirtschaftliche Integration von Investoren mit Migrationshintergrund gelingen.
2. **NN** stellt die Frage, wo sozialer Wohnungsbau entstehen soll, wenn nicht auf dieser Brachfläche. Sie bezweifelt, dass die Zurich Versicherung sich in den Stadtteil integrieren lässt und plädiert für integrierte Lösungen. Nach ihrer Aussage hat Mülheim die höchste Arbeitslosenquote in Köln (25%). Daher müssten in erster Linie Arbeitsplätze für Langzeiterwerbslose bzw. Ausbildungsplätze auch im niedrighschwelligen Bereich geschaffen werden. Das Bürgerhaus MütZe unterstützt gerne bei der Vermittlung. NN kritisiert, dass durch die Maßnahme lediglich bestehende Arbeitsplätze zusammengelegt werden. Als positiv bewertet NN, dass über die Durchlässigkeit der Architektur noch gesprochen werden kann.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass es politischer Wille ist, der Versicherung einen Platz in Mülheim anzubieten. Von den 4.000 Arbeitsplätzen handelt es sich für Mülheim um neue bzw. für die Stadt Köln um teilweise neue Arbeitsplätze. Voraussichtlich wird mit dem Vorhaben auch ein niederschwelliges Arbeitsplatzangebot verbunden sein, z.B. in der Kantine, in der Betriebs-Kita oder im Hotel. Das Angebot von MütZe zur Unterstützung bei der Vermittlung wird gerne angenommen.

Die Frage, wo künftig gewohnt werden soll, wird aktuell in einem umfangreichen stadtweiten Wohnungsbauprogramm untersucht, das noch vor dem Sommer in die politische Beratung gehen soll. Darin sind alle Flächen stadtweit zusammengetragen worden, wo künftig Wohnungsbau entstehen soll. Die Stadt ist sich der Verantwortung für den notwendigen Neubau von vielen Wohnungen bewusst.

3. **NN** stellt sich als Mitglied der Grünen vor. Er, kritisiert, dass es sich nicht um eine frühzeitige Beteiligung handelt, da die politischen Beschlüsse schon gefasst worden sind. Er regt an, das damalige Entwicklungskonzept nicht zu ändern, da es am besten zu Mülheim passt. Seiner Ansicht nach ist der Standort in Mülheim für einen „Global Player“ wie die Zurich nicht angemessen. Außerdem handelt es sich nach wie vor um ein Ersatzgelände der Sanierungsmaßnahme, deren Grundsätze weiter gelten würden. Eine Verdichtung sei rechtlich nicht zulässig. Darüber hinaus kritisiert NN das Verkehrschaos, das mit der Maßnahme verbunden sein wird. Bereits heute werden in Mülheim der gesamte Verkehr durch die Ortsmitte geleitet. Weiterhin bemängelt NN, dass mit dem Vorhaben keine Arbeitsplätze für Mülheim verbunden sind und der bauliche Riegel die Quartiere voneinander abschottet.

Frau Müssigmann erläutert, dass der Nachbar, die Drahtwerk Köln GmbH eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung für 365 Tage hat. Das prosperierende Unternehmen soll in seiner Betriebstätigkeit und seinen Entwicklungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt werden. Unter der Maxime einer nachhaltigen Sicherung des Drahtwerks sieht die Verwaltung wegen der rigiden immissionsrechtlichen Vorgaben, wie dem Bundesimmissionsschutzgesetz und der TA Lärm, derzeit keine Möglichkeiten, eine Wohnnutzung im Plangebiet in größerem Umfang zu realisieren. Langfristiges Ziel muss sein, die für Mülheim so wichtigen „Blaumann“-Arbeitsplätze nicht zu gefährden. Ferner sieht Frau Müssigmann in der Ansiedlungsabsicht der Zurich eine große Chance für Mülheim und wünscht sich, dass die Mülheimer Bevölkerung selbstbewusster damit umgeht.

4. **NN**, eine Angestellte der Zurich, berichtet, dass sie nach Aufgabe des Standortes in Bonn zukünftig ggf. hierhin pendeln muss. Allerdings fühlt sie sich aufgrund der Gesamtstimmung in Mülheim nicht willkommen. Sie stellt die Frage, welche Informationen zu Art und Umfang der Altlasten in den Verdachtsflächen vorliegen. Außerdem fragt sie nach der Verkehrsplanung/Anbindung bzw. der Unterbringung der Stellplätze für die 4.000 Arbeitsplätze.

**Herr Fuchs** führt aus, dass sie und die Zurich sehr wohl in Mülheim willkommen sind.

**Frau Wegmann** stellt dar, dass der ehemalige Güterbahnhof in der Tat Altlasten hinterlassen hat. Dazu wurde bereits in der Vergangenheit ein Bodengutachten erstellt, welches im Verfahren noch weiter konkretisiert werden wird. Wegen des nahezu kompletten Bodenaushubs für die neue Tiefgarage werden die vorhandenen Böden entfernt und fachgerecht entsorgt. Zur Untersuchung der Verkehrserschließung bzw. Unterbringung der Stellplätze ist ein Verkehrsgutachter beauftragt. Die Stellplätze werden in der nach den Vorgaben der Landesbauordnung ausreichenden Anzahl errichtet werden.

