

## Darstellung und Bewertung der zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf 63475/01

### –Arbeitstitel: Häuschensweg in Köln-Bickendorf– fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 08. März 2017 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht. Die öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurfs 63475/01 mit Begründung erfolgte in der Zeit vom 16. März bis einschließlich 18. April 2017 beim Stadt-planungsamt (Stadthaus).

Während der Auslegungsfrist sind 2 Stellungnahmen abgegeben worden.

Nachfolgend werden die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen dokumentiert und nummeriert. Daran anschließend werden der Inhalt der Stellungnahmen (stichwortartig) sowie die Entscheidung durch den Rat dargestellt.

Von den abgegebenen Stellungnahmen werden nur diejenigen aufgeführt, welche die planungsrechtlichen Festsetzungen betreffen sowie diejenigen, die sich auf die Auswirkungen der Festsetzungen beziehen.

Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt. Den Fraktionen der zuständigen Bezirksvertretung, des Stadtentwicklungsausschusses und des Rates wird Name und Adresse der Absender der Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
1	<p>Als Eigentümer des Mehrfamilienhauses Sandweg 4 erheben wir Einwendungen gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p> <p>Hierzu werden folgende Argumente vorgetragen:</p> <p>Lage der Tiefgaragenein- und ausfahrt</p> <p>Die Tiefgaragenzufahrt liege direkt an dem Kreuzungsbereich Grüner Brunnenweg / Sandweg / Subbelrather Straße. An dieser ohnehin bereits viel befahrenen Kreuzung stelle die Tiefgaragenzufahrt für 171 Wohnungen ein erhebliches Mehraufkommen an Verkehr dar. Hinzu komme, dass der aktuelle Ausbau der Kreuzung bereits heute zu belastigenden Rückstausituationen führe.</p>	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt	Die Tiefgaragenzufahrt ist bewusst an die übergeordnete Straße, hier die Subbelrather Straße gelegt worden. Eine wie von den Einwenderinnen vorgeschlagene Zufahrt im Bereich Nagelschmiedsgasse/Häuschensweg ist städtebaulich unerwünscht. Eine Rampe/Ausfahrt wäre auch mit der von der Bezirksvertretung Ehrenfeld geforderten Gesamtgestaltung nicht vereinbar. Zudem wäre aufgrund der bestehenden Einbahnstraßenregelung eine Tiefgaragenzufahrt nur über die Nagel-

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Es sei unerklärlich, weshalb nicht eine zweite Zufahrt im Bereich Nagelschmiedsgasse/Häuschensweg geplant werde, um die Verkehrssituation zu entzerren.</p> <p>Auch in der Vergangenheit sei der Lieferverkehr über zwei Zufahrten abgewickelt worden.</p> <p><u>Uneinheitliche Stellplatzangaben in der Begründung des Bebauungsplanes und dem Sachverständigengutachten</u></p> <p>In der Begründung werde ausgeführt, dass für 171 Wohnungen 128 Stellplätze für die Wohnnutzung und vier Stellplätze für die Beschäftigten der Kita vorgesehen seien.</p> <p>In einer Ergänzung zum Sachverständigengutachten verweise der Gutachter auf eine Tiefgaragenplanung von 151 Stellplätzen (davon vier Stellplätze für die Beschäftigten der Kita, vier Car Sharing-Plätze und neun Stellplätze für die Kompensation für entfallende Parkstände).</p> <p>Bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan müsse das Vorhaben über den Vorhaben- und Erschließungsplan eindeutig definiert werden. Hierzu gehöre auch eine genaue Darstellung des Tiefgaragengeschosses und der Anzahl der geplanten Stellplätze.</p> <p>Schon jetzt stehe fest, dass auch die künftigen Bewohner des Grundstücks „Rosen“ die Tiefgarage nutzen würden. Auch diesbezüglich hätte das Gutachten Aussagen treffen müssen.