



Die Oberbürgermeisterin
Stadtplanungsamt
61, 61/1
Willy-Brandt-Platz 2/Stadthaus
50679 Köln

23.02.2016
Herr Berkenkamp
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

"Deutz-Areal" in Köln-Mülheim

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

Termin: 27.01.2016

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 20:30 Uhr

Besucher: circa 190 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/-innen:

Vorsitzende:

Herr Fuchs, Bezirksbürgermeister Köln-Mülheim

Verwaltung:

Frau Müssigmann, Stadtplanungsamt, stellvertretende
Amtsleiterin, Leiterin Planungsteam 3 – Stadtbezirke 7 bis 9
Herr Berkenkamp, Stadtplanungsamt

Entwurfsverfasser:

Herr Storch, Architekt, Michael Zimmermann & Co.

Bauleitplanung:

Frau Stottrop, Stottrop Stadtplanung

Niederschrift:

Frau Schula, Stottrop Stadtplanung

Herr Fuchs, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Mülheim, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie die Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik. Er stellt das Podium vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Handhabung der Wortmeldezettel. Es wird darauf hingewiesen, dass die Veranstaltung zwecks Protokollerstellung aufgezeichnet wird.

Darüber hinaus weist Herr Fuchs darauf hin, dass schriftliche Eingaben im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung noch bis zum 12.02.2016 einschließlich an ihn gerichtet werden können. Bezirksbürgermeister Norbert Fuchs, Bezirksrathaus Mülheim, Wiener Platz 2a, 51065 Köln.

Herr Berkenkamp, der zuständige Planer vom Stadtplanungsamt, erläutert zunächst die Abfolge der Verfahrensschritte des Bebauungsplanverfahrens. Er geht dabei insbesondere auf die Beteiligungsmöglichkeit für die Öffentlichkeit ein, die nach den Regelungen des Baugesetzbuches zweimal im Verfahren vorgesehen ist. Er 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. Er 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.

Frau Stottrop vom Stadtplanungsbüro Regina Stottrop, das mit der Betreuung des Bebauungsplanverfahrens beauftragt wurde, beschreibt die Lage und die Bestandssituation des Plangebiets anhand von Stadtkarten, Luftbildern und Fotos. Im Mülheimer Süden ist auf brachgefallenen Flächen und in leerstehenden Industriehallen seit Jahren ein städtebaulicher Transformationsprozess zu beobachten, der nun gezielt auch auf dem „Deutz-Areal“ nach dem in wenigen Jahren bevorstehenden Umzug der ansässigen DEUTZ AG fortgesetzt werden soll. Als Ziele der Planung hebt sie die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers, den Erhalt schützenswerter Bausubstanz sowie die Schaffung eines Teils einer Grünverbindung zwischen Rhein und Mülheimer Stadtgarten hervor.

Sie verweist auf die übergeordneten Planungen, die zu berücksichtigen sind. Dies ist zum einen der Flächennutzungsplan, der für das Plangebiet ein Industriegebiet und ein Gewerbegebiet darstellt und daher parallel zum Bebauungsplan entsprechend der geplanten Mischnutzung geändert werden muss. Sie stellt des Weiteren den Landschaftsplan vor, der für das Plangebiet keine Aussagen macht. Frau Stottrop erläutert ferner, dass sich die Ziele für das „Deutz-Areal“ und das Rechtsrheinische Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2009 in Teilen decken. So sind die Verlängerung des Auenwegs hin zum Bergischen Ring, der Grünzug im Norden und die Ansiedlung von Büronutzung bereits im REK vorgesehen. Eine industriell/gewerbliche Nutzung, die seiner Zeit noch unter der Maßgabe des Fortbestandes der Deutz AG an dem Produktionsstandort fortgeschrieben wurde, ist durch die aktuelle Entwicklung obsolet und soll nicht weiter verfolgt werden. Eine weitere maßgebliche Planungsvorgabe stellt das Ergebnis des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ dar. Dieses Verfahren wurde in den Jahren 2013/2014 unter Beteiligung der Öffentlichkeit und Grundstückseigentümer durchgeführt und definiert die städtebauliche Zielsetzung für die Entwicklung eines gemischt genutzten und lebendigen Stadtteils. Aus dem Ergebnis des Werkstattverfahrens gehen neben dem „Deutz-Areal“ drei weitere Bebauungspläne hervor.