5. **NN** stellt die Frage nach der zeitlichen Perspektive des Bebauungsplanes. Zudem möchte er wissen, mit welchen Rechtsmitteln kann gegen den Bebauungsplan vorgegangen werden. Außerdem fragt er, ob die Präsentation des Abends zur Verfügung gestellt werden kann.

**Frau Müssigmann** erklärt, dass das Bebauungsplanverfahren in der Regel 1,5 bis 2 Jahre bis zum Satzungsbeschluss und damit bis zur Rechtskraft andauert. Der Bebauungsplan kann im Rahmen einer gerichtlichen Auseinandersetzung vor dem Oberverwaltungsgericht angefochten werden. Die Bauzeit solch eines großen Komplexes dauert in der Regel 2 bis 3 Jahre. Um die Präsentation auf der Website der Stadt Köln zu veröffentlichen, muss sie barrierefrei sein. Sie kann jedoch angefordert und per Mail zugesandt werden.

6. **NN** beschreibt das derzeitige hohe Verkehrsaufkommen in Mülheim und befürchtet, dass der zusätzliche Verkehr aufgrund des bereits heute vorhandenen hohen Durchgangsverkehrs zur Autobahn nicht vernünftig abgewickelt werden kann.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass dieses Problem eine große Herausforderung darstellt, die noch im Verfahren bewältigt werden muss. Sie muss immer wieder erstaunt feststellen, wie durch mehrere kleinere Maßnahmen wie z.B. durch eine modifizierte Schaltung der Signalanlagen oder eine Einführung von Rechtsabbiegern, der Verkehrsfluss optimiert werden kann und die Verkehrssituation trotz Mehrverkehre sich nicht weiter verschlechtert..

7. **NN** kritisiert die fehlende Verbindung zwischen den Vierteln sowie die mangelnde Mischung von Wohnen und Arbeiten. Seiner Ansicht nach wird dort eine reine „Arbeitsstadt“ und kein lebendiges Quartier entstehen. Des Weiteren bemängelt er, dass die bisherigen Konzepte nicht berücksichtigt werden und durch das Vorhaben keine neuen Arbeitsplätze geschaffen werden. Er wünscht sich, dass auf dem südlichen angrenzenden Grundstück

eine Durchmischung mit Wohnen und somit Lebendigkeit entsteht. NN mahnt an, die Verkehrssituation aus Sicht der Bewohner zu betrachten und Maßnahmen zur Verkehrsminderung vorzusehen. Er schlägt einen S-Bahn-Halt „Berliner Straße“ bzw. den Halt des Rhein-Ruhr-Express im Bahnhof Mülheim vor.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass keine der bisherigen Planungen für dieses Grundstück realisiert werden konnten. Es fehlte bisher ein Investor, der dazu bereit und auch in der Lage war. Eine Mischnutzung aus Wohnen und Arbeiten könnte hinsichtlich der Lärmsituation voraussichtlich lediglich auf dem südlichen Grundstück realisiert werden. Städtebaulich sind solche Nutzungen an der Keupstraße anzustreben. Die Stadt befindet sich diesbezüglich im Gespräch mit dem Vertreter der Eigentümergemeinschaft. Aber auch hierfür gilt, dass die Ideen umsetzbar sein müssen.

Der S-Bahn-Halt „Berliner Straße“ wird in Politik und Verwaltung intensiv diskutiert, letztlich entscheidet aber nicht die Stadt darüber.

8. **NN** regt ebenfalls an, den S-Bahn-Knoten Berliner Straße politisch weiter zu verfolgen. Als jemand, der in der Schanzenstraße arbeitet, kennt er die schwierige Verkehrssituation aus eigener Erfahrung und wünscht sich eine Optimierung des Nahverkehrs.

Er stellt den Entwurf von Mai 2015 in Frage und sieht darin keine Verbesserung gegenüber den beiden vorherigen Entwürfen. Er regt an, die Bürogebäude möglichst verdichtet zu realisieren, um Raum für Grünfläche zur Qualitätssteigerung zu erhalten. Aus seiner Sicht schaffe der Entwurf vom Februar 2015 eine bessere Grünqualität und Freiraumbilanz, zumal die Verortung der Freibereiche stimmiger ist. Er mutmaßt, dass die grünen Innenhöfe des Mai-Entwurfes nicht zugänglich sein werden. Er führt aus, dass eine hohe bauliche Verdichtung entlang der abschottenden Bahntrasse ein Angebot an Freiflächen an der Schanzenstraße schaffen kann. Nicht das lange Gebäude verhindert die Verbindung der Stadtquartiere, sondern die „Hochgeschwindigkeitstrasse“ der KVB, die jedoch in dem Konzept von April 2015 an einer neuen zweiten Stelle zusätzlich zur Verlängerung der Von-Sparr-Straße sinnvoll gequert wird, was er begrüßt.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass auch in der Variante vom Mai 2015 die Querung der KVB-Trasse zur Markgrafenstraße geplant ist und man somit den Empfehlungen des Programms Mülheim 2020 folgt. Sie führt weiter aus, dass Mülheim zwar durchaus eine gewisse Gebäudehöhe verträgt, die dreizehn Geschosse – sowohl im politischen Raum als auch bei den Bürgern – bislang auf wenig Verständnis gestoßen sind. Sie hebt hervor, dass es bei der Planung um den Versuch geht, einen gemeinsam getragenen Konsens zu erreichen. Wenn das Votum der Politik ist, dass ein 30-Geschosser entstehen soll, um Raum für Anderes zu erhalten, dann würde dieses untersucht werden. Aber die Kritik und die Befürchtung vor einer baulichen Monotonie waren groß. Frau Müssigmann begrüßt aber die Auseinandersetzung von NN mit den Entwurfsvarianten als hilfreich in diesem Prozess.