</p> <p><u>keine ausreichenden Stellplätze für den Besucherverkehr</u></p> <p>Bereits heute bestehe ein erheblicher Parkdruck in der umliegenden Nachbarschaft, da der Raum für Stellplätze zu 100 % ausgelastet sei. Es sei deshalb unbedingt erforderlich, auch</p>		<p>schmiedsgasse möglich. Diese ist aus verkehrstechnischer Sicht hierfür ungeeignet.</p> <p>Weiterhin ist zu bedenken, dass sich hier die geplante Kindertagesstätte befindet und der Hol- und Bringverkehr schwerpunktmäßig über den Kreuzungsbereich Ahornweg, Nagelschmiedsgasse, Häuschensweg abgewickelt werden wird. Hierdurch ergibt sich bereits eine Entzerrung der Verkehrssituation.</p> <p>Die in der Begründung genannten 128 Stellplätze sind die notwendigen Stellplätze nach der Bauordnung NRW unter Berücksichtigung des Stellplatzreduktionsfaktors von 25 % für die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan geplanten 171 Wohneinheiten.</p> <p>Die Tiefgaragenplanung sieht, wie von den Einwanderinnen vorgetragen, eine Gesamtzahl von 151 Stellplätzen vor. In diesen 151 Stellplätzen wurde das Grundstück „Rosen“ bereits mit berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahme wird insoweit berücksichtigt, dass in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Gesamtanzahl der Tiefgaragenplätze aufgenommen wird.</p> <p>Bei der Bebauung eines Grundstücks muss in der Regel je nach geplanter Nutzung eine bestimmte Mindestanzahl an Stellplätzen auf dem Grundstück nachgewiesen werden. Diese</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>oberirdisch für weitere Stellplätze zu sorgen. Es erscheine wenig praktikabel, den Besuchern ebenfalls Stellplätze in der Tiefgarage zuzuweisen.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan finde sich kein Hinweis darauf, dass diese Parksituation bei der Planaufstellung berücksichtigt worden sei. Der allgemeine Parkdruck in diesem Gebiet werde nicht erwähnt, vielmehr werde eine Stellplatzreduzierung von 25 % wegen der guten ÖPNV-Anbindung festgesetzt.</p> <p><u>Nicht nachvollziehbare Zahlen zum Verkehrsaufkommen</u></p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung seien zur Berechnung der Emissionen des öffentlichen Straßenverkehrs Verkehrszahlen genannt. Nähere Angaben, wie diese gemessen wurden fehlten. Es sei nicht nachvollziehbar, wie die 6.346 Autos, die vom Sandweg stadteinwärts führen und damit nur in den Grünen Brunnenweg oder in die Subbelrather Straße einbiegen könnten, im Grünen Brunnenweg zu 1.883 Autos bzw. in der Subbelrather Straße zu 7.653 Autos werden könnten. Gleiches gelte umgekehrt.</p> <p>Im Verkehrsgutachten werde der Mittelwert als „realistische Kenngröße“ herangezogen, ohne dass dies nachvollziehbar begründet werde. Die Parameter für die Nutzung Wohnen hätten erkennbar keinen Bezug zur konkreten Planung. Es erscheine verfehlt, auf den Durchschnitt des Stadtteils Bickendorf abzustellen und nicht auf die erwartete Bevölkerungsstruktur im VEP-Bereich. Auch sei der Begriff „MIV“ nicht erklärt. Die Herleitung der Verkehrszahlen sei nicht nachvollziehbar.</p> <p>Der Zeitpunkt der Verkehrszählung (14.04.2014) sei der erste Tag der Osterferien in NRW gewesen. Demzufolge fehle sowohl dem Verkehrsgutachten als auch dem darauf basieren-</p>		<p>Stellplätze werden als notwendige Stellplätze bezeichnet. Die Zahl der notwendigen Stellplätze ergibt sich aus den Bauordnungen der Bundesländer oder aus den Stellplatzverordnungen oder Stellplatzsatzungen der Gemeinden.</p> <p>Entsprechend der Bauordnung NRW (BauO NRW) wurde die bauordnungsrechtliche Anzahl an Stellplätzen (St) mit je 1 St/WE unter Berücksichtigung des Stellplatzreduktionsfaktors von 25 % ermittelt.