Herr Storch, verantwortlicher Architekt vom Büro Michael Zimmermann & Co., erläutert das städtebauliche Planungskonzept „Deutz-Areal“, das das Werkstattergebnis weiterentwickelt. Das Plangebiet gliedert sich in verschiedene Bereiche. Der bis zum Bergischen Ring verlängerte, neue Auenweg stellt die Lebensader des Quartiers dar. Weiteres gliederndes

Elemente ist der große städtische Freiraum, der ein grünes Bindeglied zwischen Rheinufer und Mülheimer Stadtpark erzeugt und einen elementaren Bestandteil des Entwurfs darstellt. Er soll in seiner Gestalt nicht als klassischer Park angelegt werden, sondern urbane Charakterzüge tragen. Ergänzt wird dieser Freiraum durch kleinere Grünkorridore, die wie Finger vom Rhein ins Gebiet greifen. Einer dieser Finger soll beispielsweise als weitestgehend autofreier Boulevard ausgebildet werden.

Nördlich anschließend an den großen Grünzug werden die vorhandenen Strukturen an der Horststraße weitergebaut und eine klare Kante zum urbanen Freiraum ausgebildet. Begrenzt durch den Grünzug, die Deutz-Mülheimer Straße und den neuen Auenweg entsteht ein Quartier in Blockrandstruktur, das vornehmlich dem Wohnen dient und sich in seiner Geschossigkeit am Bestand und den städtischen Strukturen in der Nachbarschaft orientiert. Darüber hinaus gibt es eine lineare Struktur, die dem Auenweg und der bestehenden Gewerbebebauung entlang der ICE-Trasse folgt. Dieser Riegel soll vorrangig gewerblich genutzt werden. Die bestehende gewerbliche Nutzung ‚Beeline‘ entlang des Bahndamms wird durch ein Parkhaus in Richtung Süden fortgesetzt. Am Knickpunkt des neuen Auenwegs entsteht ein Platz, um den sich verschiedenen Nutzungen gruppieren. Neben der Wohn- und Gewerbenutzung finden sich dort ein möglicher Schulstandort und Flächen für Gastronomie und Einzelhandel. Die südliche Spitze des Plangebietes ist gewerblich geprägt.

Frau Stottrop erläutert in kurzen Worten, dass im weiteren Verfahren verschiedene Themen gutachterlich untersucht werden. Dies sind im Einzelnen:

- Verkehr
- Straßen- und Entwässerungsplanung
- Schallimmissionen
- Altlasten und Bodensanierung
- Umwelt und Artenschutz

Sie stellt die zuständigen Gutachter vor und übergibt das Wort an Herrn Berkenkamp. Herr Berkenkamp wiederholt die Fristen zur Abgabe der schriftlichen Stellungnahmen.

Herr Fuchs bittet um die Wortmeldezettel und eröffnet die Diskussion.

1. **NN** zeigt sich erfreut über die gezeigte Planung. Sie ist eine Bereicherung für ganz Mülheim. Vor allem das gemischte Quartier mit Wohnen und Arbeiten in direkter Nachbarschaft ist etwas, das gebraucht wird. Die Grünzüge und die Verlängerung des Auenwegs setzen das Ergebnis des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ fort und sind sehr zu begrüßen.