9. **NN (nicht anwesend)** schlägt auf ihrem Wortmeldezettel den Bau eines Kinos vor, da es im rechtsrheinischen Köln bisher kein einziges Kino gibt und der Bedarf vorhanden sei. Derzeit muss die rechtsrheinische Bevölkerung lange Wege für einen Kinobesuch zur linksrheinischen Seite auf sich nehmen.
10. **NN (nicht anwesend)** wünscht sich eine Fläche für Open-Air-Veranstaltungen, die als kulturelle und offene Veranstaltungen mit Musik zur Integration beitragen könnten.
11. **NN** scheint die Fläche des sogenannten „Barmer Viertels“ in Köln-Deutz sowohl wegen der günstigeren Verkehrsanbindung als auch wegen des günstigeren Zuschnitts für die Zurich besser geeignet. Er möchte wissen, ob die Planungen für dieses Alternativgrundstück gleichermaßen fortgeschritten sind. Zudem regt er an, die öffentliche Diskussion nicht nur

auf das Vorhabengrundstück zu beziehen, sondern auf den Stadtbereich Mülheim-Nord auszuweiten. Es gibt eine Reihe von Flächen und Brachen, die er gerne mit der Stadt diskutieren möchte.

**Frau Müssigmann** erklärt, dass die beiden in Rede stehenden Standorte parallel und dezidiert untersucht werden und bisher keine Präferenz für einer der Standorte von Seiten der Zurich kommuniziert wurde.

Das Angebot, sich über Flächen und Brachen, die das Potenzial für eine bauliche Entwicklung in Mülheim haben, auszutauschen, nimmt sie gerne an.

- 12. NN** kritisiert, dass kein Grün für Bürger vorgesehen ist, auch wenn es am heutigen Abend mehrfach behauptet wurde. Der Eindruck von mehr Grün in dem Entwurf vom Mai 2015 entsteht dadurch, dass das Grün zum großen Teil auf dem nachbarlichen Grundstück und somit außerhalb des Plangebiets liege. Zudem scheint ihr der Entwurf viele dunkle Ecken zu erzeugen, die zu Angsträumen werden könnten und ideal für Graffiti-Sprayer sind. Die Plätze innerhalb eines reinen Bürogebietes scheinen ihr nicht attraktiv. Sie mutmaßt, dass das Gebiet abends ausgestorben sein wird. Zudem ist ihr die Durchwegung nicht ausreichend. Sie befürchtet nicht nur negative Auswirkungen auf den Verkehr, sondern auch eine Gentrifizierung des Mülheimer Wohnungsmarktes. Durch die vermutlich sprunghafte Nachfrage der Mitarbeiter nach Wohnungen in der Nähe des Arbeitsplatzes werden die Mieten steigen. Eine solche Aufwertung sollte langsam und verträglich erfolgen.

**Frau Wegmann** stellt klar, dass in den Plänen Grünflächen außerhalb des Plangebietes dargestellt sind, um die Gesamtidee zu verdeutlichen, dass von der Keupstraße ausgehend eine durchgängige Freianlage entstehen soll. Die Flächen im Süden, die nicht im Besitz des Vorhabenträgers sind, wurden auf eine langfristige Entwicklung hin entwurflich mitgedacht. Hierfür ist ein Landschaftsarchitekt beauftragt, die Gestaltung im Gesamtzusammenhang zu überprüfen. Es werden dazu bereits Gespräche mit dem Nachbareigentümern geführt. Es soll ein langgezogener Platz mit eher urbanem Charakter entstehen. Dieser kann eine Belebung sowohl durch das Hotel als auch durch die vielfältigen Nutzungen rundherum erfahren. Die übrigen Anregungen zum Entwurf, wie die zu den Angsträumen, werden gerne aufgenommen und geprüft.