</p> <p>Die Errichtung weiterer Stellplätze ist nicht erforderlich.</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung sind zur Berechnung der Emissionen des öffentlichen Straßenverkehrs DTV-Zahlen (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) angegeben. Die DTV-Zahlen geben die Verkehrsmenge in der Summe für beide Richtungen an. Eine, wie von den Einwanderinnen vorgenommene Addition der DTV-Zahlen ist somit nicht möglich und würde, wie zutreffend geschildert, zu nicht nachvollziehbaren Ergebnissen führen.</p> <p>Der Mittelwert als „realistische Kenngröße“ ist Stand der Technik und in vergleichbaren Verfahren gängige Praxis.</p> <p>Die Parameter für die Nutzung Wohnen sind der gängigen Literatur entnommen und beinhalten stadtteilspezifische Kennwerte. Die stadtteilspezifischen Kennwerte stellen einen hinreichenden Bezug zum geplanten Bauvorhaben her. Der Begriff MIV bedeutet motorisierter Individualverkehr. Die Herleitung der Verkehrszahlen ist in Anlage 2.1 des Verkehrsgutachtens mit allen erforderlichen Parametern dargestellt. Diese Anlage war während der öffentlichen Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einsehbar.</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>den Lärmgutachten die sachliche Basis und sei damit unverwertbar.</p> <p>Die weiteren Verkehrsbeobachtungen seien ebenfalls in verkehrssarmen Zeiten (26.05.2015, 16.06.2015) durchgeführt worden.</p> <p>Auch die betrachteten Zeiträume in der Subbelrather Straße von 8 – 9 Uhr entsprächen nicht der Höchstbelastung des Quellverkehrs (vgl. Ganglinien des Quellverkehrs –Einwohner Quelle: EAR 91).</p> <p>Auch bei der Parkraumerhebung wäre schwerpunktmäßig auf den Zeitraum 8.30-9.30 Uhr für die Kita abzustellen. Insgesamt ließe sich die Darstellung der Kita-Verkehre, insbesondere auch die „Erfahrungswerte“ Belegungsdauer, nicht nachvollziehen.</p> <p><u>schalltechnische Untersuchung</u></p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung seien zur Berechnung der Emissionen des öffentlichen Straßenverkehrs Verkehrszahlen genannt. Nähere Angaben, wie diese gemessen wurden fehlten.</p> <p>Grundsätzlich sei anzumerken, dass für eine belastbare Verkehrs- und Lärmaussage, die Grundstücke Rosen hätten mit einbezogen werden müssen.</p> <p>Die im Lärmgutachten zitierten Quellen seien teilweise in öffentlichen Bibliotheken nicht verfügbar bzw. schwer nachvollziehbar.</p> <p>Darüber hinaus vermenge das Gutachten die Rechtslage für</p>		<p>Der Zeitpunkt der Verkehrszählung war der 14.04.<b>2015</b> (vergleiche schalltechnische Untersuchung ADU cologne) und somit ein regelkonformer Zähltag. In der Verkehrlichen Analyse liegt sowohl für den 14.04.2014 (korrekt 14.04.<b>2015</b>) als auch für den 26.05.2015 (korrekt <b>27.05.2015</b>) ein Tippfehler vor.</p> <p>Das Verkehrsgeschehen am Knotenpunkt Subbelrather Straße wird maßgebend durch den Bestandsverkehr bestimmt. Der Neuverkehr des Plangebietes macht nur einen sehr geringen Anteil des Gesamtverkehrs aus. Der Zeitpunkt des höchsten Verkehrsaufkommens am Knotenpunkt wird also durch die zeitliche Verteilung des Bestandsverkehrs bestimmt. Der Neuverkehr verändert diesen Zeitpunkt nicht. Aus umliegenden Verkehrserhebungen liegt der Zeitpunkt des höchsten Verkehrsaufkommens eher zwischen 8-9 Uhr. Die Beobachtung am 27.05.2015 fand in diesem Zeitraum statt. Die Parkraumerhebung wurde zu hohen Parkdruckzeiten durchgeführt. Die Auswertung der Parkraumauslastung des Gebietes zeigt, gemäß Erwartung innerhalb eines Wohngebietes, gegen 7 Uhr den morgendlichen Spitzenwert, der danach sinkt.