

Darstellung und Bewertung der zum städtebaulichen Planungskonzept mit den Arbeitstiteln „Ehemaliger Güterbahnhof“ und „Nördlich Keupstraße“ in Köln-Mülheim eingegangenen planungsrelevanten Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB wurde im Rahmen der Zwischen- und der Abschlusspräsentation des städtebaulichen Werkstattverfahrens „Ehemaliger Güterbahnhof Köln-Mülheim“ am 20.11. und am 11.12.2015 durchgeführt und in zwei Niederschriften dokumentiert. Die in der Abendveranstaltung vorgebrachten Anregungen befinden sich zum überwiegenden Teil in inhaltlicher Übereinstimmung mit den 12 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit, die vom 20.11.2015 bis zum 18.12.2015 eingegangen sind. Die Stellungnahmen beziehen sich überwiegend auf das Konzept des Planungsteams RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur, das als Siegerentwurf aus dem Werkstattverfahren hervorgegangen ist. Dieses prämierte städtebauliche Konzept ist im weiteren Bebauungsplanverfahren Grundlage der Planung.

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

Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt. Den Fraktionen der zuständigen Bezirksvertretung und des Rates wird eine vollständige Übersicht der Absender der Stellungnahmen zur Verfügung gestellt.

Lfd. Nr.	Datum Anschreiben / Eingangsdatum	Stellungnahme	Berücksichtigung ja/nein	Stellungnahme der Verwaltung
Schriftliche Stellungnahmen				
1 1.1	14.12.2015 / 14.12.2015	Infrastruktur / Verkehr Anregung, dass die Stadt im Zuge der Entwicklung dieses großen Areals, die Infrastruktur so verbessern soll, dass davon auch das von Verkehr stark belastete Mülheim (Clevischer Ring) profitiert.	Kenntnisnahme	Auf Grundlage eines bereits beauftragten umfangreichen Verkehrsgutachtens wird ein Erschließungskonzept für die Entwicklungen der Brachfläche erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Darin werden u.a. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV vorgeschlagen, die sich in der Regel deutlich verkehrsmindernd in der näheren Umgebung auswirken.
1.2		Öffentliche Ladestelle für Elektrofahrzeuge Vorschlag, eine oder mehrere öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorzusehen.	ja	Es wird im weiteren Verfahren geprüft, ob eine Umsetzung der vorgeschlagenen Ladestationen im öffentlichen Straßenraum möglich ist.

<p>2 2.1</p>	<p>13.12.2015 / 14.12.2015</p>	<p>Sanierungsgebiet Hinweis, dass das Gebiet Teil des Sanierungsgebietes Mülheim ist, dessen Sanierungsziele auch über das formelle Ende der Sanierung fortbestehen. Zu den Zielen gehört die Schaffung von preiswertem Wohn- und Gewerberaum sowie von ausreichenden Grün- und Erholungsflächen. Kritik, dass diese Ziele mit der Planung nicht erreicht werden. Kritik, dass wegen der hohen Grundstückspreise als Folge von Bodenspekulation, diese Ziele nicht zu realisieren sind.</p>	<p>nein</p>	<p>Den bereits erfüllten Sanierungszielen steht die Planung nicht in unzulässiger Weise entgegen. Die Güterbahnhofsbrache war als sogenanntes „Ersatz- und Ergänzungsgebiet“ Bestandteil der abgeschlossenen Sanierung in Mülheim-Nord (Aufhebungsbeschluss durch den Rat am 29.07.2003). Die Sanierungsmaßnahmen wurden erfolgreich auf anderen Flächen im Mülheimer Norden umgesetzt, ohne hierfür die Brachfläche in Anspruch nehmen zu müssen.</p>
<p>2.2</p>		<p>Grünflächen Kritik, dass Grünflächen in dem ausgewählten Konzept völlig fehlen.</p>	<p>nein</p>	<p>Das Planungskonzept sieht bereits eine 8.500 m² große öffentliche Platzfläche vor, die in großen Teilen als Grünfläche gestaltet wird. Das prämierte Konzept weist darüber hinaus Potenzial für weitere begrünte Flächen entlang der Stadtbahntrasse sowie in den Innenhöfen auf.</p>
<p>2.3</p>		<p>Allgemeine Planungsgrundsätze Kritik, dass die Planung gegen die Grundsätze des Allgemeinen Bauplanungsrechts verstößt, wie sie in § 1 Abs. 6 BauGB festgelegt sind Verstöße gegen §1 Abs. 6 Nr. 7 c und e Verstöße gegen §1 Abs. 6 Nr. 9 Verstöße gegen §1 Abs. 6 Nr. 11 Verstöße gegen §1 Abs. 6 Nr. 13</p>	<p>nein</p>	<p>Bei den allgemeinen Planungsleitlinien des § 1 Abs. 6 Nr. 1-13 BauGB handelt es sich um einen nicht abschließenden Katalog von Leitsätzen, die im Wege der Abwägung zu berücksichtigen sind. Die darin aufgeführten Belange werden in dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt und sind dort gegen andere Belange abzuwägen. Eine abschließende Abwägung aller Belange erfolgt im Rahmen des Satzungsbeschlusses. Die Planung befindet sich jedoch noch im frühzeitigen Verfahrensstand. Ausdrückliches Ziel der in Rede stehenden Planung ist die Entwicklung von Büro- und Gewerbeflächen, eines gemischten Quartiers sowie die Ansiedlung eines Hotels. Hiermit setzt der Bebauungsplan die städtischen Ziele des</p>

				<p>Flächennutzungsplans um, der hier gewerbliche Nutzungen darstellt.</p> <p>Ein Verstoß gegen die angeführten Grundsätze gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sind trotz des frühen Planungsstands nicht zu erkennen.</p>
2.4		<p>Verkehr / Stadt der kurzen Wege Kritik, dass die aktuelle Verkehrssituation außer Acht gelassen wird. Diese verträgt eine Neuansiedlung in der geplanten Größenordnung nicht.</p> <p>Kritik, dass die künftige Verkehrsbelastung die Planungen der Drahtwerke gefährdet, ein Logistikzentrum zu errichten.</p>	ja	<p>Ein Erschließungskonzept liegt noch nicht vor. Auf Grundlage eines bereits beauftragten umfangreichen Verkehrsgutachtens wird ein Erschließungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. In dem Gutachten ist nachzuweisen, wie eine verträgliche Abwicklung der durch das Bauvorhaben bedingten Neuverkehre erfolgen kann.</p> <p>Dazu wird das Gutachten zum einen die Ist-Situation analysieren und zum anderen sowohl die Auswirkungen der geplanten Ansiedlung im Plangebiet als auch die der geplanten Aufsiedlungen in der Umgebung berücksichtigen. Hierbei werden insbesondere auch die Entwicklungsabsichten der benachbarten Betriebe wie etwa der Drahtwerke – soweit bekannt und konkretisiert – berücksichtigt. Aus der Bewertung der beiden Verkehrssituationen werden erforderliche Maßnahmen abgeleitet. Dies kann zum Beispiel die Neuorganisation bestimmter Knotenpunkte sein.</p>
2.5		<p>ÖPNV Hinweis, dass morgens die Stadtbahnlinie 4 bereits überfüllt ist und zusätzliche Busse im Stau stehen.</p>	Kenntnisnahme	-
2.6		<p>Gemischtes Viertel Anregung, dass ein gemischtes Viertel mit Wohnungen und Arbeitsplätzen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ eine angemessenere Lösung darstellt, im</p>	nein	<p>Die Brachfläche liegt an der Schnittstelle zwischen gewachsenem Siedlungsbereich des Mülheimer Nordens und dem gewerblichen geprägten Bereich an der Schanzenstraße. Die</p>

		Gegensatz zur reinen „Bürostadt“.		Brache liegt somit vollständig integriert in Mülheim-Nord. Es bestehen bereits heute kurze Wege zu Wohngebieten und Infrastruktureinrichtungen. Das Planungskonzept greift dieses Potenzial auf. Es schafft neue Querverbindungen zu vorhandenen Straßen und Wege. Darüber hinaus sieht das Planungskonzept keine reine „Bürostadt“ vor. Durch die Anordnung von Wohnnutzung in möglichst großer Distanz zu den vorhandenen Industriebetrieben (auf dem südlichen Grundstück an der Keupstraße) und gewerbliche Nutzungen in den lärmbelasteten Teilflächen soll zwischen den verschiedenen Siedlungsbereichen vermittelt werden.
2.7		Verkehr / Immissionen Kritik, dass der Clevische Ring bereits heute über Gebühr belastet ist und keine weiteren Verkehre aufnehmen kann.	ja	Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird der Betrachtungsraum der Untersuchung weit über das eigentliche Plangebiet hinausgehen und den Clevischen Ring einbeziehen. Zu prüfen ist, welche Auswirkungen die durch die Neubebauung ausgelösten Mehrverkehre auf das bestehende Straßennetz in Mülheim haben. Es ist durch geeignete Maßnahmen einer Verschlechterung der Verkehrssituation und damit auch einer Erhöhung der Immissionen entgegenzuwirken. Hierzu sollen auch die Abstimmungen mit der KVB für die Optimierung des ÖPNV-Angebots intensiviert werden.
2.8		Mülheim 2020 Kritik, dass Aussagen des Mülheim 2020-Konzeptes keine Berücksichtigung finden: – Verbindung zwischen Keupstraße und Berliner Straße und damit Einbeziehung der Markgrafenstraße und Übergang zum Bereich Berliner Straße – Anbindung an die Keupstraße zur Förderung der	nein	Das Strukturförderprogramm MÜLHEIM 2020 konnte im letzten Jahr erfolgreich abgeschlossen werden. Es hat eine Reihe von strukturellen Veränderungen angestoßen. Die in dem Programm entwickelten Maßnahmen sollen gemäß § 171e Abs. 2 BauGB der Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligten Ortsteilen

		<p>Integration und damit Verortung des Platzes an der Ecke zur Keupstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung niedrigschwelliger Arbeitsplätze – Errichtung eines internationalen Geschäftshauses 		<p>dienen. Durch die Ansiedlung verschiedener Unternehmen in den geplanten Bürobauten und des Hotels werden an diesem Standort Arbeitsplätze geschaffen – auch im niedrigschwelligen Bereich. Es handelt sich somit um Maßnahmen, wie sie im § 171e Abs. 4 BauGB aufgeführt sind. Die Ansiedlung der Arbeitsplätze wird die wirtschaftliche Situation und die Reputation des Stadtteils verbessern und damit der Benachteiligung entgegenwirken.</p>
2.9		<p>Abwägung der Belange Kritik, dass eine Abwägung der öffentlichen und privaten Belange nicht stattgefunden hat. Anregung, dass die öffentlichen Belange ermittelt werden sollen.</p>	nein	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurden die städtebaulichen Konzepte (siehe Anlage 2) in zwei Abendveranstaltungen am 20.11. und 11.12.2015 vorgestellt und intensiv diskutiert (Modell 2). Ferner konnten die Bürgerinnen und Bürger bis zum 18.12.2015 schriftliche Stellungnahmen an Herrn Bezirksbürgermeister Fuchs richten. Hierbei hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, ihre Belange zu formulieren. Alle hierzu eingegangenen 12 Stellungnahmen sind in der vorliegenden Liste aufgeführt.</p> <p>Eine Auseinandersetzung mit den planungsrelevanten öffentlichen Belangen, wie etwa die Gewährleistung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen, wird unter anderem durch Zuhilfenahme von Fachgutachten, z.B. zum Thema Lärm und zum Thema Verkehr, erfolgen. Eine Abwägung der relevanten Belange ist ohne diese fachliche Auseinandersetzung und daher zu diesem frühen Planungsstand nicht möglich.</p> <p>Die gerechte Abwägung aller Belange gegeneinander und untereinander wird im</p>

				Anschluss an die Erarbeitung der Gutachten erfolgen und die Grundlage für die weitere Planung bilden. Die Ergebnisse der Planung werden im Rahmen der Offenlage erneut der Öffentlichkeit vorgelegt.
2.10		Entwicklungskonzept / Verkehrskonzept Forderung nach der Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes (inklusive eines Verkehrskonzeptes) von 1980, welches zur Vorbereitung der Sanierung Mülheim-Nord verfasst und 2009 verabschiedet wurde.	Kenntnisnahme	Die Bebauungspläne stehen einer Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes für Mülheim-Nord nicht entgegen. Die Erforderlichkeit hierfür muss außerhalb dieser Planung geprüft und diskutiert werden.
2.11		Werkstattverfahren Kritik an der Kürze des Werkstattverfahrens.	Kenntnisnahme	-
3 3.1	13.12.2015 / 17.12.2015	Verkehr Hinweis, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur eine Quartiersentwicklung auf dem Gelände des Güterbahnhofs nur zulässt, wenn der Autoverkehr in Mülheim (Nord) insgesamt reduziert wird.	nein	Die Planung auf der Güterbahnhofsfläche muss sicherstellen, dass es zu keiner Verschlechterung durch planbedingten Mehrverkehr kommt. Hierfür wurde bereits ein Verkehrsgutachten beauftragt, auf dessen Grundlage ein Erschließungskonzept für das Plangebiet erarbeitet werden soll (siehe auch 1.1 und 2.4). Eine Reduktion des Autoverkehrs in Mülheim (Nord) kann nicht mit den Mitteln eines Bebauungsplanes geregelt werden, der nur für ein Teilgebiet im Stadtteil aufgestellt wird.
3.2		Verkehr – Umweltverbund Anregungen, den Verkehr im Stadtteil Mülheim anhand des Modells „Umweltverbund“ neu zu regeln und so eine Minderung des motorisierten Individualverkehrs herbei zu führen. Es werden konkrete Vorschläge zur Umsetzung dieses Zieles gemacht. Anregung, eine autofreie bzw. autoverkehrsmindernde Quartiersentwicklung vorzusehen.	ja	Die Anregungen werden im weiteren Verfahren geprüft.