- 13. NN** möchte aufgrund ihrer positiven Erfahrung mit dem Verfahren Parkstadt Süd den Mülheimer Bürgern Mut machen, sich für ein lebendiges und gemischtes Quartier einzusetzen. Das Verfahren Parkstadt Süd läuft als kooperatives Verfahren und war von ihrer Bürgerinitiative eingefordert worden. Auch möchte NN der Stadt Mut machen, ihre Planungshoheit konsequenter für ihre Bürger zu nutzen.
- 14. NN** will den Bürgern ebenfalls Mut zur aktiven Beteiligung zusprechen. Sie findet es fair, dass auch die alten Konzepte vorgestellt wurden, zeigt sich jedoch enttäuscht, dass diese einfach „versickert“ sind. Mit Blick auf das Helios-Verfahren in Ehrenfeld, in der Bürgermeister Wirges für seine Bürger „gebrannt“ habe, mahnt sie an, dass die Politik die Ansichten der Bürger unterstützen sollten. Sie ist der Meinung, dass die Stadt das Grundstück von der Bahn hätte erwerben sollen, als der Preis noch relativ niedrig war.

Sie weist zudem darauf hin, dass die Wirklichkeit mit dem Verkehr eine andere ist, als in den Verkehrskonzepten häufig dargelegt. Sie befürchtet, dass durch Betriebszusammenlegungsbestrebungen der Firma Drösser langfristig die LKW-Verkehre zunehmen werden. Zudem bedauert sie, dass Überlegungen zur Fußgängerbrücke über den Clevischen Ring nicht weitergeführt worden sind. Sie zeigt sich enttäuscht, dass die Aufbruchsstimmung, die während des Birlikte-Festes zu spüren war, nun verpuffe, insbesondere da das Grundstück für diese Möglichkeiten nun bebaut wird. Sie verwehrt sich dagegen, hier den Begriff „Schanzenviertel“ zu verwenden, da diese Entwicklung hier nicht mit dem lebendigen, urbanen Schanzenviertel in Hamburg verglichen werden kann.

- 15. NN** stellt sich als Mitglied der Partei Die Linke in Mülheim vor. Er äußert seinen Stolz darüber, dass seine Partei sich sowohl im Bezirk als auch auf Stadtebene eindeutig gegen eine Ansiedlung der Zurich in Mülheim ausgesprochen hat. Er bestätigt, dass aus seiner Sicht die Zurich Versicherung im Viertel nicht willkommen ist.

**Herr Fuchs** kritisiert, dass es nicht üblich ist, dass die Parteien auf einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens Parteipolitik betreiben.

- 16. NN** mahnt an, dass die Entwicklung des Güterbahnhofgeländes an der Schnittstelle dreier unterschiedlicher Viertel eine Mischung und somit auch eine Vermischung der Viertel untereinander leisten muss. Eine monostrukturelle Nutzung wie ein Versicherungskonzern kann dies nicht leisten. Sie zeigt sich erstaunt über die Aussage zum Lärmkonflikt zwischen Wohnen und dem ansässigen Industriebetrieb, da ihrer Kenntnis nach der südwestliche Teil des Grundstückes immer für Wohnen vorgesehen gewesen ist. Sie äußert Kritik am festungsartigen Charakter des langen Gebäuderiegels in den Entwurfsvarianten von Februar und April. Eine kleinteiligere Bebauungsstruktur könnte auch eine vielfältigere Nutzerstruktur ermöglichen.

Sie weist darauf hin, dass es sich lediglich um eine Arbeitsplatzverschiebung und nicht um neue Arbeitsplätze handelt. Sie schlägt vor, das Grundstück von vielen kleinen Investoren entwickeln zu lassen. Nur so ist die Schaffung neuer Arbeitsplätze in einer nachhaltigen Mischung möglich.

**Frau Müssigmann** führt aus, dass im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Wohnungsbau nicht vernünftig entwickelt werden kann, weil zusätzlich zum Gewerbelärm auch der Verkehrslärm der Markgrafenstraße und der KVB berücksichtigt werden muss. Aufgrund der größeren Distanz zum Industriebetrieb ist voraussichtlich Wohnungsbau in dem Bereich des südlich angrenzenden Grundstückes möglich. Gegenüber der Lärmuntersuchung von 2010 gibt es neue Erkenntnisse, insbesondere in Bezug auf die Emissionen der Drahtwerke, die beabsichtigen, zukünftig ihren Betrieb an diesem Standort eher auszubauen. Die Rahmenbedingungen für die heutige Planung haben sich somit seitdem verändert.

**NN** ruft dazwischen, dies sei eine Politik der vollendeten Tatsachen. Er sei bei dem Abstimmungsprozess nicht beteiligt gewesen.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass es im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens eine intensive politische Diskussion über die Frage gab, wie mit diesem Ansiedlungsinteresse des Versicherungskonzerns in Mülheim umgegangen werden soll. Ergebnis ist, dass die Politik eine große Chance darin sieht, die lange Zeit brach liegende Fläche nun zu entwickeln. Sie hebt hervor, dass es eine Rückfalloption für den Fall gibt, dass sich die Versicherung für das andere Grundstück in Deutz entscheidet. Dann wird das kooperative Gutachterverfahren weitergeführt werden, ein vergleichbares Verfahren wie Parkstadt Süd oder Mülheimer Süden inklusive Hafen. Sie schränkt ein, dass jedoch noch nicht absehbar ist, ob die Ideen, die dort entwickelt werden, sich auch zur Umsetzung eignen.