</p> <p>Die Aussagen in der schalltechnischen Untersuchung beruhen auf realistischen Messungen mit nachvollziehbaren Werten für die Lärmemissionen.</p> <p>Das Grundstück „Rosen“ wurde bei der Gutachtenbearbeitung mit berücksichtigt. Wie bereits oben ausgeführt sieht die Tiefgaragenplanung eine Gesamtzahl von 151 Stellplätzen vor. Diese 151 Stellplätze berücksichtigen auch das Grundstück „Rosen“. In den Gutachten wurde somit der maximal mögliche Tiefgaragenverkehr zugrunde gelegt.</p> <p>Es ist nicht erforderlich, dass sämtliche in Gutachten aufgeführte Quellen öffentlich zur Verfügung stehen, da es sich</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Kleinkinderspielplätze mit den Emissionen einer gewerblichen Einrichtung. Ebenso treffe der Aspekt der Sozialadäquanz des Lärms nicht auf Kitas, sondern nur auf Kinderspielplätze zu.</p> <p>Die Grundlage für die „Firmensteckbriefe“ sei nebulös. Hier hätte eine konkrete Erfassung der benutzten Maschinen ggf. durch Lärmmessung unter Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes erfolgen müssen.</p> <p>Die Außerachtlassung und fehlende Bewertung der Emissionen durch das Überfahren der Regenrinne, wie auch der Benutzung des Rollltores stelle einen Fehler dar.</p> <p>Im Ergebnis beruhe sowohl das Verkehrs- als auch das Lärmgutachten auf falschen Grundlagen. Aufgrund der dargestellten Defizite sei das Abwägungsmaterial insgesamt fehlerhaft aufbereitet worden. Ein abwägungsfehlerfreier Beschluss des Bebauungsplanes sei daher nach dem derzeitigen Stand nicht möglich.</p>		<p>bei diesen Gutachten nicht um Rechtsnormen handelt.</p> <p>Die von den Einwenderinnen gemachte Äußerung, der Gutachter vermenge die Rechtslage für Kleinkinderspielplätze mit den Emissionen einer gewerblichen Einrichtung kann nicht nachvollzogen werden. Die schalltechnische Untersuchung trifft keinerlei Aussagen zu Kleinkinderspielplätzen.</p> <p>Durch die Einführung des § 22 Absatz 1a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hat sich der Gesetzgeber dazu entschlossen, Kinderlärm im Vergleich zu sonstigen Lärmquellen zu privilegieren. Danach sind Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätzen und ähnlichen Einrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen mehr. Es ist nur auf grobe Rücksichtslosigkeit bei Um- und Neuplanung zu prüfen, die hier in keinem Fall gegeben ist.</p> <p>Die Gewerbebetriebe wurden als worst-case Betrachtung mit einer flächenbezogenen Schalleistung von 65 dB(A) vergleichbar mit der eines Industriegebietes angesetzt. Vor Ort waren lediglich sporadisch moderate Lärmemissionen aus den Betrieben festzustellen.</p> <p>Tiefgaragen sind nach dem Stand der Technik zu errichten. Relevanter Lärm durch das Überfahren der Regenrinne bzw. die Benutzung des Rollltores würde nicht dem Stand der Technik entsprechen.</p> <p>Die Grundlagen in der verkehrlichen Analyse als auch in der schalltechnischen Untersuchung sind korrekt. Das Abwägungsmaterial ist fehlerfrei und vollständig ermittelt worden.</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
2	<p><u>StEK Wohnen</u></p> <p>Die Zahlen zum STEK Wohnen seien widersprüchlich. Es werde mit einer Bedarfszahl von ca. 65.000 Wohneinheiten (WE) bis 2019 argumentiert. In der veröffentlichten Fassung des vom Rat am 11.02.2014 beschlossenen Konzeptes sei lediglich ein Bedarf von 52.00 WE bis zum Jahr 2030 abzulesen.</p> <p><u>Aufstellungsbeschluss aus Dezember 2013</u></p> <p>Das Vorhaben widerspreche mit seiner überwiegenden Viergeschossigkeit dem Aufstellungsbeschluss aus Dezember 2013. In diesem sei ausgeführt „maximal drei Vollgeschosse, am Häuschensweg sind vier Geschosse denkbar“.