NN sieht in Bezug auf den Verkehr Schwierigkeiten und beschreibt welche Überlegungen im Rahmen des „Rechtrheinischen Entwicklungskonzeptes“ (REK) bereits zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Großraum Köln-Mülheim getroffen wurden. Die geplante Straßenbahnlinie auf der Deutz-Mülheimer Straße wurde aufgrund des zu engen Straßenraums in der Vergangenheit verworfen und wird nun wieder von der KVB verfolgt.

Die Wohnquartiere und Arbeitsplätze, die durch die zahlreichen Planungen im Stadtteil Mülheim neu entstehen werden, generieren Neuverkehre, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den gesamten Verkehr und die Belastungen der Bürger durch Feinstaub, Stickoxid und Lärm haben. NN fragt, wie die verkehrliche Lösung aussehen wird.

Frau Müssigmann bedankt sich für das Lob und freut sich über die geäußerte Zustimmung zum vorgestellten Konzept. Sie ist froh, dass mit der DEUTZ AG und dem Büro Michael Zimmermann & Co. gute Partner gefunden wurden, die die Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ fundiert umsetzen und

die Konzeption fortführen. Frau Müssigmann äußert sich optimistisch, dass im Plangebiet ein gut funktionierendes gemischtes Quartier realisiert werden kann.

Die angesprochenen Verkehrsthemen sollen gelöst werden. Die erwähnten Problematiken wurden bereits in einer überschlägigen Betrachtung während des Werkstattverfahrens untersucht. Ein Ergebnis der Auseinandersetzung war die Verlängerung des Auenwegs zum Bergischen Ring, die Herr Storch in seinem Vortrag gezeigt hat.

Die Fragestellung, wie man eine Straßenbahn auf der Deutz-Mülheimer Straße unterbringen kann, wurde anhand von zwei Varianten durchgespielt. Die Variante, in der die Straßenbahnlinie einen eigenen Bahnkörper hat, der dem Autoverkehr nicht zur Befahrung zur Verfügung steht, kann nicht realisiert werden, da die vorhandene Straßenraumbreite nicht ausreicht.

Die zweite Variante sieht vor, die Straßenbahn in den vorhandenen Straßenraum zu integrieren, d.h. die Straßenbahntrasse vom Autoverkehr befahrbar zu machen. Diese Ausgestaltung ist realisierbar, wird aber derzeit nicht finanziell gefördert. Die Stadt hält die Trasse für den Fall einer Möglichkeit zur Finanzierung frei.

Darüber hinaus beschäftigt sich die Stadt mit Mobilitätskonzepten, beispielsweise im Rahmen des EU-Konzepts „Horizon 2020“. Das Verkehrskonzept ist ein wichtiger Baustein für die zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen, der eine gesamtheitliche Betrachtung, über den Autoverkehr hinaus, notwendig macht.

2. NN fragt wer der Auftraggeber der vorgestellten Planung ist.

Er ergänzt die Wortmeldung von NN zum Thema Verkehr um die Forderung, die Straßen im Einzugsgebiet der Messe Köln zu verbreitern. Er gibt ebenfalls zu bedenken, dass die verkehrlichen Belastungen nicht nur im neuen Quartier spürbar sein werden, sondern auch ausstrahlen werden. Er schlägt einen Stellplatzschlüssel von 0,5 oder 0,3 in Kombination mit alternativen Verkehrskonzepten vor.

Frau Müssigmann erklärt, dass es sich bei der vorgestellten Planung um einen investorenfinanzierten Angebotsbebauungsplan handelt. Hinter dem Planverfahren „Deutz-Areal“ steht ein konkreter Investor, der sich vertraglich verpflichtet das Bebauungsplanverfahren nach Baugesetzbuch umzusetzen und alle Kosten zu tragen.

Die Eigentümerin der wesentlichen Grundstücke des Areals ist die

Deutz-Mülheim Grundstücksgesellschaft mbH (nachfolgend DMG genannt).