**NN** ruft erneut dazwischen, ob das Ergebnis des Verfahrens „Mülheimer Süden“ auch fallen gelassen würde, wenn ein Investor käme?

**Frau Müssigmann** erinnert daran, dass bei dem Verfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen nicht nur die Bürgerinnen und Bürger, sondern auch die Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer in die Planung von Anfang an beteiligt worden sind. Hierdurch erreicht man eine Planung, die stärker umsetzungsorientiert ist und größere Chancen auf Realisierung hat. Genau diese Zielrichtung sollte ein

kooperatives Verfahren haben. Alle Beteiligten sollten frühzeitig an einen Tisch geholt werden.

- 17. NN** wirft dem Stadtplanungsamt vor, dass der beschriebene Lärmkonflikt mit dem ansässigen Industriebetrieb eine Schutzbehauptung ist, um den Wohnungsbau abzuwehren. Da ein Hotel möglich ist, scheint ihm die Unzulässigkeit von Wohnungen an gleicher Stelle nicht plausibel. Er fordert eine Offenlegung der veränderten Rahmenbedingungen. Er führt als negatives Beispiel für die Ansiedlung eines Versicherungskomplexes ein Bauvorhaben der Firma Gerling an. Zudem mahnt er an, die Aussagen bzw. Angebote aus der ersten Wortmeldung zu beantworten. Außerdem möchte er wissen, was ein beschleunigtes Verfahren bedeutet.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass immissionsschutzrechtlich es sich bei einem Hotel um einen gewerblichen Betrieb handelt, der nicht zum dauerhaften Aufenthalt bestimmt ist. Dadurch gelten andere Lärmimmissionswerte als für Wohnungsbau. Sie führt zudem aus, dass die Stadtverwaltung von der Politik den Auftrag erhalten hat, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu entwickeln. Damit ist die Verwaltung angehalten, zu prüfen, wie das Areal für einen großen Versicherungsstandort entwickelt werden kann. Sie erläutert, dass in diesem Prüfauftrag auch die Bürger ernst genommen werden. Die Verwaltung habe dafür Sorge zu tragen, für alle Beteiligte - auch für die Mülheimer Bürger - unter den gegebenen Rahmenbedingungen ein Optimum zu entwickeln.

Sie erklärt, dass in einem beschleunigten Verfahren u.a. auf die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wie die heutige Abendveranstaltung verzichtet werden kann. In diesem Fall handelt es sich nicht um ein beschleunigtes Verfahren.

**Herr Fuchs** führt in Bezug auf die Anmerkungen zu Beginn der Diskussion aus, dass er nie ein vollständig ausgearbeitetes Konzept für ein Internationales Geschäftshaus erhalten hat.

**NN** erläutert darauf hin, dass er ein ausführliches Konzept dafür dem Wirtschafts-büro vorgelegt hat. Das Geschäftshaus könnte viele Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze generieren. Er berichtet, dass er bereits an anderen Stellen erfolgreiche Geschäftsmodelle zur Entwicklung von Branchen umsetzen konnte. Das Büro Büder habe ein umfassendes Architekturkonzept für die Güterbahnhofbrache entwickelt. Letztlich konnten alle Überlegungen aufgrund des fehlenden Zugriffs auf das Grundstück nicht weiterverfolgt werden. Er mahnt eine nachhaltige Integration der türkischen Community auch für dieses Grundstück an.

**Frau Müssigmann** bietet NN an, das Konzept gemeinsam zu diskutieren und gibt ihm ihre Kontaktdaten.

- 18. NN (nicht anwesend)** fragt nach, wie sichergestellt bzw. garantiert wird, dass die Höfe und kleinen Plätze im Büroquartier jederzeit für Mülheimer Bürger offen stehen.
- 19. NN** ist der Meinung, dass hier keine neuen Arbeitsplätze entstehen werden. Er weist zudem auf die heute bereits schwierige Verkehrssituation hin. Ferner möchte er wissen, warum die jahrelangen Planungen der Bürger ignoriert und verschleppt werden.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass ca. 1.700 Arbeitsplätze des bisherigen Standorts in Köln sowie ca. 1.300 Arbeitsplätze aus Bonn hierher verlegt werden sollen. Zudem wird die Versicherung Ausbildungsplätze bieten. Weitere, auch niedrigschwellige Arbeitsplatzangebote werden voraussichtlich z.B. in einer Kantine, einem Betriebskindergarten sowie in dem neuen Hotel geschaffen.

Frau Müssigmann stellt zudem klar, dass die Umsetzung der bisherigen Konzepte, trotz Einbindung unterschiedlicher Akteure daran gescheitert sind, dass es keinen Investor gab, der die Konzepte realisieren wollte.