</p> <p>Der Aufstellungsbeschluss lege auch fest, dass die Obergrenzen des § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) unter Anrechnung des § 21 a BauNVO nicht überschritten werden sollten. Auch hier widerspreche die aktuelle Planung dem Beschluss.</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt</p>	<p>In der aktuellen Bevölkerungsprognose mit Stand Mai 2015 wird Ende 2029 von rund 1.161.000 Einwohnern und 609.900 Haushalten ausgegangen.</p> <p>Der Gesamtwohnungsbedarf beläuft sich danach aktuell auf rund 66.000 Wohnungen, davon rund 30.000 Wohnungen bis 2019.</p> <p>Die Zahlen sind der vom Rat in seiner Sitzung am 20.12.2016 beschlossenen Vorlage „Umsetzung STEK Wohnen hier: Neue Flächen für den Wohnungsbau“ zu entnehmen.</p> <p><a href="https://buergerinfo.sessionnet.verwaltung.stadtkoeln.de/to0050.asp?_ktonr=216677&amp;search=1">https://buergerinfo.sessionnet.verwaltung.stadtkoeln.de/to0050.asp?_ktonr=216677&amp;search=1</a></p> <p>Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 06.02.2014 die Einleitung des vorhabenbezogener Bebauungsplanes mit dem Ziel beschlossen Wohnen festzusetzen.</p> <p>In der Begründung wird ausgeführt, dass zur Sicherung der städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten die Vorhabenträgerin eine Mehrfachbeauftragung mit noch auszuwählenden Architekturbüros in Abstimmung mit der Stadt Köln durchführen wird.</p> <p>Des Weiteren wird ausgeführt, dass folgende planerische Vorgaben in eine Aufgabenstellung für eine Mehrfachbeauftragung einfließen sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschließung erfolgt über den Häuschensweg im Süden und die Subbelrather Straße im Norden;</li> <li>- Berücksichtigung einer Fußwegeverbindung zwischen Subbelrather Straße und Häuschensweg;</li> </ul>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p><u>ursprüngliche Planung</u></p> <p>Die ursprünglich öffentlich vorgestellte Planung des Architektenbüros Lorenzen hätte 130 Wohneinheiten (WE). Die nunmehr geplanten 171 WE ergäben eine schleichende Erhöhung der WE um 31 %, dies wirke sich in entsprechendem Maße hinsichtlich sämtlicher emissionsrechtlich beachtlicher Belange</p>		<ul style="list-style-type: none"><li>- maximal drei Vollgeschosse, am Häuschensweg sind vier Geschosse denkbar;</li><li>- ferner sollen die Obergrenzen des § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) unter Anrechnung des § 21a BauNVO nicht überschritten werden;</li><li>- Berücksichtigung des denkmalgeschützten Bestandes Rosenhofsiedlung</li></ul> <p>Die in der Beschlussvorlage gemachten Aussagen zur Geschossigkeit bzw. zum Maß der baulichen Nutzung sind als planerische Vorgaben für die Mehrfachbeauftragung und nicht als Beschluss zu verstehen.</p> <p>Im 4. Quartal 2014 hat eine Mehrfachbeauftragung/ Qualifizierungsverfahren durch die Vorhabenträgerin stattgefunden, an der sechs Büros teilgenommen haben. In der Jursitzung am 14.11.2014 wurde der Entwurf des Büros Professor Lorenzen für die weitere Bearbeitung ausgewählt.</p> <p>Der dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurf des Büros Professor Lorenzen wurde nicht verändert sondern lediglich um das Grundstück „Rodtko“ erweitert.</p> <p>Durch die besondere Dachform mit wechselnden Gauben ist das oberste Geschoss, bauordnungsrechtlich ein Vollgeschoss. Die festgesetzte IV Geschossigkeit ist somit erforderlich um den ausgewählten Juryentwurf umzusetzen.</p> <p>Die Erhöhung der Wohneinheiten ergibt sich im Wesentlichen aus der Einbeziehung des Grundstückes Rodtko in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p> <p>In den Gutachten wurde diese Erhöhung berücksichtigt.