Die DMG ist in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen. Im Rahmen eines Projektsteuerungsvertrages hat die DMG die DEUTZ AG beauftragt, für ihre Grundstücke in Köln-Mülheim Baurecht zu schaffen. Die DEUTZ AG ist der direkte Ansprechpartner, der das Bebauungsplanverfahren begleitet.

Frau Müssigmann erläutert, dass die Verkehrsbetrachtung des Werkstattverfahrens sehr großräumig ist und bis zum Stadtteil Kalk reicht und sich beispielweise mit der Verlängerung und Ampelschaltung des Walter-Pauli-Rings befasst. Bei der Entwicklung des Mülheimer Südens inklusive Hafen geht es stark um das Mobilitätsverhalten in Zukunft und im Zuge dieser Veränderung müssen auch Straßenräume angepasst werden. Die Anforderungen einer Großmesse werden dabei immer berücksichtigt.

3. NN kritisiert, dass bei allen Planungen in Mülheim, z.B. Lindgens-Areal oder ehemaliger Güterbahnhof Mülheim, ein Verkehrskonzept fehlt. Das ist etwas, dass vor Planungsbeginn vorliegen muss.

Er äußert Bedenken, dass die Verlängerung des neuen Auenwegs zum Bergischen Ring die verkehrliche Situation auf dem Ring und dem bereits heute belasteten Rendsburger Platz deutlich verschlechtern könnte. Zusammen mit dem neuen Auenweg würden vier Straßen auf einem kurzen Streckenabschnitt auf den Bergischen Ring einmünden.

Er mutmaßt, dass das Plangebiet „Deutz-Areal“ fertig bebaut sein wird und es zu diesem Zeitpunkt immer noch keine Straßenbahn geben wird. Er schlägt vor, die Buslinie 150 vom Wiener Platz über Thermalbad, Tanzbrunnen, Bahnhof Deutz, Henkelmännchen, Deutz-Mülheimer Straße zurück zum Wiener Platz zu führen.

Frau Müssigmann erläutert, dass die im Werkstattverfahren begonnenen Verkehrsbetrachtungen weiter vertieft werden müssen. Aufgrund der vielen Untersuchungen, die bereits gemacht wurden, ist Frau Müssigmann zuversichtlich, dass Wege aufgezeigt werden können, wie das Verkehrssystem in Zukunft funktionieren kann.

Leider kann sie keine Auskunft darüber geben, wann die Straßenbahn realisiert wird. Es wird in dieser Hinsicht noch gearbeitet. Man befindet sich bereits mit der KVB in Gesprächen darüber, wie eine Buslinie eingerichtet werden kann. Aus diesem Grund nimmt Frau Müssigmann die Anregung zur Linie 150 gerne auf.

- 4. NN** wünscht sich einen visionären Ansatz für den Verkehr im künftigen Quartier. Er regt an, sich über automobil-ungebundene Konzepte Gedanken zu machen und nicht die schöne Idee zur Nutzung des Deutz-Areals durch Stellplätze zu verschandeln. Er gibt den Rat, sich von anderen Städten etwas abzugucken.

Frau Müssigmann freut sich über die Ermutigung, visionär zu denken und in Bezug auf das Mobilitätskonzept rigider zu sein. Sie nimmt diesen Vorschlag gerne auf.

- 5. NN** fragt, ob über die zeitlichen Abläufe und mögliche Fertigstellungstermine bereits Aussagen gemacht werden können. Er möchte weiterhin wissen, ob es zu einem späteren Zeitpunkt eine ähnliche Beteiligungsmöglichkeit für die Bürger geben wird, da er diese gerne wahrnehmen möchte.

Herr Berkenkamp erläutert, dass die heutige Abendveranstaltung die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach §3(1) BauGB ist und die erste Beteiligungsmöglichkeit im Verfahren darstellt. Im weiteren Verlauf des Planverfahrens, wenn ein deutlich konkreter Entwurf mit den eingearbeiteten Anregungen der Träger öffentlicher Belange und der Bürger vorliegt, wird der Plan mit allen dazugehörigen Unterlagen und Gutachten für die Dauer eines Monats offen gelegt. Das entspricht der Beteiligungsmöglichkeit nach §3(2) BauGB.