3.3		Stadtbahntrasse / Markgrafenstraße Anregung, die Stadtbahntrasse der Linie 4 und die parallel dazu verlaufende Markgrafenstraße in eine für das Stadtquartier verkehrsverträgliche Trasse umzubauen, so dass mehrere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.	nein	Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Die Markgrafenstraße wurde zur Entlastung der Berliner Straße durch Fördergelder zur Bundesstraße B 51 umgebaut. Auch die Stadtbahntrasse, die hier einer störungsfreien und zügigen Fahrt wegen in einem eigenen Gleisbett geführt wird, wurde mit Fördergeldern finanziert. Ein erneuter Umbau der Straße oder der Stadtbahntrasse hätten zur Folge, dass die bereits ausgezahlten Fördergelder wieder zurückgezahlt werden müssten.
3.5		Feinstaubbelastung Clevischer Ring Hinweis, dass der Clevische Ring zu einer der fünf Stellen mit der höchsten Feinstaubbelastung in NRW gehört.	Kenntnisnahme	Es ist bekannt, dass der Clevische Ring verkehrlich und somit auch mit Feinstaub stark belastet ist. Die Planung auf der Güterbahnhofsfläche muss sicherstellen, dass es zu keiner Verschlechterung dieser Situation durch den planbedingten Mehrverkehr kommt.
3.6		Feinstaubbelastung Gesamtkonzept Kritik, dass trotz dieser Erkenntnis keine Verbesserung der Situation erkennbar ist.	nein	Die Stadt Köln arbeitet derzeit an einem Gesamtkonzept zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation. Dazu werden verschiedene verkehrstechnische Maßnahmen, wie z.B. eine veränderte Ampelschaltung untersucht. Dies erfolgt jedoch außerhalb der Bauleitplanung.
3.7		Feinstaubbelastung - Umweltverbund Anregung, die Feinstaubbelastung durch ein Verkehrskonzept, das dem Modell „Umweltverbund“ folgt, zu verringern.	ja	Die Anregung wird im weiteren Verfahren geprüft.
4 4.1	04.01.2016 / k.A.	Trennung der Quartiere Kritik, dass der Siegerentwurf die Trennung der	nein	Das neue Quartier wirkt auf vielfältige Weise einer Trennung der Nachbarschaften entgegen.

		Quartiere bestärkt und keine markante und innovative Setzung vorsieht.		<p>Die hohe Durchlässigkeit, die durch breite Durchwegungen erreicht wird, verbindet die unterschiedlichen Siedlungsbereiche. Der neue Platz vor den ehemaligen Verwaltungsgebäuden der Firma Felten & Guillaume ergänzt das Mülheimer Freiraumangebot und dient als Freiraum für alle angrenzenden Nachbarschaften.</p> <p>Die bisher quartierstrennende Wirkung der parallel verlaufenden Stadtbahntrasse und der Markgrafenstraße wird durch die Herstellung eines neuen Querungspunktes gemindert: Auf Höhe der abknickenden Vorfahrt der Markgrafenstraße soll eine Wegeverbindung hergestellt werden, welche die Bahntrasse kreuzt und auf dem neuen zentralen Platz mündet.</p> <p>Darüber hinaus entsteht neben der vorhandenen Querung an der Keupstraße mit dem Straßenschluss an der Von-Sparr-Straße eine weitere Querung der Stadtbahntrasse. Auch die Fußgängerquerung am Süden der Stadtbahnhaltestelle „Von-Sparr-Straße“ sowie die vorhandene Fußwegeverbindung zur Peter-Huppertz-Straße sollen erhalten bleiben und somit eine weitere Querungsmöglichkeit der Stadtbahntrasse ergeben.</p>
4.2		<p>Transparenz / Beteiligung Anregung, alle bis zu diesem Zeitpunkt in das Verfahren eingebundenen Anlieger und Akteure am Bebauungsplanverfahren aktiv zu beteiligen.</p>	ja	Gemäß den im Baugesetzbuch verankerten Beteiligungsschritten wird die Öffentlichkeit im Rahmen der Offenlage erneut an dem Verfahren beteiligt. Hierbei können sich die Anlieger und Akteure erneut einbringen.
4.3		<p>Andere Planungen im Stadtgebiet Anregung, die Büros Atelier Kempe Thill und LIN Architects zu weiteren stadtplanerischen Verfahren in Mülheim und der Gesamtstadt Köln einzuladen.</p>	Kenntnisnahme	-

<p>5 5.1</p>	<p>18.12.2015 / k.A.</p>	<p>Fahrradverkehr Anregung, ein Verkehrskonzept im Plangebiet zu realisieren, dass das Ersetzen des bisher üblichen Verkehrsmittels des Individualverkehrs – des Autos – durch das Fahrrad fördert.</p> <p>Hinweis, dass die geplanten 1.800 PKW-Stellplätze nicht zukunftsweisend sind.</p> <p>Anregung, beleuchtete Fahrradstellplätze zu realisieren.</p>	<p>ja</p>	<p>Die Vorschläge werden im weiteren Verfahren geprüft.</p>
<p>5.2</p>		<p>Durchwegung Anregung, eine gradlinige Verbindung in Verlängerung der Schanzenstraße (an der abknickenden Vorfahrt) zur Durchquerung des Plangebietes und der angrenzenden Nachbarschaften in Ost-West-Richtung über den Marktplatz an der Berliner Straße zu ermöglichen.</p>	<p>nein</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine Durchquerung an der vorgeschlagenen Stelle würde einen signalgesteuerten Übergang beider Verkehre, Straße und Stadtbahn, nach sich ziehen. Grund hierfür ist die Tatsache, dass östlich der Markgrafenstraße kein Bürgersteig vorhanden ist, um eine unabhängige Fußgängeraufstellfläche aufnehmen zu können. Den Fußgängern steht somit keine Wartefläche zur Verfügung, um beide Verkehre sicher nacheinander zu queren. Bei einer unsignalisierten Querung an dieser Stelle werden Sicherheitsaspekte nicht genügend berücksichtigt.</p> <p>Die Einrichtung eines „beampelten“ Fußgängerüberweges würde sich nachteilig für den Verkehrsfluss der Straßenbahnlinie 4 und der Markgrafenstraße (B 51) auswirken, da beide Verkehre auf einer kurzen Strecke häufig halten müssten.</p> <p>Die neue Fußwegeverbindung zwischen Schanzenstraße und Markgrafenstraße ist in Höhe der abknickenden Markgrafenstraße vorgesehen. Zur Realisierung dieser Wegeverbindung ist auch eine Querung der Stadtbahntrasse erforderlich, die mit einer nur auf den Verkehrsfluss der Stadtbahn</p>

				<p>abgestimmten Signalanlage und einer sogenannte „Z-Querung“ laut Aussage der KVB hier grundsätzlich möglich ist, soweit die erforderlichen Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden.</p> <p>Eine Verknüpfung zum vorhandenen signalfreien Übergang über die Markgrafenstraße, der sich auf Höhe der südlichen Rampe der Stadtbahnhaltestelle „Von-Sparr-Straße“ befindet und einen direkten Wegebezug zum Marktplatz an der Berliner Straße darstellt, ist vorgesehen.</p> <p>Zukünftig werden von der Keupstraße bis zur Von-Sparr-Straße auf einer Strecke von knapp 600 m drei Verbindungen bestehen, um vom Wohngebiet westlich der Markgrafenstraße ins Quartier an der Schanzenstraße zu gelangen.</p>
5.3		<p>Ansiedlung Hochschule Anregung, die nach einem neuen Standort suchende Kunsthochschule für Medien auf dem Plangebiet anzusiedeln, da Synergieeffekte mit dem bereits in direkter Nachbarschaft ansässigen Kulturbunker, dem Cologne Game Lab der TH Köln und der Internationalen Filmschule zu erwarten sind.</p>	Kenntnisnahme	-
5.4		<p>Wohnraum Anregung, soviel Wohnraum wie möglich zu schaffen</p>	nein	<p>Eine Wohnbebauung oder eine gemischte Nutzung ist in großen Bereichen des Plangebietes (ehemaliger Güterbahnhof) aus schalltechnischer Sicht problematisch, da das direkte Umfeld u.a. industriell genutzt wird.</p> <p>Die Lärmimmissionen gehen hauptsächlich vom Betrieb der DWK Drahtwerk Köln GmbH aus. Diese hat eine ganzjährige 24-Stunden-Betriebsgenehmigung. Auch wenn eine Wohnnutzung sich auf wenige Teilflächen</p>

				<p>beschränken würde, kann das Heranrücken dieser sensiblen Nutzung höhere lärmtechnische Auflagen für die nachbarlichen Industrie- und Gewerbebetriebe auslösen. Dies steht jedoch der ab 2010 diskutierten Planungsmaxime entgegen, das prosperierende Unternehmen Drahtwerk Köln in seiner Betriebstätigkeit und seinen Entwicklungsmöglichkeiten nicht einschränken zu wollen. Die langfristige Sicherung dieses Betriebes am Standort Mülheim spielt insbesondere auch vor dem Hintergrund eine Rolle, dass die für Mülheim so wichtigen industriellen Arbeitsplätze nicht gefährdet werden sollen. Aus den oben genannten Gründen soll auf eine Wohnnutzung auf dem OSMAB-Grundstück verzichtet werden.</p> <p>Im südlichen Teil des Plangebiets an der Keupstraße, für das keine Konflikte mit Gewerbelärm bestehen, ist Wohnen in Teilen bereits vorgesehen.</p> <p>Zudem werden im Mülheimer Süden, auf ebenfalls ehemals industriell genutzten Flächen rund um die Deutz-Mülheimer Straße, in den nächsten Jahren etwa 2.500 neue Wohnungen entstehen und so ein deutlicher Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Mülheim geleistet.</p>
6 6.1	16.12.2015 / 18.12.2015	<p>Bauweise Anregung, statt der geplanten Blockrandbebauung eine offene Bauweise mit maximal 6 bis 8 Geschossen zu realisieren.</p> <p>Hinweis, dass die Gebäudekanten zu lang erscheinen.</p>	nein	<p>Der Siegerentwurf mit seiner städtebaulichen Figur aus sechs Blöcken nimmt vielfältige Bezüge zur Umgebung auf und fügt sich mit überwiegend 6 bis 8 Geschossen gut in die Nachbarschaft ein.</p> <p>Das 10-geschossige Hotel bildet eine markante Platzkante und korrespondiert in der Höhe mit dem Eckgebäude an der Schanzenstraße. Der</p>