- 20. NN (nicht anwesend)** vermutet, dass der Verkehr zusammenbrechen wird. Er ist der Meinung, dass der jetzige Zeitdruck Fehler in der Planung mit sich bringt.
- 21. NN** fragt, warum sich die Politik mit dem Arbeitsplatz-Argument „erpressen“ lässt bzw. sich auf den „Kuhhandel“ mit der doppelten Standortwahl einlässt. Er möchte den anwesenden Politikern mit auf den Weg geben, der Zürich den Standort MesseCity vorzugeben. Er will damit auch klarstellen, dass die Verwaltung nicht der richtige Adressat für die Vorwürfe hier im Raum ist, da die Einleitung des Verfahrens von der Politik und zwar insbesondere auf Ebene des Rates entschieden worden ist und diese gesamtstädtische Interessen, weniger bezirkliche Interessen vertritt. Er weist darauf hin, dass z.B. kein Politiker aus dem Bezirk Kalk im Rat der Stadt Köln sitzt. Darin sieht er ein großes Problem für die Interessensvertretung des rechtsrheinischen Kölns, was aber hier und heute nicht gelöst werden kann. NN regt an, zur Offenlage eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung durchzuführen, auch weil die umfangreichen Gutachten erläuterungsbedürftig sind.
- 22. NN** fordert, angesichts der großen Baumasse, im Rahmen eines Wettbewerbs unterschiedliche Entwurfsvorschläge von Architekturbüros erarbeiten zu lassen. Er kritisiert die hier gezeigten Lösungen, hinterfragt die bewusste Trennung der Quartiere mit dem monolithischen Konzept und bemängelt die geringen Anteile an Freiflächen, die er als „Alibi“-Platz bezeichnet. Er fordert ein Gesamtkonzept für die gesamte Brachfläche ein. Er fragt weiter, wo die Ausgleichsflächen für die Deutsche Bahn AG (*vermutlich ist die KVB gemeint*) realisiert worden sind, die seiner Kenntnis nach ursprünglich auf dem Gelände entstehen sollten.
- Frau Müssigmann** stellt klar, dass sich die Aufgabenstellung, die den hier gezeigten Konzepten zu Grunde liegt, maßgeblich von der unterscheidet, die den bisherigen Konzepten zugrunde lag. Es gilt bei diesem Entwurf, 70.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche für eine Versicherung und 20.000 m<sup>2</sup> für ein Hotel sinnvoll auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin unterzubringen. Aufgrund der Nutzung des Versicherungskonzerns braucht es eine gewisse verknüpfende Anordnung. Eine zu kleinteilige aufgelöste Bebauungsstruktur ist für einen Versicherungskonzern nicht zweckmäßig.
- 23.** Nach Ansicht von **NN** lässt sich das Problem auf einen Interessenskonflikt zwischen der Mülheimer Bevölkerung und der Stadtpolitik reduzieren. Ihrer Meinung nach kann eine Attraktivitätssteigerung Mülheims auch mit anderen Mitteln gelingen. Dazu führt sie Orte wie die Keupstraße oder das Gebäude 9 auf, die Menschen in den Stadtteil locken. Sie befürchtet, dass der Gebäudekomplex für die Zürich sich über einen langen Zeitraum negativ für die umliegenden Quartiere auswirken wird.
- 24. NN** hätte sich eine Wegeverbindung vom Kulturbunker zum E-Werk, Schauspiel und der Keupstraße gewünscht. Er fragt nach, wie und warum diese Fläche zur Ansiedlung der Zürich ausgewählt worden ist. Er schlägt vor, das nahegelegene Bachem-Gelände ebenfalls als Ansiedlungsort zur Diskussion zu stellen. Ferner führt er aus, dass seinem Empfinden nach die Drahtwerke weniger laut erscheinen als der Verkehr. Er hatte sich erhofft, dass sich der positive Geist des Birlikte-Festes sich auch in einer Form des solidarischen Bauens mit der Keupstraße niederschlagen würde.

**Frau Müssigmann** erläutert den Auswahlprozess des Grundstückes. Im Vorfeld wurde dem Versicherungskonzern ein größeres Portfolio mit Standorten unterbreitet, die zuvor auf ihre Eignung hinsichtlich der vom Konzern gestellten Anforderungen z.B. zur Flächengröße und Erreichbarkeit untersucht worden waren. Das Bachem-Grundstück, ebenso wie die

sogenannte Eggeraue in der Nähe der AXA-Versicherung waren nicht Bestandteil dieser ersten Auswahl und entsprechen somit nicht dem Anforderungsprofil. Die Zurich hat sich dann eigenständig und unabhängig für den Standort Köln entschieden und beschlossen, die beiden in Rede stehenden Grundstücke in Deutz und Mülheim genauer zu untersuchen. Die Stadt Köln war an dieser Entscheidung nicht beteiligt.

Sie führt weiter aus, dass die Eignung eines Grundstückes auch von überregionalen Planungsvorgaben abhängig ist, wie z.B. von regionalen Grünzügen oder landwirtschaftlichen Räumen, die die Bezirksregierung vorgibt, wodurch Grundstücke wie die Eggeraue ausscheiden. In Bezug auf das Lärmthema weist sie darauf hin, dass bei der Bauleitplanung nicht der persönlich wahrgenommene Störungsgrad, sondern gemessene und ermittelte Lärmwerte maßgeblich sind.