Frau Müssigmann ergänzt die Ausführungen von Herrn Berkenkamp um die Information, dass die genannte Offenlage im Stadthaus Deutz stattfindet und es keine Abendveranstaltung wie die heutige geben wird. Im Rahmen der Offenlage können im direkten Dialog die Pläne und Gutachten besser erläutert werden und Fragen im Vier-Augen-Gespräch intensiver beantwortet werden.

Die Frage nach den zeitlichen Abläufen beantwortet Frau Müssigmann indem sie kurz erläutert, dass man für ein Bebauungsplanverfahren in der Regel mit zwei Jahren bis zum Satzungsbeschluss rechnen muss. Wenn das Verfahren problemlos verläuft, ist der Bebauungsplan gegen Ende des Jahres 2017 fertig. Daran schließen sich die ersten Erschließungsmaßnahmen wie beispielsweise der Straßen- und Kanalbau an. Parallel dazu wird es Bauanträge für erste Hochbauten geben. Frau Müssigmann prognostiziert vorsichtig, dass die ersten Wohnungen im Jahre 2020 bezugsfertig sein werden.

- 6. NN** fragt, wann die Altlastenbeseitigung stattfinden wird.

Frau Müssigmann erklärt, dass die Altlastenbeseitigung konkret im Rahmen der einzelnen Baumaßnahmen stattfinden wird. So müssen beispielsweise die nicht weiter

nutzbaren Gebäude auf dem Gelände sehr kontrolliert abgebrochen werden, weil sie Schadstoffbelastungen aufweisen können.

7. **NN** regt an, die Beteiligungsmöglichkeit der Bürger nach §3(2) BauGB im weiteren Verfahren auch als Abendveranstaltung durchzuführen, da in diesem Rahmen der Gedankenaustausch besser funktioniere.
NN spricht in Bezug auf das Thema Lärm die EU-Richtlinie zur Minderung an und fragt nach Minderungsmöglichkeiten für Lärm, der von Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Bolzplätzen ausgeht.

Herr Lüttgen von ADU Cologne erklärt, dass derzeit alle Lärmarten untersucht werden, mitunter auch der Straßenverkehr. Der Ist-Zustand wird einer genauen Betrachtung unterzogen. Später wird eine Berechnung auf Grundlage der Verkehrsgutachten durchgeführt, die zeigt, wie hoch der Lärm in Zukunft sein wird. Bei Überschreitung der Richtwerte werden Maßnahmen zum Schutz vor Lärm getroffen.
Herr Lüttgen führt weiterhin aus, dass der Lärm von Kindern in der Regel sozialadäquat ist, was bedeutet, dass er hingenommen werden muss. Dennoch sollen Messungen vorgenommen werden und eventuell Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.

Herr Fuchs greift das Thema Schule auf und legt dar, dass im gesamten Mülheimer Süden zwei Grundschulen und eine weiterführende Schule, sehr wahrscheinlich eine Gesamtschule, benötigt werden. Eine Grundschule und die weiterführende Schule sollen im Plangebiet untergebracht werden. Die zweite Grundschule wird an anderer Stelle im Mülheimer Süden zu verorten sein.

8. **NN** wünscht sich nicht nur eine Betrachtung der Lärmwerte im Plangebiet, sondern auch eine genaue Untersuchung des Lärms außerhalb des Gebietes, der vorrangig durch die Verkehre der neuen Anwohner und Arbeitnehmer entstehen wird. Dabei geht es ihm vor allem um die bestehenden Straßen, die bereits heute übermäßig mit Stickoxid, Feinstaub und Lärm belastet sind.
Er regt weiterhin an, dass Fragenstellungen zur Abwicklung der Verkehre immer im Vorfeld von städtebaulichen Planungen geklärt sein müssen.
9. **NN** möchte wissen, wie hoch der geplante Anteil an sozialem Wohnungsbau im Plangebiet ist.