				<p>bis zu 12-geschossige Hochpunkt an der Von-Sparr-Straße setzt am nördlichen Grundstücksende einen städtebaulichen Akzent. Die geschlossene Bauweise eignet sich in besonderer Weise, in innerstädtischen und lärmbelasteten Lagen, ruhige Blockinnenbereiche zu schaffen.</p> <p>Die Gebäudekanten orientieren sich in ihrer Länge am Gebäudebestand an der Schanzenstraße. Im weiteren Verfahren soll die Gestaltung / Unterteilung der Blöcke weiter ausgearbeitet werden.</p>
6.2		<p>Blickbeziehung Anregung, die bestehende Blickbeziehung vom Clevischen Ring über die Markgrafenstraße zum Verwaltungsgebäude der ehemaligen Felten & Guillaume Carlswerk AG zu erhalten und entlang dieser Blickachse im Plangebiet einen unverbauten Freiraum vorzusehen.</p>	ja	<p>Der Siegerentwurf berücksichtigt bereits wichtige Sichtachsen zum denkmalgeschützten Gebäudebestand an der Schanzenstraße. Mit den geplanten Durchstichen von der Markgrafenstraße und der Keupstraße werden auch in Zukunft wichtige Blickbeziehungen zu Teilen der ehemaligen Verwaltungsgebäude von Felten & Guillaume gewahrt. n. Darüber hinaus bietet der geplante zentrale Platz gegenüber den historischen Bauten einen öffentlichen Raum, der die Denkmäler angemessen würdigt.</p>
6.3		<p>Verkehrsbelastung Mülheim Hinweis, dass die Planung für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs mit den verkehrlichen Gegebenheiten in Mülheim vereinbar sein muss.</p>	ja	siehe 1.1, 2.4 und 2.7
6.4		<p>Luftschadstoffbelastung Mülheim Hinweis, dass die heutigen Belastungen der Anwohner Mülheims durch Lärm und Feinstaub sehr hoch sind und zu befürchten ist, dass durch das neue Quartier die Belastungen weiter steigen.</p>	ja	Siehe 2.7, 3.5 bis 3.7

6.5		<p>Verkehrsbelastung Clevischer Ring Forderung, die unbefriedigende Verkehrssituation, vor allem am Clevischen Ring, zu verbessern.</p>	Nein	<p>Die Planung muss sicherstellen, dass es zu keiner Verschlechterung der Situation am Clevischen Ring durch planbedingte Mehrverkehre kommt. Der Bebauungsplan kann mit seinem begrenzten Geltungs- und Regelungsbereich eine Verbesserung der Situation am Clevischen Ring nicht leisten.</p> <p>Siehe auch 3.1</p>
6.6		<p>Tiefgaragen Bedenken, dass die geplanten Tiefgaragen die schwierige Parkplatzsituation werden lösen können.</p>	Nein	<p>In den Tiefgaragen sollen die mit der Neuplanung verbundenen bauordnungsrechtlich erforderlichen privaten Stellplätze untergebracht werden. Öffentliche Stellplätze sind in der Regel im öffentlichen Straßenraum nachzuweisen. Eine entsprechende Anzahl ist in der Schanzenstraße vorzusehen, so dass sich die derzeitige Parkplatzsituation nicht verschlechtert.</p>
6.7		<p>Nutzung Bedenken, dass sich eine reine Büronutzung im Plangebiet nachteilig auswirkt, da es zu keiner Belegung des Gebietes außerhalb der Bürozeiten kommt.</p>	nein	<p>Die Hotelnutzung sowie die an den Platz angrenzenden erdgeschossigen, vorrangig gastronomisch genutzten Flächen werden für eine Belegung des Platzes auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten sorgen. Darüber hinaus kann die Wohnnutzung auf dem südlichen Grundstück an der Keupstraße zu einer weiteren Belegung – auch tagsüber – beitragen.</p> <p>Zu berücksichtigen ist des Weiteren, dass die Keupstraße tagsüber und abends stark belebt ist und aufgrund des engen Straßenquerschnitts keine ausreichenden Aufenthaltsflächen vorhält. Es ist daher davon auszugehen, dass sich der neue Platz als „Ventil“ für die Keupstraße auswirkt und viele Anwohner oder Besucher anziehen wird. Während der Mittagsstunden ist zudem davon</p>

				auszugehen, dass auch Büromitarbeiter aus dem Carlswerk den Platz nutzen werden. Im Rahmen einer Wiederholung des Birlikte-Festivals oder ähnlicher Straßenfeste der Keupstraße kann der neue Platz zudem als Veranstaltungsort eingebunden werden. Das führt zu Bekanntheit und Akzeptanz des neuen Platzes.
6.8		<p>Freiraum Bedenken, dass die geplante Bebauung zu dicht ist und die ausgewiesenen Freiräume im Blockinneren nicht genutzt werden.</p> <p>Anregung, eine Bebauung in einer parkähnlichen Anlage zu realisieren, die auch den Bürgern und arbeitenden Menschen der angrenzenden Viertel Raum zum Verweilen und Entspannen bietet.</p>	nein	<p>Die vorgeschlagene Geschossigkeit orientiert sich an den Gebäudehöhen der umliegenden Bebauung. Die moderaten Gebäudetiefen der Gewerbebauten von ca. 16 Metern ermöglichen gesunde Arbeitsverhältnisse mit ausreichender Versorgung mit Licht, Luft und Sonne.</p> <p>Die Freiräume in den Blockinnenbereichen eignen sich als Pausen- und Freilichthöfe für die Nutzer der Gebäude, stehen jedoch der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung. Dagegen bietet der baubestandene, großzügige Platz entlang der Schanzenstraße als urban gestalteter Park allen Bürgerinnen und Bürgern vielerlei Aufenthaltsmöglichkeiten.</p>
6.9		<p>Industriegeschichte Bedenken, dass die Planung der industriellen Geschichte des Stadtteils zu wenig Rechnung trägt und Gebäude und Strukturen aus dieser Zeit in den Hintergrund gedrängt werden.</p>	nein	<p>Das Planungskonzept wurde unter anderem als Siegerentwurf prämiert, weil es mit einer großzügigen Platzfläche in besonderer Weise auf den Gebäudekomplex der ehemaligen Firma Felten & Guillaume eingeht. Der denkmalgeschützten Bebauung wird durch die Aufweitung des Straßenraumes entlang der Schanzenstraße genügend Raum gegeben, um Wirkung zu entfalten. Der industriellen Geschichte des Standortes wird so in angemessener Weise Rechnung getragen.</p>
6.10		<p>Wohnnutzung Anregung, auf Wohnnutzung im nördlichen Bereich des</p>	ja	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

		Plangebietes zu verzichten, da nachteilige Auswirkungen auf bereits ansässige Industriebetriebe vermutet werden.		
7 7.1	22.12.2015 / 22.12.2015	Umweltfreundliches Verkehrskonzept Kritik, dass ein auf die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr abzielendes Verkehrskonzept fehlt.	ja	Die Optimierung der ÖPNV- und Radwegeanbindung sowie die Einrichtung von Carsharing-Stationen und Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge soll im weiteren Verfahren geprüft werden. Dennoch kann die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr nicht durch den Bebauungsplan als Instrument der Bauleitplanung geregelt werden. Siehe auch 1.1, 1.2 und 2.4
7.2		Erhöhtes Verkehrsaufkommen Hinweis, dass Straßen in der näheren Umgebung (Cottbusser Straße, Neurather Ring) für den zu erwartenden erhöhten PKW-Verkehr nicht geeignet sind. Hier fehlen begleitende Gehwege.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die genannten Straßen befinden sich jedoch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die Erschließungsplanung der Straßen kann daher nicht im Rahmen dieses Bebauungsplans geregelt werden.
7.3		Güterverkehrskorridor Hinweis, dass der schienengebundene, europäische Güterverkehrskorridor A von Rotterdam nach Genua den Mülheimer Ring ebenerdig kreuzt und somit eine Gefahr auf dem Arbeitsweg der künftig im Plangebiet Beschäftigten darstellt.	Kenntnisnahme	-
7.4		ÖPNV Hinweis, dass sich die ÖPNV-Versorgung in Mülheim verschlechtern wird, weil am Bahnhof Köln-Mülheim in Zukunft keine Regionalzüge mehr halten sollen.	Kenntnisnahme	-
7.5		Straßenbahn Poll – Porz Anregung, die in der Vergangenheit verworfene Straßenbahnstrecke zwischen Poll und Porz erneut zu diskutieren.	Kenntnisnahme	-

7.6		<p>Antrag Verkehrskonzept Kritik, dass durch den abgelehnten Antrag sozial- und umweltverträgliche alternative Verkehrskonzepte bereits im Vorfeld verworfen wurden und damit das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB verletzt wurde.</p>	nein	<p>Die Stadt bzw. die Verwaltung arbeitet – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der umfangreichen Planungen zum Mülheimer Süden – an einem Konzept zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtteil. Dazu gehört auch eine Optimierung des ÖPNV-Angebots.</p> <p>Da im weiteren Planverfahren eine intensive Auseinandersetzung mit allen verkehrlichen Belangen erfolgen wird (Erstellung von Verkehrsgutachten und Erschließungskonzept), ist ein zukünftiger Verstoß gegen das Abwägungsgebot nicht zu erwarten.</p>
7.7		<p>Verstoß gegen BauGB Hinweis, dass das Fehlen eines Verkehrskonzeptes für das Plangebiet einen Verstoß gegen § 1, Abs. 5 und 6 BauGB darstellt</p>	Kenntnisnahme	Siehe 7.6
7.8		<p>Anschluss Von-Sparr-Straße Sorge, dass der Anschluss an die Von-Sparr-Straße zu Schleichverkehren führen und die Stadtbahnlinie 4 verlangsamen könnte.</p>	nein	<p>Der straßenverkehrliche Anschluss des neuen Quartiers an die Von-Sparr-Straße ist für einen geregelten Verkehrsfluss zwingend erforderlich. Durch eine Ampelschaltung, die der Straßenbahn Vorrang gewährt, kann einer Verlangsamung der Linie 4 entgegen gewirkt werden. Die Machbarkeit des Anschlusses an die Von-Sparr-Straße und die Vereinbarkeit mit den Belangen des ÖPNV wurde im Rahmen des 2014 begonnenen Bebauungsplanverfahrens „Schanzenstraße Nord“ geprüft, abgestimmt und geregelt.</p>
7.9		<p>Durchwegung Anregung, weitere Querungsmöglichkeiten des Streckenverlaufs der Straßenbahnlinie 4 zu realisieren</p>	nein	Siehe 5.2

<p>8 8.1</p>	<p>17.12.2015 / 22.12.2015</p>	<p>Standort und Dimension des Hotels Kritik, dass das Hotel nach den Anforderungen des Investors in Position und Dimension vorgegeben und geplant wurde und innovative Ansätze, wie von Atelier Kempe Thill nicht berücksichtigt wurden.</p> <p>Zustimmung, dass ein Hotel im Sinne der vorgesehenen Mischnutzung ein sinnvoller Baustein sein kann, aber Infragestellung des dafür vorgesehenen Standortes.</p>	<p>nein</p>	<p>Die Verortung des Hotelkomplexes am südlichen Rand des OSMAB-Grundstückes ist städtebaulich folgerichtig, da die Grundstückstiefe hier die notwendige Baumasse aufnehmen kann und direkte Bezüge zum Medienstandort Carlswerk sowie kurze Wege zum Versorgungsschwerpunkt Keupstraße für beide Seiten förderlich sind. Der Ansatz von Atelier Kempe Thill bezieht sich auf die erste Phase des Werkstattverfahrens. Der schlussendliche Entwurf des genannten Büros verortet das Hotel an der gleichen Stelle wie alle anderen Entwurfsverfasser.</p>
<p>8.2</p>		<p>Partikular-/Allgemeininteresse Bedenken, dass die Bauleitplanung der Stadt die Interessen des Investors stärker berücksichtigt hat, als die der Bürger. Es wird keine Balance zwischen Partikular- und Allgemeininteresse hergestellt.</p>	<p>nein</p>	<p>Die Planung erfolgt im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens. Regelungen hierfür trifft das Baugesetzbuch (BauGB). Demnach erfolgt der sachgerechte Ausgleich zwischen den Partikularinteressen und denen der Allgemeinheit in der Abwägung. Hierbei sind alle Belange gegen- und untereinander gerecht abzuwägen.</p>
<p>8.3</p>		<p>Zeitdruck Bedenken, dass durch den hohen Zeitdruck des Verfahrens falsche Entscheidungen getroffen werden und an den Investor zu viele Zugeständnisse gemacht werden.</p>	<p>nein</p>	<p>Eine zeitnahe Entwicklung der seit vielen Jahren brachliegenden Güterbahnhofsfläche wird angestrebt. Absicht ist daher, das Bebauungsplanverfahren zügig durchzuführen. Es wird jedoch kein vereinfachtes Verfahren durchgeführt, das eine Beschleunigung des Verfahrens durch Verzicht auf Beteiligungsschritte ermöglicht. Vielmehr wurde durch ein aufwendiges Werkstattverfahren die Öffentlichkeit aufgefordert, konstruktiv die Entwicklung eines Planungskonzepts zu begleiten. Solch ein öffentliches Verfahren lässt trotz Zeitdruck kaum Raum für Zugeständnisse an den Investor. Stattdessen konnte die Steigerung der qualitativen Anforderungen an die Planung beobachtet werden.</p>