Frau Müssigmann äußert die Hoffnung, dass künftig eine kleinere Version des Birlikte-Festes auf dem neu entstehenden Platz an der Schanzenstraße zukünftig stattfinden und diese neue Fläche mit Leben füllen wird.

- 25. NN (nicht anwesend)** fragt sich, ob angesichts der vielen kleinen Betriebe in Mülheim sich Großbetriebe, wie die Versicherung und ein Luxushotel, in das Quartier integrieren werden. Zudem möchte er erläutert wissen, ob der Neubau von Sozialwohnungen auf dem Gelände möglich ist bzw. noch beabsichtigt wird.
- 26. NN** gibt zu bedenken, dass die hohen Sicherheitsansprüche einer Versicherung die Zugänglichkeit des Geländes verhindern wird. Er streicht die strategische Bedeutung des Grundstückes für die Entwicklung und Zukunft Mülheims heraus und vergleicht dessen Rolle mit dem des Heliosgeländes in Ehrenfeld. Er verwehrt sich gegen das Vorgehen, die Bürger nur noch zu den Details der Planung zu befragen, nicht jedoch zu der Grundsatzfrage, ob eine Ansiedlung der Zurich an diesem Standort überhaupt erfolgen soll.
- 27. NN (nicht anwesend)** sieht eine Chance, mit Hilfe der Versicherung die soziale Schräglage in Mülheim zu verbessern.
- 28. NN** überzeugen die Konzepte nicht, sie befürchtet dass eine solche Verdichtung eine starke Abriegelung erzeugen und tote Räume nach sich ziehen wird. Sie fordert weitere Wegeverbindungen. Sie äußert den Verdacht, dass die Entscheidung über das Konzept von einem Planungsbüro im „stillen Kämmerlein“ gefasst wird. Sie möchte zudem wissen, wie der ÖPNV insgesamt für Pendler verbessert werden kann. Sie fragt, inwieweit ein kooperatives Gutachterverfahren mit diesem Investor und der interessierten Öffentlichkeit innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens möglich ist und äußert den Wunsch einer Fortführung des bisherigen Prozesses.

**Frau Müssigmann** stellt klar, dass es in diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren kein kooperatives Gutachterverfahren geben wird. Sollte sich jedoch die Versicherung für den Standort in Deutz entscheiden, wird das kooperative Gutachterverfahren an der Stelle wieder aufgenommen, wo es zuletzt gestoppt worden war. Sie widerspricht der Ansicht über den Entscheidungsprozess im stillen Kämmerlein und stellt vielmehr die Planungshoheit der Stadt heraus. Sie erläutert den Prozess eines Bebauungsplanverfahrens, der nach zweifacher Beteiligung der Öffentlichkeit in einen Entwurf eines Rechtsplans mündet, über dessen Festsetzungen dann die politischen Gremien entscheiden. In Bezug auf die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes kann sie leider nur auf die Zukunft vertrösten. Sie versichert, dass aktuell viele Fachleute damit beschäftigt sind, die Situation zu verbessern.

- 29. NN** ist stolz auf die guten Wortmeldungen der Vorredner. Sie kann nur einen Weg auf den Plänen erkennen und regt einen weiteren Fußweg direkt zur Haltestelle an. Zudem möchte sie den genauen Standort der Drahtwerke wissen.

**Frau Wegmann** erläutert, dass es sich bei dem vorgeschlagenen Fußweg bereits um eine zweite Verbindung handelt, da die Verlängerung der Von-Sparr-Straße den ehemaligen Güterbahnhof bereits an einer Stelle durchquert bzw. durchqueren wird. Sie nimmt den Wunsch nach weiteren Querungen als Prüfauftrag gerne in das weitere Verfahren mit auf. Anhand eines Planes erläutert sie die genaue Lage des Drahtwerkes in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet östlich der Schanzenstraße.

**30. NN** begrüßt die Chance für Mülheim, dort Arbeitsplätze anzusiedeln. Er spricht sich für den Entwurf vom April aus und regt an, eine dichtere Gewerbeentwicklung im Norden vorzusehen und als Ausgleich eine familiengerechte Wohnstruktur im Süden als Bindeglied zur Keupstraße zu entwickeln.

**31. NN (nicht mehr anwesend)** sieht einen Widerspruch zwischen Attraktivität und Wirtschaftsinteressen.

**32. NN** freut sich über die positiven Äußerungen zu der Keupstraße und Birlikte und macht zugleich klar, dass die IG Keupstraße an einem internationalen Kaufhaus kein Interesse hat, da dies die kleinen Händler gefährden würde. Sie begrüßt neue Investitionen, insbesondere das Hotel, welches neue Gesichter, neue Arbeits- und Ausbildungsplätze und neue Kunden nach Mülheim bringen wird. Sie befürchtet keine Isolation der Keupstraße, wünscht sich zugleich aber auch Wohnflächen innerhalb der Güterbahnhofsflächen. NN heißt die Dame aus Bonn ausdrücklich in Mülheim willkommen.