Frau Müssigmann erläutert, dass der Rat der Stadt Köln das sogenannte Kooperative Baulandmodell beschlossen hat. Das Kooperative Baulandmodell hat die Investorenverpflichtung zur Errichtung von 25% gefördertem Wohnungsbau zum Inhalt. Es müssen allerdings gewisse Voraussetzungen erfüllt sein, damit das Baulandmodell zur Anwendung kommt. Frau Müssigmann zeigt sich optimistisch, dass diese Voraussetzungen erfüllt werden.

10. **NN** erkundigt sich, ob es richtig ist, dass eine Straßenbahn auf der Deutz-Mülheimer Straße nur dann möglich ist, wenn sie nicht im eigenen Gleisbett geführt wird, sondern die Fahrspur auch vom Autoverkehr genutzt werden kann. Er erläutert weiterhin, dass es den Wunsch gibt, die Stadtbahnlinie 4 nach Flittard oder gar Leverkusen weiterzuführen. Dadurch ergeben sich andere Einzugsbereiche und Fahrgastzahlen, die eine Entlastung der Linie 4 erforderlich machen.
Er äußert sich kritisch zur Argumentation, dass nur eine förderfähige Stadtbahntrassierung in Betracht kommt. Man soll andere Wege und Mittel suchen, der Notwendigkeit einer neuen Stadtbahn zu begegnen.

Herr Fuchs stimmt NN zu und erläutert, dass es einen Zusammenschluss der

Investoren in Mülheim Süd gibt, die ein Mobilitätskonzept entwickeln lassen wollen und sich mit der Fragestellung beschäftigen, wie die Finanzierung des nicht durch Landes- oder Bundeszuschüsse geförderten Teils des Stadtbahnbaus aussehen könnte. Außerdem gibt es Beschlüsse der Stadt Köln, der Bezirksvertretung und der Stadt Leverkusen die Linie 4 bis nach Opladen zu verlängern.

11. **NN** führt aus, dass Hitze und Starkregenereignisse in Zukunft ein wichtiges Thema in der Stadt sein werden. Er fragt, was die Planungen für den Fall von Starkregenereignissen vorsehen.

Weiterhin führt er aus, dass während des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ die Überlegung bestand, ein Justizzentrum in Mülheim unterzubringen. Er fordert in diesem Zusammenhang die Verortung von wichtigen städtischen Einrichtungen auf der rechtsrheinischen Seite Kölns.

Herr Marasli von Dr. Brenner Ing. erklärt, dass die Stadtwerke Köln bereits Kanaldaten zur Verfügung gestellt haben. Die Pflicht zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Plangebiet nach BauGB befindet sich derzeit noch in Klärung mit den Stadtentwässerungsbetrieben. Die Versickerungspflicht kann erfüllt werden, indem das Regenwasser in den Grünflächen versickert wird.

Herr Marasli führt aus, dass sich große Kanäle in der der Deutz-Mülheimer Straße und im Bergischen Ring befinden, die in ihren Dimensionen ausreichen, um das Schmutz- und Mischwasser aus dem Plangebiet aufzunehmen.

Frau Müssigmann fügt bezüglich der Hitzethematik noch hinzu, dass die Erfahrungen, die mit der Begrünung von Flachdächern gemacht wurden, sehr gut sind. Die Dächer strahlen die Hitze durch die Begrünung nicht ab, sondern verarbeiten sie. Begrünung und Bepflanzung trägt im Allgemeinen zur Kaltluftbildung bei. Weiterhin soll betrachtet werden, wo die Frischluftschneisen zum Transport von kalter Luft liegen. Diese dürfen nicht verbaut werden.