8.4		<p>Bedarf nach mehr Wohnraum Forderung, dass mehr Wohnraum geschaffen werden soll. Der von Statistiken gezeigte hohe Wohnungsbedarf legt nahe, dass die Planung von ausreichend Wohnraum Priorität haben muss. Kritik, dass die OSMAB sich gegen Wohnbebauung auf dem eigenen Areal entschieden hat.</p>	nein	Siehe 5.4
8.5		<p>Vorschlag, ein anderes Unternehmen, das nicht nur auf Gewerbebereiche spezialisiert ist, Teile des Areals entwickeln zu lassen.</p>	nein	Die Entscheidung, Teile des Areals weiter zu veräußern, obliegt der Eigentümerin.
8.6		<p>Zwei Bebauungspläne Forderung, dass zwei Bebauungspläne aufgestellt werden, da sich der eine Teileigentümer standhaft weigert von einer reinen Gewerbenutzung abzurücken.</p>	ja	Der größte Teil des Plangebiets des Werkstattverfahrens ist Gegenstand des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans mit dem Arbeitstitel „Ehemaliger Güterbahnhof in Köln-Mülheim“. Die Entwicklung der südlichen Teilfläche, die einer Eigentümergemeinschaft gehört, soll im Rahmen eines separaten Bebauungsplanverfahrens (Arbeitstitel: „Nördlich Keupstraße in Köln-Mülheim“) verfolgt werden.
8.7		<p>Dichtevorgaben Forderung, dass die derzeitigen bestehenden Rahmendaten zur Bruttogeschossfläche nach unten korrigiert werden. Diese wurden im Zuge der möglichen Zurich-Ansiedlung definiert und gingen an die Grenze des Machbaren, um die Ansiedlung eines Großkonzerns zu ermöglichen.</p>	nein	Die Dichtevorgaben orientieren sich an der Obergrenze der Baunutzungsverordnung, die für ein Gewerbegebiet eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,4 vorsieht. Das städtebauliche Konzept bezieht sich in Gebäudehöhe und Gebäudetiefe auf die umliegende Bebauung. Die konkrete Ausformulierung der Gebäudekubaturen und Fassaden erfolgt im weiteren Verfahren.
8.8		<p>Verkehrskonzept Hinweis, dass das Fehlen des Verkehrskonzepts eine wichtige Grundlage ist, um mögliche Dimensionierung und Mischung der Bebauung abzuschätzen. Hinweis, dass besonders bei der aktuellen Verkehrslage</p>	teilweise	Siehe 1.1 und 2.4

		auf dem Clevischen Ring die vorgesehene Größenordnung der Bruttogeschossfläche für den Stadtteil kaum verkraftbar ist.		
8.9		Autoarmes Quartier Vorschlag, ein autoarmes Quartier zu entwickeln. Die gute Anbindung an den ÖPNV mit zwei KVB-Stationen und möglichen Radwegen bieten hervorragende Bedingungen.	nein	Um ein autoarmes Quartier zu entwickeln, müsste das Stellplatzangebot erheblich eingeschränkt werden. Dies ist unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich. Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze sind nachzuweisen. Siehe auch 2.4 und 3.2
8.10		Mobilitätsstationen/Carsharing/Fahrradinfrastruktur Forderung, über den Stellplatzschlüssel Anreize für Mobilitätsstationen, Carsharing und Fahrradinfrastruktur zu schaffen.	ja	Die Errichtung von Carsharing- und Mobilitätsstationen sowie von Fahrradinfrastruktur soll im weiteren Verfahren geprüft werden. Einen Anreiz durch einen reduzierten Stellplatzschlüssel kann es aber aus den in 8.9 genannten Gründen nicht geben. Siehe auch 7.1
8.11		Autofreie Platzfläche / keine Hotelvorfahrt Hinweis, dass der gewünschte Charakter des Platzes sich nur entfaltet, wenn er autofrei bleibt. Forderung, dass eine Vorfahrt zum Hotel auf jeden Fall verhindert werden muss. Sie sollte unterirdisch oder über eine kleine Straße von der Markgrafenstraße erfolgen.	teilweise	Der Platz vor dem Gebäudekomplex der ehemaligen Firma Felten & Guillaume ist nur zu einem geringen Teil vom Autoverkehr betroffen. Der Verkehr auf der Schanzenstraße verläuft am westlichen Rand des Platzes. Die Dimensionierung der Hotelvorfahrt und der Zufahrten zu den Tiefgaragen soll sich auf ein Minimum beschränken und in die Platzgestaltung integriert werden. Eine motorisierte Erschließung des Hotels von der Markgrafenstraße aus ist unter dem Gesichtspunkt des ungestörten Verkehrsflusses der Stadtbahn und des Verkehrs auf der Markgrafenstraße (B 51) nicht möglich.

8.12		<p>Wegeverbindungen / Querungen KVB Forderung, dass die in dem Entwurf von Atelier Kempe Thill (<i>hier gemeint: Entwurf der Arbeitsphase 1</i>) aufgezeigten Wegeachsen realisiert werden.</p> <p>Kritik, dass die starre Hotelvorgabe die schrägen Wegeachsen verhindert.</p> <p>Vorschlag, dass bei der weiteren Ausarbeitung beim Zuschnitt der Gebäudekörper eventuell zusätzliche schräge Schnitte innerhalb eines Blocks berücksichtigt werden.</p> <p>Hinweis, dass die im Entwurf von Atelier Kempe Thill vorgesehene Zusammenführung der drei Punkte Carlswerk, Ausgang Pfortnerhäuschen und Knick Schanzenstraße auf eine gemeinsame Querung auf Höhe der Straße Langemaß nutzerfreundlich und wegeverkürzend ist und somit eine sinnvollere Lösung als die Querung auf Höhe der abknickenden Markgrafenstraße darstellt.</p>	nein	<p>Der Entwurf des Planungsteams RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur wurde vom Beratungs- und Begleitgremium des Werkstattverfahrens nicht zuletzt aufgrund seiner Wegeführung als weiterzuerfolgende Arbeit ausgewählt. In der Beurteilung des Gremiums lautet es: „Hervorgehoben werden die gut gelösten Wege- und Blickbeziehungen, die eine gute Verwebung insbesondere mit der Markgrafenstraße erwarten lassen. Auch die diagonale Straße, die in Verlängerung der Heidkampstraße auf den neuen Platz führt, überzeugt das Gremium, weil sie in der Lage ist, einen Großteil des Fußgängerverkehrs frühzeitig in das Quartier zu leiten und damit die Kreuzung Keupstraße / Schanzenstraße entlastet.“ Vor diesem Hintergrund wird die Realisierung von Wegeführungen anderer Entwurfsarbeiten abgelehnt – zumal es sich bei dem genannten Entwurf nicht um die abschließende Entwurfsfassung handelt. Auch die vorgeschlagene Änderung der im Entwurf aufgezeigten Wegeverbindungen soll nicht weiter verfolgt werden.</p> <p>Lage und Dimension des Hotels wurden im Werkstattverfahren kritisch diskutiert. Der prämierte Entwurf konnte davon überzeugen, dass ein Hotel in der vorgeschlagenen Form städtebaulich sinnvoll ist.</p> <p>Die Realisierung eines Übergangs auf Höhe der Straße Langemaß ist aus verkehrstechnischen Gründen ungünstig (siehe 5.2) und soll daher nicht weiter verfolgt werden.</p>
------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

8.13		<p>Aufwertung Markgrafenstraße Forderung, dass der von Atelier Kempe Thill vorgeschlagene Boulevard an der Markgrafenstraße in den Siegerentwurf integriert wird.</p>	teilweise	<p>Das Begleitgremium des Werkstattverfahrens hat in seinen Empfehlungen an die Verfasser des Siegerentwurfs (RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur) formuliert, eine realistische Entwicklungsperspektive für die Markgrafenstraße aufzuzeigen. Dies wird im weiteren Verfahren erfolgen.</p> <p>Die Realisierung eines Boulevards Markgrafenstraße wurde jedoch vom Beratungs- und Begleitgremium aufgrund der vorhandenen Stadtbahntrasse mit ihrem unabhängigen Gleiskörper (die erst vor wenigen Jahren mit Fördermitteln realisiert wurde), der angrenzenden planfestgestellten Ausgleichsfläche sowie der vorhandenen Topografie als schwer realisierbar eingestuft. Eine derartige Planung wird daher nicht weiter verfolgt.</p>
8.14		<p>Erweiterung Bebauungsplan Forderung, den Bebauungsplan um die Markgrafenstraße zu erweitern.</p> <p>Hinweis, dass an der Markgrafenstraße vielfältige Grundstücke vorhanden sind, auf denen Wohngebäude realisiert werden kann.</p>	nein	<p>Der Bebauungsplan „Ehemaliger Güterbahnhof“ beschränkt sich auf die Grundstücksfläche der Eigentümerin OSMAB sowie Teile der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen. Eine Ausweitung auf die Markgrafenstraße würde nur Sinn machen, wenn die Flächen dort in einem räumlichen Zusammenhang zu der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes stünden. Durch die trennenden Grundstücksflächen der Stadtbahntrasse sowie der planfestgestellten Ausgleichsfläche ist dies nicht der Fall.</p>
8.15		<p>Verfahren Kritik, dass die nicht-rheinischen Büros aufgrund ihrer visionären und experimentellen Ausrichtung keine Chance hatten den Wettbewerb zu gewinnen.</p>	nein	<p>Das Beratungs- und Begleitgremium des Werkstattverfahrens hat alle Entwürfe auf ihre Stärken und Schwächen hin bewertet und anschließend einstimmig entschieden. Der Siegerentwurf hat den größten Konsens</p>

				gefunden und wurde durch einen Großteil der anwesenden Bürgerschaft und ihre Anregungen bestätigt.
8.16		Verfahren Vorschlag, die Ideen dieser Büros mit in den Siegerentwurf punktuell einfließen lassen.	ja	Wie das Beratungs- und Begleitgremium im Rahmen der Abschlusspräsentation vereinbart hat, sollen einzelne Ansätze und Ideen, die in anderen Entwurfsarbeiten besser umgesetzt worden sind, im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs in die Planung integriert werden. Dies betrifft z.B. eine ruhigere, hochwertige und dennoch flexible Fassadengestaltung, wie bei der Entwurfsarbeit von Atelier Kempe Thill / Aardrijk. Ein weiteres Beispiel ist die Darstellung der zukünftigen Arbeitswelten, welche ebenfalls im vorgenannten Entwurf, aber auch in der Arbeit von LIN Architects / TOPOTEK1 anschaulich illustriert wurden.
8.17		Verfahren Anregung, in Zukunft bei vergleichbaren Verfahren, die Bürgerinnen und Bürger zu Wort kommen zu lassen, bevor das Gremium tagt.	Kenntnisnahme	-
8.18		Verfahren Kritik, dass man in Kleingruppen an den Präsentationstischen diskutiert hat. Die Teams waren für viele Meinungsäußerungen nicht die richtigen Ansprechpartner. Das Gespräch mit Verwaltung und der Kommunal- und Bezirkspolitik wäre zielführender gewesen.	Kenntnisnahme	Die Diskussion an den Präsentationstischen diente der Adressierung der Ideen an die Entwurfsverfasser. Darüber hinaus hatten die Bürgerinnen und Bürger in dem abschließenden Plenum bzw. über die schriftliche Form Gelegenheit, ihre Anmerkungen zu formulieren. Die Anmerkungen aus der Bürgerschaft werden der Bezirksvertretung und dem Stadtentwicklungsausschuss in Form des Protokolls sowie in Form dieser Tabelle vorgelegt.
8.19		Verfahren Zweifel, dass die angebrachten Wortmeldungen	nein	Die Mitglieder des Begleitgremiums haben die genannten Aspekte notiert. Dies ist im Protokoll