**33. NN** zeigt sich erschüttert darüber, dass 20 Jahre Bürgerplanung weggewischt werden. Er wertet die Unterbrechung des kooperativen Verfahrens als ein Signal dafür, dass die Bürger nicht ernst genommen werden, was er für ein generelles Mülheimer Problem hält. Er empfindet das Vorgehen als Machtdemonstration und warnt: "wer Wind säht, wird Sturm ernten". Für ihn ist durch dieses Vorgehen die Dialog-Kultur im Stadtteil beschädigt.

**34. NN** weist darauf hin, dass eine unterirdische Führung der Stadtbahn die Barrierewirkung der Trasse aufheben würde. Sie spricht sich gegen eine Ansiedlung der Zurich aus und möchte die Chancen zur Verhinderung ausloten. Sie kritisiert, dass die Mitsprache der Bürger im Falle eines „Ja“ der Versicherung, auf „Bäumchen kleben im Modell“ beschränkt sei. Sie fordert Herrn Fuchs zu einer direkten Antwort auf.

**Herr Fuchs** stellt klar, dass er im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nie politische Statements abgibt. Er erläutert ausführlich den kommenden Prozess der politischen Willensbildung: Die Bezirksvertretung, die nur im Anhörungsverfahren an der Entscheidung beteiligt ist, wird vermutlich in der Juni-Sitzung über die Eingaben der Bürgerinnen und Bürger beraten. Die Zurich selbst wird wohl im Spätsommer eine endgültige Entscheidung zu ihrem künftigen Standort treffen.

**Frau Müssigmann** stellt dar, dass es auf absehbare Zeit kein Bau einer U-Bahn-Trasse zu erwarten ist.

**35. NN** fragt nach den Kosten der beiden parallelen Verfahren/Konzepte und möchte wissen, wer sie bezahlt. Er berichtet von Gesprächen mit den Mitarbeitern der Zurich, die sie beim Flugblättern verteilen an den jetzigen Standorten der Zurich geführt haben. Demnach wollen die Angestellten gar nicht nach Mülheim, sondern nach Deutz. Er kritisiert die Ansiedlung der Zurich, weil sie eine Erweiterungsmöglichkeit der Keupstraße – eine nach seiner Aussage nach umsatzstärksten Straßen Mülheims – beschneidet. Zudem befürchtet er, dass die Tiefentalstraße dann zur Durchgangsstraße wird.

**Frau Müssigmann** erläutert, dass sämtliche Kosten, die im Zusammenhang des Verfahrens und der Entwicklung des städtebaulichen Konzepts anfallen, durch die Grundstückseigentümerin übernommen werden. Der Stadt Köln entstehen keine Kosten.

- 36. NN** räumt ein, dass die Schelte an die Verwaltung ungerecht sei. Die Kritik müsste sich eigentlich an politische Entscheidungsträger richten. Diese können aber noch erfolgen, dazu sei ja noch ein wenig Zeit. Sie erkundigt sich, warum das Gebiet der Güterbahnhofsbrache nicht in ein Projekt des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (z.B. „Starke Quartiere – starke Menschen“) einbezogen wird, welches speziell zur wirtschaftlichen Belebung und für die Sanierung und Neunutzung von Industriebrachen aufgelegt ist. Sie schlägt vor, dass die Stadt Köln diese Förderung zur Entwicklung der Güterbahnhofsbrache nutzt und der Zurich die Fläche in Deutz anbietet.

**Frau Müssigmann** erklärt, dass für das angesprochene EFRE-Programm andere Quartiere in der Diskussion sind, da der zentrale Bereich von Mülheim schon eine Förderung im Rahmen von Mülheim 2020 erhalten hat.

- 37. NN** schätzt die Verkehrsproblematik sehr hoch ein und prophezeit, dass das Projekt angesichts der vielen Staus und der maroden Leverkusener Brücke an dem Verkehrsproblem scheitern wird. Zusätzliche Busse, die dann auch im Stau stünden, könnten das Problem seiner Ansicht nach nicht lösen.
- 38. NN** weist darauf hin, dass die Zurich ein großer Arbeitgeber ist, der auch eine Menge Geld an diesen Standort bringen würde. Er zeigt sich zuversichtlich, dass die Verkehrsprobleme langfristig gelöst werden können, mahnt allerdings Beschleunigung bei der Verkehrsverbesserung an. Er weist darüber hinaus darauf hin, dass er als Inhaber einer Firma in der Schanzenstraße bislang Probleme hatte, geeignete Arbeitskräfte zu finden.
- 39. NN** ist der Ansicht, dass man daran arbeiten sollte, die Straßenbahntrasse unter die Erde zu legen, anstatt ihren derzeitigen Ausbau als unabänderlich hinzunehmen und durch eine entsprechende Bebauung noch weiter zu zementieren.

**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 Mülheim)

gezeichnet  
Frau Stottrop  
(Schriftführerin)