12. **NN** fragt, ob tatsächlich nur 25% der Wohnungen durch geförderten Wohnungsbau realisiert werden sollen. Er erkundigt sich nach der Zahl der Eigentumswohnungen.

Frau Müssigmann erklärt, dass es derzeit keine Kenntnis über die Verteilung des Wohnungsmixes gibt. Auch ist es momentan nicht möglich, den Anteil an Mietwohnungsbau und Eigentumswohnungen zu beziffern. Sie verweist auf das Kooperative Baulandmodell, das sehr wahrscheinlich zum Einsatz kommen wird und korrigiert die soeben genannte Zahl von 25% gefördertem Wohnungsbau auf 30%.

13. **NN** möchte in Erfahrung bringen, ob die erwähnte Verlängerung des Auenweges auch einen mehrspurigen Ausbau beinhaltet. Des Weiteren führt sie aus, dass die angesprochenen Mobilitätskonzepte, basierend auf Carsharing und E-Bikes, Zukunftsmusik sind und nicht die aktuellen Bedürfnisse der Autofahrer spiegeln. Sie erkundigt sich, ob genügend Stellplätze, z.B. in Tiefgaragen, in der Planung vorgesehen sind.

Frau Müssigmann beschreibt den Konflikt, der sich bezüglich der Mobilitätskonzepte in den Wortmeldungen der Bürger offenbart. Einerseits gibt es die Aufforderung visionär zu denken, auf der anderen Seite sollen genügend Stellplätze für den privaten PKW vorgesehen werden. Die Zielsetzung der Stadt Köln ist es, nicht für jeden Haushalt einen Stellplatz nachzuweisen, sondern unter Zuhilfenahme von intelligenten Mobilitätskonzepten - beispielsweise Carsharing-Angeboten - die Stellplatzzahl zu verringern. Sie wünscht sich ein Umdenken bei den Bürgern und hofft, dass die zukünftigen Bewohner des Quartiers die neuen Mobilitätsangebote annehmen.

Bezüglich des Auenwegs führt Frau Müssigmann aus, dass es bauliche Veränderungen in Form von Kreisverkehren geben wird. Die gefahrene Geschwindigkeit soll deutlich verringert werden. Ein Ausbau auf mehrere Spuren pro Fahrtrichtung ist nicht vorgesehen.

14. **NN** wünscht sich Absenkungen der Bürgersteige für Fahrradfahrer, beispielsweise auf der Höhe der Claudius-Therme. Zebrastreifen, die das Queren der Straße erleichtern, wären ebenfalls wünschenswert.

Frau Müssigmann bedankt sich für den Hinweis und führt aus, dass bei allen neuen Straßenbauprojekten auf die Eignung für den Radverkehr geachtet wird. Die Anregung, eine Querung auf Höhe der Therme zu erleichtern, nimmt sie auf und wird diesen Sachverhalt mit den Fachkollegen erörtern.

Herr Fuchs ergänzt, dass es bereits Beschlüsse aus der Bezirksvertretung dieses Thema betreffend gibt.

15. **NN** fällt positiv auf, dass sich die Vertreter der Stadt und Herr Bezirksbürgermeister Fuchs zu neuen Mobilitätskonzepten bekannt haben. Er führt aus, dass die heute beschlossenen Maßnahmen und Planungen für spätere Generationen gemacht werden. Er fordert Nachhaltigkeit und nochmals visionäres Denken.

Herr Fuchs stellt fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gibt. Er weist nochmals auf die Möglichkeit hin, schriftliche Stellungnahmen bis zum 12. Februar 2016 abzugeben. Er bedankt sich für die angeregte Diskussion und schließt die Veranstaltung.

Gezeichnet _____
Herr Fuchs
(Bezirksbürgermeister Köln-Mülheim)

Gezeichnet _____
Frau Schula
(Schriftführerin)