		ausreichend protokolliert wurden und den formalen Anforderungen des Verfahrens genügen und einer juristischen Prüfung standhalten werden.		der Abschlussveranstaltung nachzulesen. Im Übrigen haben sich die Wortmeldungen stark wiederholt und wiederkehrende Themen behandelt, die in dieser Synopse insgesamt ausführlich und abschließend behandelt werden. Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB (Modell 2) hatten die Bürgerinnen und Bürger in der Zwischenpräsentation am 20.11.2015 sowie in der Abschlussveranstaltung am 11.12.2015 Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern und ihre Anregungen einzubringen. Zusammen mit der Möglichkeit zur Abgabe schriftlicher Stellungnahmen bis zum 18.12.2015 (siehe vorliegende Liste) wurden die formellen Anforderungen an die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung über das notwendige Maß hinaus erfüllt. Ein Verstoß ist nicht zu erkennen.
9 9.1	18.12.2015/ 23.12.2015	Städtebauliche Gestaltung Anregung, dass die Fassaden unterschiedlich gestaltet werden, um diese in ihrer optischen Länge zu brechen.	ja	Der Siegerentwurf stellt das städtebauliche Konzept für das Plangebiet dar. Die konkrete Ausformulierung der Gebäudekubaturen und Fassaden erfolgt im weiteren Verfahren.
9.2		Städtebauliche Gestaltung Kritik, dass der Platz gegenüber den historischen Altbauten sich nur einseitig zur Schanzenstraße orientiert.	nein	Der im Siegerentwurf entlang der Schanzenstraße vorgeschlagene Platz wird über eine diagonale Straßenführung direkt an die Heidkampstraße im Süden angebunden. Durch den zurückversetzten Baukörper an der westlichen Keupstraße wird zudem ein Bezug zum Clevischen Ring bzw. der Stadtbahnhaltestelle hergestellt. Im Übrigen vermittelt der Platz zwischen der bestehenden intensiven gewerblichen Nutzung im Carlswerk, dem neu anzusiedelnden nicht störenden Gewerbe im Plangebiet und der südlich

				angrenzenden gemischten Nutzungen sowie der Wohnnutzung in der direkten Nachbarschaft. Siehe auch 6.9
9.3		Städtebauliche Gestaltung Der Durchgang soll zwischen dem Hotel und dem nördlich angrenzenden Baukörper breiter werden, damit dieser die Quartiere verbindet.	nein	Alle von Ost nach West verlaufenden Querungen im Plangebiet sind ausreichend breit und bieten großzügigen Freiraum, der durch Blickachsen die bestehenden Nachbarschaften über das Plangebiet hinweg miteinander verbindet. Eine Verbreiterung des Durchgangs nördlich des Hotels würde zudem zu einer städtebaulichen Schwächung des zentralen Platzes an der Schanzenstraße beitragen.
9.4		Städtebauliche Gestaltung Forderung, dass die im Entwurf vorgesehene Verlängerung der Schanzenstraße aus Schallschutzgründen versetzt wird.	nein	Der Entwurf des Teams RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur wurde vom Beratungs- und Begleitgremium unter anderem wegen seiner gut gelösten Wege- und Blickbeziehungen als die beste städtebauliche Lösung insgesamt erachtet (siehe auch 8.12). Dies betrifft auch die im Entwurf vorgesehene Wege- und Blickbeziehung als westliche Fortsetzung der Schanzenstraße. Von einer Verlängerung der Straße kann hier jedoch nicht die Rede sein, da dieser Bereich lediglich für Fußgänger zugänglich sein soll. Von einem zusätzlichen Verkehrslärm ist daher in diesem Bereich nicht auszugehen.
9.5		Gestaltung / Nutzung Markgrafenstraße Kritik, dass die neue Bebauung entlang der Markgrafenstraße keinen befriedigenden Anschluss an den bereits auf der westlichen Straßenseite befindlichen Gebäudebestand darstellt.	nein	Bezüglich der Gebäudehöhen orientiert sich der Entwurf an der vorhandenen Umgebung. Die an der Westseite der Markgrafenstraße vorhandene lückenhafte Wohnbebauung wird jedoch nicht als städtebaulicher Maßstab für die gegenüberliegende gewerbliche Neubebauung

		Anregung, hier Wohnungen zu realisieren.		auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs herangezogen. Vielmehr ist ein räumlich klarer Abschluss zur Bahntrasse vorzusehen. Eine Wohnnutzung soll, aus Gründen des Lärmschutzes und um die Entwicklungsmöglichkeiten der DWK Drahtwerk Köln GmbH nicht weiter einzuschränken, ausschließlich auf dem südlichen Grundstück der Eigentümergemeinschaft realisiert werden (siehe auch 5.4).
9.6		Boulevard Markgrafenstraße Forderung, die KVB-Trasse als Boulevard mit Querungen der Gleise auszubilden.	nein	Siehe 8.13
9.7		Gestaltung Platz an Von-Sparr-Straße Forderung, dass der geplante Platz an der Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ für Angestellte und KVB-Nutzer breiter und mit Bäumen angelegt wird.	nein	Der Platz an der Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ ist in seinen Dimensionen groß genug um Aufenthaltsqualität zu bieten. Er soll im Zuge der, vom Beratungs- und Begleitgremium geforderten, realistischen Entwicklungsperspektive für die Markgrafenstraße auf seine Realisierbarkeit hin überprüft werden.
9.8		Wohnen Forderung, alle für Wohnen möglichen Flächen im Bebauungsplan als Mischgebiete auszuweisen.	nein	Siehe 5.4
9.9		Verkehr / Immissionen Sorge, dass durch den Ausbau des Geländes ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, das zu einer erheblichen Mehrbelastung durch Schadstoffausstoß führt. Forderung, dass zum Schutz der Anwohner vor der Erstellung eines Bebauungsplans eine weitreichende Untersuchung und Planung für den öffentlichen		Siehe 2.4 und 2.7

		<p>Nahverkehr, zur Verkehrsreduktion und Verkehrsführung notwendig ist.</p> <p>Hinweis, dass die Lösung der Verkehrsproblematik zeigt, wieviel Bebauung mit welcher Menge LKW- und Individualverkehr auf dem Grundstück möglich sein werden.</p>		
9.10		<p>Fuß- und Radwege – Nord-Süd-Verbindung Anregung, dass für Fußgänger und Radfahrer eine Nord-Süd-Verbindung von der Keupstraße bis zur zukünftigen S-Bahn-Haltestelle „Berliner Straße“ erstellt wird.</p>	ja	Die Anregung wird im weiteren Verfahren geprüft.
9.11		<p>Fuß- und Radwege – Querverbindungen Forderung, dass kurze Fuß- und Radwege über das Grundstück in die anliegenden Quartiere entstehen.</p>	ja	Die Durchwegungen in Ost-West-Richtung sind als öffentlich nutzbare Flächen vorgesehen, die Fuß- und Radwege beinhalten können.
9.12		<p>Sichtachsen Die Sichtachsen zum Carlswerk sollen als breite, öffentliche Rad- und Fußwege mit Grünflächen, Baumbestand und Radparkmöglichkeiten ausgearbeitet werden.</p>	ja	Der Siegerentwurf sieht die geforderten Eigenschaften der Sichtachsen bereits vor.
9.13		<p>ÖPNV Forderung, dass die Taktfolge der Linie 4 verdichtet wird und eine weitere Linie von Deutz über den Wiener Platz Richtung Flittard / Leverkusen hinzukommt.</p>	Kenntnisnahme	Eine Optimierung des ÖPNV-Angebots wird angestrebt (siehe 2.7), kann jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplans als Instrument der Bauleitplanung sein.
9.14		<p>Einbezug der Anlieger Forderung, dass die bis jetzt in dem Verfahren beteiligten Anlieger in die weitere Bauplanung "Ehemaliger Güterbahnhof Köln Mülheim / Schanzenstraße" eingebunden werden, damit sie ihre Erfahrungen und Kompetenzen im Stadtteil einbringen können.</p>	ja	Eine Beteiligung der Öffentlichkeit, wie im Baugesetzbuch vorgeschrieben, ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens vorgesehen. Der nächste Beteiligungsschritt ist die „Öffentliche Auslegung“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.
10 10.1	18.12.2015 / k.A.	<p>Rahmenbedingungen Kritik, dass die in früheren Verfahren aufgestellten Bedingungen, wie z.B. die Öffnung geschlossener Quartiere oder die Beseitigung von Insellagen bei den</p>	nein	Die vermeintliche Insellage des neuen Quartiers ist durch die direkte Nachbarschaft zum undurchlässigen Gewerbegebiet des Carlswerks und die Zäsur durch

		Konversionsflächen, in den vorliegenden Planvorgaben nicht berücksichtigt werden.		Stadtbahntrasse und Markgrafenstraße begründet. Der Entwurf löst diese Problematik, indem neue Wege- und Blickbeziehungen zum Werksgelände im Westen und den Wohnquartieren im Osten entstehen.
10.2		Rahmenbedingungen Kritik, dass man eher die Interessen der Eigentümer, als die der Öffentlichkeit verfolgt hat.	Kenntnisnahme	Siehe 8.2
10.3		Rahmenbedingungen Forderung, dass die Schaffung neuer Arbeitsplätze nicht dazu führen darf, dass zukünftige Generationen unter diesen Beschlüssen leiden müssen.	Kenntnisnahme	-
10.4		Rahmenbedingungen Forderung, dass der Siegerentwurf nicht als Grundlage für die politische Entscheidung eines Aufstellungs- oder Vorgabenbeschlusses dienen darf.	nein	Der Forderung wird nicht gefolgt. Das Werkstattverfahren hatte zum Ziel, die zukünftige städtebauliche Struktur des Plangebietes zu formulieren. Der Siegerentwurf wurde durch das Begleitgremium als die beste städtebauliche Lösung erachtet. Das Gremium hat konkrete Empfehlungen zur Überarbeitung formuliert, denen im weiteren Verfahren gefolgt werden soll.
10.5		Art der baulichen Nutzung Hinweis, dass das ehemalige Kabelwerk viel Leerstand aufweist und für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen verwendet werden kann.	Kenntnisnahme	-
10.6		Lärmimmissionen durch neue Gewerbeansiedlung Sorge, dass durch die Ansiedlung von Gewerbe auf dem OSMAB-Grundstück Lärmimmissionen auf das „Filet-Grundstück Mülheims“ (<i>gemeint ist das Grundstück der Eigentümergemeinschaft an der Keupstraße</i>) einwirken und eine Wohnnutzung verhindern könnten.	nein	Auf dem OSMAB-Grundstück sollen nicht störende Gewerbenutzungen angesiedelt werden. Ein Heranrücken lärmintensiver Nutzungen an die südliche Teilfläche an der Keupstraße, soll durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan verhindert werden.

10.7		<p>Mischung Anmerkung, dass eine 50:50-Mischung aus Gewerbe und Wohnen eine erhebliche Verbesserung gegenüber der gewerblichen Nutzung ist, die Verkehrswege dadurch minimiert und Urbanität ermöglicht werden.</p>	nein	<p>Eine 50:50-Mischung von Gewerbe und Wohnen wird aus den in 5.4 genannten Gründen nicht weiter verfolgt. Ein spürbarer Verkehrsreduzierungseffekt durch die Mischung von Wohnen und Arbeiten tritt nur ein, wenn die künftigen Bewohner durch die Nähe zu ihrem Arbeitsplatz auf die Nutzung eines PKW verzichten könnten. Dies kann über einen Bebauungsplan nicht geregelt werden. Urbanität ist nicht allein von der Mischung abhängig sondern auch von der Gestaltung des öffentlichen Raumes, der Begegnung und differenzierte Nutzung ermöglichen sollte. Mit dem großzügigen neuen Platz, der u.a. von dem Hotel, von Gastronomie und von Gewerbe eingefasst wird, soll durch eine attraktive Gestaltung ein lebendiger, urbaner Raum entstehen, auf dem sich die Menschen aus den angrenzenden Quartieren begegnen können.</p>
10.8		<p>Verkehr – Lärm/Luftschadstoffemissionen Kritik, dass durch die hoch angesetzte BGF die schon bestehenden, erheblichen Verkehrsprobleme, mit der Folge von hohen Schadstoff- und Lärmemissionen, verstärkt und Trennungseffekte verursacht werden.</p>	nein	Siehe 2.4, 2.7 und 4.1
10.9		<p>Dichte Forderung, nach der Öffnung geschlossener Quartiere und eine geringere Bebauungsdichte mit einem größeren Anteil öffentlicher Flächen.</p>	nein	Siehe 6.8 und 10.1
10.10		<p>Öffentlich geförderter Wohnungsbau Hinweis, dass sich durch die Möglichkeiten öffentlicher Förderung im Wohnungsbau eine wirtschaftliche Nutzung des Geländes ergäbe, auch bei geringerer Dichte.</p>	nein	<p>Die hohe bauliche Dichte ist aus der gebauten Umgebung abgeleitet und wurde anhand der unterschiedlichen Entwürfe im Werkstattverfahren unabhängig von wirtschaftlichen Aspekten und Nutzungsoptionen als städtebaulich verträglich bewertet. Der prämierte Entwurf ist mit seiner baulichen Dichte somit Planungsziel des</p>

				Bebauungsplans.
10.11		Hotel Frage, ob ein zusätzliches Hotelangebot, quantitativ und qualitativ im Interesse der Öffentlichkeit ist.	Kenntnisnahme	Ein Hotel kann durch seine wechselnden Gäste zu der gewünschten Belegung des Umfelds beitragen. Die im Erdgeschossbereich untergebrachte Gastronomie führt zudem zu einer Belegung des öffentlichen Raums) siehe auch 6.7). Des Weiteren werden mit dem Hotel Arbeitsplätze – unter anderem im niederschweligen Bereich – geschaffen, was bereits im Rahmen des Programms Mülheim 2020 angestrebt wurde (siehe auch 2.8).
10.12		Hotel Forderung, dass das Argument der Schaffung von 200 Arbeitsplätzen zu hinterfragen ist, da das Hotel durch eine Kette betrieben wird und nicht vorrangig Menschen aus Mülheim beschäftigt werden.	nein	Der Betrieb des Hotels im Plangebiet durch ein Unternehmen des Beherbergungs- und Gaststättenwesens mit mehreren Betriebsstätten lässt keinen kausalen Zusammenhang mit dem Verzicht auf die Beschäftigung Mülheimer Bürger erkennen. Es kann jedoch keine Garantie dafür gegeben werden, dass alle neu zu schaffenden Arbeitsplätze mit Beschäftigten aus dem Stadtteil besetzt werden.
10.13		Hotel Hinweis, dass die Eröffnung eines neuen Hotels zur Folge haben kann, dass andere schließen oder in Flüchtlingsunterkünfte umgewandelt werden.	nein	Aufgabe der Bauleitplanung ist nicht der Konkurrenzschutz für andere Betriebe. Planungsziel ist die Festsetzung eines Gewerbegebiets. Nach § 8 BauNVO sind Beherbergungsgewerbe in Gewerbegebieten zulässig. Im Übrigen ist der in der Einwendung geäußerte kausale Zusammenhang zwischen Neuerrichtung eines Hotels und Schließung anderer Hotels bzw. die Umwandlung in Flüchtlingsunterkünfte nicht nachvollziehbar.

10.14		<p>Mischung Forderung, nach einer angemessenen Mischbebauung im Stadtteil, da leerstehende Gewerberäume häufig zu Wohnnutzungszwecken umgebaut würden.</p>	nein	Siehe 5.4
10.15		<p>Mietsteigerungen Sorge, dass die Ansiedlung eines Hotels, das als Motor für die Kaufkraftsteigerung dient, das Ansteigen von Mieten begünstigt.</p>	nein	<p>Ziel ist es, durch die Aktivierung der jahrelang brachliegenden Fläche eine Stabilisierung und Aufwertung des durch soziale Missstände benachteiligten Mülheimer Nordens anzustoßen. In Folge dieser Entwicklung können Mietsteigerungen in der Nachbarschaft nicht ausgeschlossen werden. Mietpreisregulierungen für die nähere Umgebung können nicht auf Ebene der Bauleitplanung geregelt werden.</p>
10.16		<p>Wohnen Forderung, die Fläche des Hotels zugunsten von Wohnungen zu reduzieren, da gerade dieser Standort für eine Mischbebauung ideal ist.</p>	nein	<p>Die Hotelnutzung ist Bestandteil des Planungskonzepts, da sie nicht nur zur Belebung der Güterbahnhofsfläche führt, sondern auch einen Beitrag zur Standortstärkung des Mülheimer Nordens leisten kann.</p> <p>Lage und Dimension des Hotels wurden im Werkstattverfahren kritisch diskutiert. Der prämierte Entwurf konnte davon überzeugen, dass als Auftakt eines großen Platzes und als Betonung der Sichtachse Markgrafenstraße / denkmalgeschützte Gebäude ein Hotel in dieser Form städtebaulich sinnvoll ist.</p>
10.17		<p>Verkehr und Freiflächen Forderung, nach einer Umgestaltung der Markgrafenstraße zum Boulevard. Hierfür soll die Bebauung entlang der Markgrafenstraße entsprechend reduziert werden.</p> <p>Forderung, die Vorschläge für die Umgestaltung der Straße aus dem Konzept von Atelier Kempe Thill in den</p>	teilweise	Siehe 8.13

		Siegerentwurf mit einfließen zu lassen.		
10.18		Platz Kritik, dass die Lage des Platzes nur in geringem Maß zur Weiterentwicklung der Keupstraße beiträgt.	nein	Der Platz hat in erster Linie die Funktion, einen Beitrag zum Freiflächenbedarf im neuen Quartier sowie in näherer Umgebung zu leisten. Im Rahmen der Diskussion der unterschiedlichen Entwurfsbeiträge wurde die Lage vor den denkmalgeschützten Gebäuden als städtebaulich sinnvoll bewertet. Der räumliche Bezug zur Keupstraße wurde weniger stark gewichtet. Dem Aspekt der Weiterentwicklung der Keupstraße wird durch die angestrebte Neubebauung auf dem südlichen Grundstück Rechnung getragen. Hier sieht der Siegerentwurf eine straßenbegleitende Bebauung an der Keupstraße mit Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung im Erdgeschoss vor.
10.19		Platz Forderung einer Erweiterung des Platzes bis zur Keupstraße. Dadurch entstünde eine sinnvolle Fortsetzung der Keupstraße, welche die Grenzen der einzelnen Quartiere überwinden könnte.	nein	Die Positionierung des Platzes trägt der industriellen Geschichte Mülheims und seinen baulichen Zeitzeugen Rechnung. Am Kreuzungspunkt zwischen Keupstraße und Schanzenstraße wird der Straßenraum baulich gefasst, die Blickachse zum 100 m entfernten Platz bleibt frei. So entstehen Blickbeziehungen zwischen der engen, historisch gewachsenen Keupstraße mit ihren attraktiven Nutzungen und dem neuen Platz, der durch seinen anderen Charakter nicht in Konkurrenz zur Keupstraße steht. Die Keupstraße und der Platz sollen sich ergänzen.
10.20		Bepflanzung Forderung, die Keupstraße ins neue Quartier hinein zu verlängern, indem Bepflanzung als Bindeglied genutzt wird.	ja	Der Vorschlag wird im weiteren Verfahren geprüft.

10.21		<p>Platznutzung Sorge, dass die Bewohner und Nutzer der Keupstraße den neuen Platz nicht nutzen werden und er zum Eingangsportal des Hotels reduziert wird.</p>	ja	<p>Die Keupstraße ist tagsüber und abends stark belebt und hält aufgrund des engen Straßenquerschnitts keine ausreichenden Aufenthaltsflächen vor. Es ist daher davon auszugehen, dass sich der neue Platz als „Ventil“ für die Keupstraße auswirkt und viele Anwohner oder Besucher anziehen wird. Der großzügige Platz soll zudem durch eine attraktive Gestaltung und eine solide Ausstattung vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten für die Anwohner und Anlieger bieten.</p> <p>Siehe auch 6.7</p>
10.22		<p>Grünzug Forderung, die gesamte Fläche als einen durchgehenden Grünzug zu gestalten – ähnlich wie es im Entwurf von Atelier Kempe Thill vorgeschlagen wurde.</p>	nein	<p>Der prämierte Entwurf sieht einen städtischen Platz vor, der u. a. Bäume und Grünflächen beinhalten kann. Dies wurde auch vom Beratungs- und Begleitgremium als angemessene Freiraumgestaltung für den industriell geprägten Ort bewertet. Auch der Entwurf des Teams Atelier Kempe Thill / Aardriek Landschap & Spel sieht in seiner letzten Fassung keinen durchgehenden Grünzug sondern einen überwiegend „steinernen“ Platz vor.</p>
11 11.1	18.12.2015 / 23.12.2015	<p>Genossenschaft Forderung, auf dem OSMAB-Gelände durch die Wohnungsgenossenschaft "Generationensolidarität" ein Mehrgenerationenwohnen zu realisieren.</p>	nein	<p>Ziel ist es Wohnungsbau nur an den Stellen im Plangebiet zu realisieren, die mit dem Gewerbelärm vereinbar sind. Daher ist im Planungskonzept nur auf der südlichen Teilfläche an der Keupstraße eine Wohnnutzung vorgesehen, die die größte Distanz zu den ansässigen Industriebetrieben aufweist.</p> <p>Die Form des Wohnens (Mehrgenerationenwohnen) kann auf Ebene der Bauleitplanung jedoch nicht geregelt werden.</p>

11.2		<p>Angebot, dass die Genossenschaft bereit ist, alle Maßnahmen des aktiven bzw. passiven Lärmschutzes anzuwenden und im Interesse der Rechtssicherheit anliegender Gewerbebetriebe gemäß § 83 BauO NRW eine Baulast einzugehen, um jegliche Klagen auszuschließen.</p>	nein	<p>Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren können in Einzelfällen Duldungsvereinbarungen herangezogen werden. Grenzen für die Duldungsvereinbarung bestehen insbesondere dann, wenn Pegel erreicht werden, die „gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ ausschließen.</p> <p>Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren kann jedoch eine Duldungsvereinbarung – auch wenn Sie später per Baulast gesichert wird – nicht als Instrument zur Bewältigung eines Lärmkonflikts angewendet werden. Für Bebauungspläne gilt nämlich generell: Die Auseinandersetzung mit planungsrelevanten Belangen darf nicht auf das nachgeordnete Genehmigungsverfahren abgewälzt/verschoben werden.</p> <p>Die vorgeschlagene genossenschaftliche Vereinbarung, auf Klagen zu verzichten, bedeutet eine Einschränkung persönlicher schutzwürdiger Rechte. Dies ist im Rahmen der Bauleitplanung kein zulässiges Instrument der Konfliktbewältigung.</p> <p>„Zivilrechtlichen Nebenabreden“ sind jedoch nur in der Form zulässig, dass eine Verbesserung der Lärmsituation erzielt wird (im Sinne des „Verbesserungsgebots“ in der Bauleitplanung). Vertraglich vereinbart werden kann, dass noch vor Aufnahme der sensiblen Nutzung (Wohnen) bestimmte Minderungsmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Einhausungen von Lüftungsanlagen des Industriebetriebes) vorgenommen werden. In der Regel sind diese Verträge gekoppelt mit Kostenübernahmeverpflichtungen durch den Vorhabenträger der sensiblen Nutzung. Solche Verträge müssen zwingend noch vor dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans unterschrieben vorliegen.</p>
------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				Es ist fraglich, ob solche Verträge in diesem Fall praktikabel sind, denn es sind nur anlagenbezogene Maßnahmen zulässig, keine verhaltensgebundene Maßnahmen (z.B. Einschränkung der Produktions- bzw. Lieferzeiten). Zu erwarten ist, dass die anlagenbezogene Maßnahmen für eine effektive Lärminderung sehr komplex/kostenintensiv sind.
11.3		<p>Internationales Geschäftshaus Angebot, einen Beitrag zu neuen modernen Arbeitswelten im Bereich der lokalen/ethnischen Ökonomie zu leisten und unter dem Dach der Genossenschaft ein "internationales Geschäftshaus" aufzunehmen.</p> <p>Zusicherung, dass die Genossenschaft eine risikoarme und am Gemeinwesen orientierte Entwicklungsstrategie garantiert.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Bebauungsplan regelt lediglich die Baugebietscharakteristik und nicht die genaue Form einzelner Betriebe. Vorgesehen ist die Festsetzung eines Gewerbegebietes. Geschäftshäuser im Sinne einer Einzelhandelsnutzung sind in Gewerbegebieten zulässig.</p> <p>Das Angebot wird an die Grundstückseigentümer weitergeleitet.</p>
11.4		<p>Wohnen Kritik, dass eine Wohnnutzung mit dem Argument der Arbeitsplatzgefährdung auf dem OSMAB-Areal abgelehnt wurde, obwohl nach der Lärmkarte in den grün gekennzeichneten Gebieten Wohnen zulässig ist.</p>	nein	Siehe 5.4
11.5		<p>Lokale Ökonomie Kritik, dass die Einbettung des Planungsgebietes in lokalökonomische Versorgungszusammenhänge nicht berücksichtigt wird.</p> <p>Bedenken, dass es beim Entwurf des Teams RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur viel mehr darum geht, sich vom bisherigen Quartier in Stil und Auftritt zu distanzieren, um im modernen Ambiente, hochpreisige Geschäfte und Angebote zu etablieren.</p>	nein	Die Absicht des städtebaulichen Entwurfes ist es, ein qualitätsvolles Quartier zu entwickeln, das in enger Verbindung mit der Geschichte des Standortes und der heutigen Nutzung steht. Der Charakter des Stadtteils soll durch das neue Quartier fortgeführt und ergänzt werden. Die vorgeschlagene Bebauung im prämierten Entwurf ist so flexibel, dass sowohl eine kleinteilige Nutzerstruktur als auch größere Betriebe angesiedelt werden können.

11.6		<p>Verkehr allgemein Kritik, dass keine Berücksichtigung einer Verkehrsverringerung und -vermeidung, inklusive einer auf Immissionsvermeidung ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, stattgefunden hat.</p> <p>Hinweis, dass sowohl der geplante Hotelkomplex als auch ein Ausbau der Drahtwerke ohne ein schlüssiges Verkehrskonzept überhaupt nicht genehmigungsfähig sind.</p>	nein	Siehe 2.4 und 2.7
11.7		<p>Verbindungen / Querungen Kritik, dass der Entwurf keine wirkliche Verbindung mit dem Viertel aufnimmt und lediglich einige Querungsvorgaben gemacht wurden. So entsteht eine Distanz zum Sozialraum.</p>	nein	Siehe 4.1 und 5.2
11.8		<p>Keupstraße Kritik, es findet keine Öffnung gegenüber der Keupstraße statt.</p>	nein	Siehe 10.18 und 10.19
11.9		<p>Markgrafenstraße Kritik, dass beim Siegerentwurf nicht wie bei denen der Teams Architekturbüro Schmitz / Lill + Sparla und Atelier Kempe Thill / Aardriik Landschap & Spel die Markgrafenstraße zu einem eigenständigen, belebten und städtebaulich verbindenden Element des gemeinsamen Quartiers ausgearbeitet wurde.</p>	nein	Siehe 8.13
11.10		<p>Städtebauliche Planung Forderung, die städtebaulichen Entwicklungskonzepte bzw. sonstigen Beschlüsse in die städtebauliche Planung einfließen zu lassen.</p>	ja	Die bisher vorliegenden Konzepte zur städtebaulichen Entwicklung Mülheims und alle das Plangebiet betreffenden Beschlüsse sind in die Aufgabenstellung eingeflossen.
11.11		<p>Entwicklungskonzept Kritik, dass ein Entwicklungskonzept für Mülheim-Nord vermieden bzw. verschleppt wurde.</p>	Kenntnisnahme	Erst im Jahr 2010 wurde im Auftrag der damaligen Grundstückseigentümerin Aurelis in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Köln ein städtebauliches

				Entwicklungskonzept für den Güterbahnhof Mülheim erstellt. Die Umsetzung scheiterte jedoch an einem fehlenden Investor.
11.12		Mülheim 2020 Forderung, die Beschlüsse und Konzepte des Integrierten Handlungskonzeptes Mülheim 2020, welches 2009 entwickelt wurde, umzusetzen.	ja	Siehe 2.8
11.13		Verfahren Kritik, dass es kein ergebnisoffenes Verfahren gab, sondern zu unzulässigen Einschränkungen bei den Vorgaben an die Planer gekommen ist. Kritik, dass ausschließlich die Interessen der Eigentümer bei der Planung eines zentralen und großen Gebietes in einem der am stärksten benachteiligten Sozialräume Kölns maßgebend sind.	nein	Die Vorgaben des Werkstattverfahrens sind durch verschiedenste Parameter definiert worden. Dies sind beispielsweise Planungsvorgaben durch übergeordnete Planungen wie den Flächennutzungsplan (Darstellung als Gewerbegebiet), durch Planungsmaximen, welche die Politik vorgibt (keine Heranrückende Wohnbebauung gegenüber den nachbarlichen Industriebetrieben) oder durch konkrete Ansiedlungsabsichten des Grundstückseigentümers (Hotel, Gewerbe) definiert. Die Summe der Vorgaben definierte den Nutzungsrahmen der Aufgabenstellung und ließ genügend Raum für offene Ergebnisse. Der sachgerechte Ausgleich zwischen den Partikularinteressen der Eigentümerin und denen der Allgemeinheit wird zudem in der Abwägung des Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Hierbei werden alle Belange gegen- und untereinander gerecht abgewogen.
11.14		Verfahren Kritik, dass zuvor gefasste Beschlüsse, moderne Standards gemischter städtebaulicher Entwicklungen und die Anliegen der Bewohner/innen des Stadtteils unberücksichtigt bleiben.	nein	Es gab vor dem angestoßenen Werkstattverfahren bzw. dem begonnenen Bebauungsplanverfahren für die Zurich Versicherung keinen Beschluss über eine konkrete Planung auf der Güterbahnhofsfläche. Die Umsetzung des zuletzt im Jahr 2010 erarbeiteten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Güterbahnhof

				<p>Mülheim scheiterte an einem fehlenden Investor. Geknüpft an das Realisierungsinteresse des neuen Eigentümers der größeren der beiden Flächen (OSMAB) wurde daher im Jahr 2014 ein neuer Anlauf gestartet. Entsprechend der politischen Beschlüsse wurde, nach der Absage der Zurich Versicherung für diesen Standort, das Werkstattverfahren durchgeführt, dessen Ziel ein städtebaulicher Entwurf als Planungsgrundlage für einen Bebauungsplan sein sollte.</p> <p>Innerhalb des Plangebiets soll eine Mischung verschiedener Gewerbenutzungen (Büros, Hotel, Gastronomie) realisiert werden. Auf dem südlichen Grundstück an der Keupstraße sollen zudem Wohnen und Einzelhandel errichtet werden. Die Realisierung einer Wohnnutzung auf dem nördlichen Grundstück wird aus den unter 5.4 genannten Gründen nicht weiter verfolgt.</p> <p>Die Anliegen der Bewohner, wie der übrigen interessierten Öffentlichkeit, wurden im Rahmen des Werkstattverfahrens berücksichtigt, welches die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung des Bebauungsplanverfahrens gem. § 3 Abs. 1 BauGB darstellt. Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit besteht im Rahmen der „Öffentlichen Auslegung“ gem. § 3 Abs. 2 BauGB.</p>
11.15		<p>Wohnbevölkerung an der Markgrafenstraße Kritik, dass die Wohnbevölkerung an der Markgrafenstraße durch lärmabschirmende Randbebauung von den lärmintensiven Sektoren des OSMAB-Geländes nicht Gegenstand des Verfahrens war. Kritik, dass hierzu vorgetragene Fragen nicht</p>	nein	<p>Grundsätzlich gilt, dass bei der Aufstellung eines Bebauungsplans im Rahmen des Abwägungsgebotes gem. § 1 Abs. 7 BauGB auch die Interessen der an das Plangebiet angrenzenden Nachbarschaft zu berücksichtigen sind. Liegen planbetreffende Grundstück – wie hier – außerhalb des</p>

		<p>beantwortet wurden.</p> <p>Kritik, dass das Gebot der Rücksichtnahme verletzt und eine Schädigung der benachbarten Wohnbevölkerung durch gesundheitsschädliche Gewerbelärmimmissionen in Kauf genommen wird.</p>		<p>Geltungsbereichs des Bebauungsplans, vermittelt das bauplanungsrechtliche Abwägungsgebot den Grundeigentümern der Umgebung des Plangebiets einen eigentumsrechtlichen Drittschutz, soweit die planbedingten Beeinträchtigungen in einem adäquat-kausalen Zusammenhang mit der Planung stehen und nicht von geringfügiger Art sind. Es besteht somit ein Rechtsanspruch auf Beachtung und gerechte Abwägung ihrer Eigentumsposition.</p> <p>Da das Planungskonzept lediglich nichtstörendes Gewerbe vorsieht (z.B. Büros) ist nicht davon auszugehen, dass die künftigen Nutzungen auf dem OSMAB-Grundstück zu lärmtechnischen Konflikten mit der Bebauung an der Markgrafenstraße führen werden. Dies soll durch eine entsprechende Begutachtung des künftigen Gewerbe- und Verkehrslärms nachgewiesen werden.</p> <p>Etwaige Auswirkungen der Drahtwerke auf die Nutzungen an der Markgrafenstraße wären nur dann im Rahmen des Planverfahrens zu berücksichtigen, wenn durch die Neuplanung auf dem OSMAB-Grundstück eine Verschlechterung der Situation an der Markgrafenstraße eintritt (z.B. Abstrahlung/Verstärkung von Schall durch die Stellung von Gebäudekörpern). Dafür sind derzeit aber keine Anhaltspunkte ersichtlich, auch dies soll im Rahmen der weiterführenden Begutachtung nachgewiesen werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass durch die lärmabschirmende Bebauung der bisherigen Freiflächen eine Verbesserung der Immissionssituation herbeigeführt wird.</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				Darüber hinaus müssen die Drahtwerke die Nutzungen an der Markgrafenstraße bereits heute im laufenden Betrieb berücksichtigen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Drahtwerke über eine Betriebsgenehmigung verfügen, die sicherstellt, dass die jeweiligen Grenzwerte der TA-Lärm in den angrenzenden bestehenden Gebieten nicht überschritten werden.
11.16		Die Initiative Güterbahnhof Mülheim Angebot, dass die Initiative Güterbahnhof Mülheim als Gesprächspartnerin für konstruktive Lösungen und für tragfähige Kompromisse im Interesse einer integrativen Stadtentwicklung zur Verfügung steht.	Kenntnisnahme	-
11.17		Verfahren Forderung, dass die in den jüngsten Publikationen empfohlenen verantwortungsvollen und zukunftsorientierten Entwicklungen mit in die Planung einfließen: 1. Massiver Ausbau des bezahlbaren Wohnraums für wachsende Städte wie z.B. Köln unter Berücksichtigung der Unterbringung von Bevölkerung mit Fluchthintergrund 2. Verdichtung von städtischen Gebieten durch mehr flächensparende Durchmischung und die Verringerung von Mobilitätswängen (Stadt der kurzen Wege) 3. Ermöglichung neuer "Mischgebiete der Innenentwicklung" bzw. "urbaner Gebiete", die unter anderem durch die Zulassung passiven Lärmschutzes zur Abschirmung von Gewerbelärm eine engere Nachbarschaft von Gewerbe und Wohnen ermöglicht.	nein	Bei den genannten Punkten handelt es sich um grundsätzliche Planungsleitlinien, die im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklung berücksichtigt werden und nicht im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans gelöst werden können. Zur verstärkten Entwicklung von Wohnraum im geförderten Wohnungsbau wurde das Kooperative Baulandmodell Köln ins Leben gerufen, welches an bestimmte Parameter (u.a. Anzahl der Wohneinheiten, Grundstückswertsteigerung) geknüpft ist. Die geforderte bauliche Verdichtung kann sich nur an den planungsrechtlich zulässigen Obergrenzen von GRZ und GFZ orientieren. Die Ermöglichung neuer „Mischgebiete der Innenentwicklung“ bzw. „urbaner Gebiete“ kann nur von Seiten des Gesetzgebers durch eine Anpassung der Baunutzungsverordnung (BauNVO) befördert werden.
11.18		Neues Planungsrecht Forderung an die politischen Entscheidungsträger/innen	nein	Die Güterbahnhofsfläche liegt seit vielen Jahren brach. Bei jeglichen Auseinandersetzungen mit

		der Kommune, bereits im Vorgriff auf eine geforderte Ergänzung der BauNVO um den Baugebietstypen „Mischgebiete der Innenentwicklung“ bzw. „Urbane Gebiete“ und in Kooperation mit dem Landesbauministerium, dem Bundesbauministerium und dem Deutschen Städtetag eine Ausweisung des überwiegenden Teils des Güterbahnhofsgebietes als urbanes Gebiet planerisch zu ermöglichen und durch Beschluss abzusichern.		dieser Fläche wurde deutlich, welches Potenzial diese Fläche für den Mülheimer Norden hat. Auch im Werkstattverfahren war Konsens, dass eine möglichst zügige Umsetzung der Planung verfolgt werden soll. Es soll daher nicht auf Gesetzesnovellierungen gewartet werden, zumal das Baugesetzbuch und die Baunutzungsverordnung in ihren jetzigen Fassungen bereits genügend Gestaltungsspielraum belassen, ein urbanes Quartier planungsrechtlich zu sichern.
11.19		Kooperatives Baulandmodell Forderung, dass für das Gebiet unter allen Umständen das Kooperative Baulandmodell Anwendung findet.	nein	Das Kooperative Baulandmodell der Stadt Köln greift u.a., sobald mehr als 25 Wohnungen innerhalb des Bebauungsplanes realisiert werden sollen. Dies ist für das Grundstück der OSMAB nicht der Fall. Für das südliche Teilgebiet an der Keupstraße ist im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung zu ermitteln, ob die Anwendungsvoraussetzungen des Kooperativen Baulandmodells erfüllt sind.
11.20		Auflage auf Baugenehmigung Forderung, Baugenehmigungen, z.B. für das Hotel, mit der Erfüllung der öffentlichen und sozialen Anforderungen des Stadtteils zu verknüpfen, wenn sich der Eigentümer nicht kooperationsbereit zeigen sollte.	nein	Die Baugenehmigung ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die Bewilligung einer Baugenehmigung kann nicht an die Erfüllung freiwilliger öffentlicher und sozialer Leistungen geknüpft werden. Sie richtet sich allein nach der planungsrechtlichen und bauordnungsrechtlichen Rechtmäßigkeit eines Vorhabens.
11.21		Verkauf des Grundstücks Angebot, falls es einen Verkaufswillen beim Eigentümer gibt, das Grundstück durch die Wohnungsgenossenschaft Generationensolidarität zu kaufen. Sollte es keinen Verkaufswillen an die Genossenschaft geben, soll die Stadt das Gebiet erwerben und anschließend an die Genossenschaft	nein	Der Verkauf der Fläche obliegt der Grundstückseigentümerin OSMAB. Seitens der Stadt besteht derzeit keine Veranlassung diese Flächen zu erwerben, da Planungsziel ist, ein überwiegend gewerblich genutztes Quartier zu entwickeln.

		<p>veräußern. Je nach Größe des Areals ist eine Kooperation zwischen den Genossenschaften Generationensolidarität und GAG denkbar.</p> <p>Angebot, dass die Wohnungsgenossenschaft Generationensolidarität 200 Wohnungen plant, davon ca. 60% sozialen Wohnungsbau zum Preis von 6,25 Euro. Der Vorteil liegt hier darin, dass die Genossenschaftswohnungen auf Dauer angelegt sind. Es entfällt zu keinem Zeitpunkt die Sozialbindung.</p> <p>Angebot, dass die Initiative Güterbahnhof Mülheim einen sozial nachhaltigen Beitrag zur Umsetzung der Großstadtstrategie in Köln-Mülheim leistet und an der Beseitigung lokaler Versorgungs- und Integrationsmängel mitwirkt.</p>		
12 12.1	17.12.2015	<p>Öffentlicher Raum / Plätze Kritik, dass das Gebäudeensemble am Kreuzungspunkt Keupstraße / Markgrafenstraße, die Entrée-Situation, von der Haltestelle Keupstraße kommend, zwar betont, aber nicht den dort notwendigen Freiraum schafft. Hinweis, dass der Entwurf der Büros LIN / TOPOTEK 1 die Entrée-Situation gut löst, indem eine Platzfläche vorgesehen wird.</p>	ja	<p>Das Beratungs- und Begleitgremium des Werkstattverfahrens folgt der Forderung nach mehr Freiraum mit seinem in der Beurteilung des Siegerentwurfs geäußerten Wunsch nach einer Aufweitung des Straßenraums entlang der Keupstraße und noch mehr Raum für Fußgänger. Grundsätzlich werden die städtebauliche Betonung des Kreuzungspunktes Keupstraße / Markgrafenstraße sowie die Wegführung von der Keupstraße zum neuen Platz in Verlängerung der Heidkampstraße jedoch lobend hervorgehoben.</p>
12.2		<p>Öffentlicher Raum / Plätze Kritik, dass der sogenannte „Carlsplatz“ den Lebensschwerpunkt in Richtung des Gewerbeviertels hin orientiert. Der Vorschlag eines großen Platzes von LIN / TOPOTEK 1 als Querung des Areals, schafft eine gelungene Verbindung des Wohn- und Gewerbeviertels und bietet gleichzeitig den schützenswerten Bauten Freiraum. Hierdurch wird das Zusammenwachsen der Quartiere</p>	nein	<p>Der Platz hat in erster Linie die Funktion, einen Beitrag zum Freiflächenbedarf im neuen Quartier sowie in näherer Umgebung zu leisten. Im Rahmen der Diskussion der unterschiedlichen Entwurfsbeiträge wurde die Lage vor den denkmalgeschützten Gebäuden als städtebaulich sinnvoll bewertet. Der räumliche Bezug zur Markgrafenstraße und zum westlich angrenzenden Quartier wurde,</p>

		gestärkt.		nicht zuletzt aufgrund der vorhandenen Barriere der Stadtbahntrasse sowie der städtebaulichen Struktur der Markgrafenstraße, weniger stark gewichtet. Zur Förderung des Zusammenwachsens der Quartiere sind dennoch Blick- und Wegebeziehungen vom Platz in Richtung Markgrafenstraße vorgesehen.
12.3		<p>Markgrafenstraße Kritik, dass die Baukante zur Markgrafenstraße in einer geraden Linie verläuft und bei Ein- und Zugängen Adressierungen auf dieser Straßenseite fehlen. Es fehlt Aufenthaltsqualität. Kritik, dass es entlang der Markgrafenstraße bis zur Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ keine Aufweitung als nutzbaren Aufenthaltsraum gibt.</p>	teilweise	<p>Die Wahl, den zentralen Freiraum auf der Ostseite an der Schanzenstraße gegenüber den denkmalgeschützten Altbauten vorzusehen, wurde vom Beratungs- und Begleitgremium des Werkstattverfahrens ausdrücklich gelobt. Um hier einen möglichst großzügigen Freiraum entwickeln zu können, rückt die Bebauung an der Westseite so nah wie – vor dem Hintergrund der einzuhaltenden Abstandflächen – möglich, an den ohnehin bereits relativ breiten Straßenraum (Straße, Stadtbahntrasse, Grünfläche) heran. Dadurch entstehen eine relativ gerade Bauflucht ohne große Vor- und Rücksprünge sowie eine reduzierte Aufenthaltsqualität. Im Rahmen der vom Gremium geforderten realistischen Entwicklungsperspektive für die Markgrafenstraße soll geprüft werden, wo die Einrichtung von Adressen bzw. Gebäudezugängen möglich ist und inwiefern hier ein attraktiver Außenraum gestaltet werden kann. Grundsätzlich ist der neue Platz bzw. die Schanzenstraße/Peter-Huppertz-Straße als vorrangige Adresse der Neubauten zu betrachten. Aus den vorgenannten Gründen ist eine platzartige Aufweitung entlang der Markgrafenstraße nicht vorgesehen. Auch der nördliche Platz an der Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ muss noch auf seine Realisierbarkeit</p>

				hin überprüft werden, da dieser nicht vollständig Teil des Plangebiets ist. Siehe auch 8.13
12.4		Städtebauliche Struktur Hinweis, dass den Büros LIN / TOPOTEK 1 trotz des langgestreckten Plangebiets eine offene und transparente städtebauliche Struktur gelungen ist. Die Büros Atelier Kempe Thill / Aardrijk Landschap & Spel überzeugen mit dem großzügigen Grünstreifen entlang der Markgrafenstraße, die mit beidseitigen Fuß- und Radwegen versehen sind.	Kenntnisnahme	-
12.5		Gebäudehöhen Vorschlag, entlang der Markgrafenstraße mit Gebäudehöhen und Dachformen zu spielen, um ein spannendes Bild zu erzeugen.	Kenntnisnahme	Die Gebäudehöhen und Dachformen werden im weiteren Verfahren konkretisiert. In einer Gesamtbetrachtung des konkretisierten städtebaulichen Konzepts ist dann zu ermitteln, ob eher eine homogene oder divergierende Anmutung gegenüber der Markgrafenstraße zu verfolgen ist. Grundsätzlich wurde die „teils beliebig und unruhig wirkende Höhenstaffelung“ jedoch in der Beurteilung des Beratungs- und Begleitgremiums kritisiert.
12.6		Ecke Keupstraße/Markgrafenstraße Kritik, dass das geplante Gebäude aufgrund seiner Massivität und Höhe die Keupstraße visuell einzwängt.	teilweise	Die städtebauliche Betonung des Kreuzungspunktes Keupstraße / Markgrafenstraße durch den vorgesehenen Hochpunkt wird vom Beratungs- und Begleitgremium des Werkstattverfahrens lobend hervorgehoben. Dies wird damit begründet, dass die große Freifläche um die Stadtbahnhaltestelle „Keupstraße“ eine derartige räumliche Fassung am nördlichen Rand verträgt bzw. sogar erfordert. Dennoch wird der Stellungnahme insofern gefolgt, als dass auch das Gremium eine Aufweitung des Straßenraums entlang der Keupstraße und noch mehr Raum für Fußgänger gefordert hat.

				Siehe auch 12.1
12.7		Querung Forderung, dass die Querung der Stadtbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer nicht an der gefährlichen Biegung der Markgrafenstraße verortet werden soll, sondern eher mittig zwischen diesem Punkt und der Von-Sparr-Straße	nein	Siehe 5.2 und 8.12
12.8		Fahrradstellplätze Forderung, dass das Konzept auf dem Gelände ausreichend Fahrradstellplätze für die umliegenden Wohnungen und die zur Arbeit kommenden Fahrradfahrer enthalten soll.	ja	Für Fahrräder müssen im Plangebiet ausreichend Stellplätze vorgesehen werden. Vorgaben hierfür erhält die Stellplatzsatzung der Stadt Köln.
12.9		Carsharing-Station Forderung, dass eine Carsharing-Station auf dem Gelände eingerichtet wird.	ja	Der Vorschlag wird im weiteren Verfahren geprüft.

Köln, den 29.01.2016