</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>auf die Umgebung in kaum zu bewältigendem Umfang aus.</p> <p><u>Herausnahme der WA 1 und WA 3 aus der Planaufstellung</u></p> <p>Es werde angeregt, die Bereiche WA1 und WA3 aus der Planaufstellung herauszulösen und hier die Festsetzungen des Durchführungsplanes 63479/02 beizubehalten. Es gebe keine Veranlassung weshalb das im Durchführungsplan für diese Bereiche festgesetzte reine Wohngebiet (WR) nunmehr in ein allgemeines Wohngebiet (WA) umgeplant werden solle. Hierdurch ergebe sich für die bestehende Wohnbebauung entlang Häuschensweg, Ahornweg und Grüner Brunnenweg eine Verringerung der Anforderungen gemäß DIN 18005 (WR 50 dB/40 dB bzw. 35 dB tags / nachts, WA 55 dB/45 dB bzw. 40 dB tags / nachts), dies sei nicht hinnehmbar. Die Einbeziehung der vorhandenen Bebauung erscheine allein durch den Umstand veranlasst, dass ansonsten die zulässigen GRZ- und GFZ-Werte für allgemeine Wohngebiete nach der Baunutzungsverordnung überschritten würden. Die Arrondierung des Planbereichs diene dem Ziel, die Überschreitung der zulässigen Ausnutzung zu kaschieren.</p> <p><u>Erhaltungssatzung</u></p> <p>Durch die im Baufeld 9 zwingend festgesetzte Viergeschossigkeit ergebe sich für das Wohnhaus Häuschensweg 10 eine erhebliche Beeinträchtigung, die am ehesten mit einer erdrückenden Wirkung beschrieben werden könne.</p> <p>Es werde angeregt, das Baufeld 9 bis zu seinem Vorsprung am Ende des Wohnhauses Häuschensweg 10 zurückzunehmen und auf diese Weise der für das Gebiet der Erhaltungssatzung typischen Bauform die „notwendige Luft zum Atmen“ zu verschaffen. und eine vernünftige Maßstäblichkeit im städtebaulichen Sinne wiederherzustellen. Zugleich würde mit dieser Maßnahme die Platzsituation übersichtlicher und es wür-</p>		<p>Der Einleitungsbeschluss sieht die Einbeziehung der nördlichen und südlichen Teile der angrenzenden Rosenhofsiedlung vor. In der Beschlussvorlage wird hierzu ausgeführt: <i>„Um den Bereich einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen, wurden die nördlich und südlich angrenzenden Blockränder der denkmalgeschützten Rosenhofsiedlung in den Geltungsbereich miteinbezogen...“</i></p> <p>Um eine einheitliche Entwicklung insbesondere hinsichtlich der Freiraumgestaltung –Kleinkinderspielplätze, öffentlich zugängliche Spielflächen, Spielplatz Kita- zu erreichen wurden die nördlich und südlich angrenzenden Blockränder der denkmalgeschützten Rosenhofsiedlung in den Geltungsbereich miteinbezogen</p> <p>Eine Trennung zwischen altem „WR“ und neuem „WA“ würde diesem städtebaulichen Ziel widersprechen.</p> <p>Unter Einhaltung der städtebaulichen Maßstäblichkeit fügt sich die Neubebauung in den heterogenen Charakter der Umgebungsbebauung ein. Mit der Einhaltung der Abstandflächen zum Wohnhaus Häuschensweg 10 werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt.</p> <p>Die Neubebauung entlang des Häuschenswegs orientiert sich mittels der Ausrichtung und der Giebelständigkeit an der Nachbarbebauung und respektiert somit die typische Bauform der Erhaltungssatzung. Zudem reagiert der asymmetrische Giebel zur Straße hin mit seiner niedrigen Traufhöhe auf die Nachbarbebauung.</p>



Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>den Entfaltungsmöglichkeiten zur Schaffung einer 2. Tiefgaragenausfahrt eröffnet.</p> <p><u>Verkehrsanalyse/Parkraum/Tiefgaragenplätze</u></p> <p>Das verkehrstechnische Gutachten gehe im Bereich der Abschätzung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens von falschen Annahmen aus. Die im Gutachten aufgeführten Daten, welche auf einer beispielhaft erfolgten Messung vom 14.04.2014 basierten, seien nicht belastbar. Hier werde für die Kreuzung Subbelrather Straße/Sandweg/Grüner Brunnenweg eine Belastung von maximal 150 Kfz/h angesetzt. Eigenen Verkehrszählungen zufolge (06.04.2017 und 10.04.2017-vergleichbar mit Messung vom 14.04.2014, Montag Osterferientag) hätten eine stündliche, durchschnittliche Belastung von 639 Kfz/h bzw. 531 Kfz/h ergeben. Damit werde bereits heute, ohne den zu erwartenden Mehrverkehr aus dem Bauvorhaben, der Maximalwert für Wohnstraße nach der Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) i.H.v. 400 Kfz/h überschritten.</p> <p>Der erwartete Neuverkehr aus/in Richtung geplanter Tiefgarage werde keinesfalls, wie im Verkehrsgutachten beschrieben, problemlos oder konfliktfrei abgewickelt werden können.</p> <p>Zusätzlich lägen auch Zahlen aus einer polizeilich durchgeführten Verkehrsmessung zu Geschwindigkeitskontrollen (29.04.–06.05.2014) vor.</p> <p>In dieser Zeitspanne habe die Polizei eine Gesamtzahl von 38.774 Kfz erfasst. Dies bedeute eine durchschnittliche Belastung des Knotenpunktes von 4.846 Kfz/Tag. Diese Zahlen</p>		<p>Mit der Bebauung auf dem Baufeld 9 wird eine klare Raumkante geschaffen die einen würdigen Abschluss der Siedlung im Südosten und gleichzeitig einen notwendigen Baustein am Eingang in die Siedlung darstellt. Durch diese Raumkante wird eine der Situation angemessene großzügige Platzfläche definiert.</p> <p>Die in der verkehrlichen Analyse genannte Zählung mit max. 150 Kfz/h bezieht sich auf den Querschnitt Grüner Brunnenweg.</p> <p>Unklar ist, auf welchen Querschnitt sich die Verkehrszählungen der Einwender/-innen beziehen. Sollten sich diese auf die Subbelrather Straße beziehen, so wäre eine Einstufung als Wohnstraße falsch. Die Subbelrather Straße ist nach der RASt 06 als Quartierstraße einzuordnen und hat damit eine höhere abwickelbare Belastung zwischen 1.000 bzw. 2.600 Kfz/h.</p> <p>Der Zeitpunkt der Verkehrszählung war der 14.04.2015 (vergleiche schalltechnische Untersuchung ADU cologne) und somit ein regelkonformer Zähltag. In der Verkehrlichen Analyse liegt ein Tippfehler vor.</p> <p>Die qualitative Bewertung des Mehrverkehrs in der verkehrlichen Analyse stellt die Summe aus Bestandsverkehr von max. 150 Kfz/h (Grüner Brunnenweg) und Neuverkehr aus/in Richtung Tiefgarage von 35 Kfz/h mit dem Maximalwert für Wohnstraßen gemäß RASt 06 von 400 Kfz/h gegenüber. Die Abwickelbarkeit kann hiermit nachgewiesen werden.</p> <p>Die Methodik, der Polizeimessung als Verkehrszählung zu bewerten, ist nicht fachgerecht und liefert keine vergleichbaren</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>würden die Aussagen im Verkehrsgutachten widerlegen und die eigenen Erhebungen bestätigen.</p> <p>Im Verkehrsgutachten werde ein schon heute erhöhter Parkdruck im Quartier bestätigt. Tagsüber sei laut Gutachten der Parkraum zu 75 % und in den frühen Abendstunden zu 100 % belegt. Tatsächlich sei der Parkraum zu Feierabendzeit mehr als überlastet und entsprechend der Notlage der Bestands-Anwohner des Quartiers werde neben dem Parken auf weit entfernten öffentlichen Parkplätzen (Rochusplatz) auch verkehrswidrig geparkt. Ob überhaupt –wie im Gutachten angegeben- insgesamt 376 Stellplätze im öffentlichen Parkraum zur Verfügung stünden werde angezweifelt. Die geplanten Tiefgaragenplätze seien in der Anzahl definitiv unterdimensioniert. Insbesondere vor dem Hintergrund der nun mehr geplanten 41 WE. Auch sei nicht bekannt, wie die künftigen Mieter an einen Tiefgaragenplatz gebunden werden könnten.</p> <p>Der Investor plane eine ruhige und autofreie Wohnbebauung, verlagere aber die Probleme des Mehrverkehrs und des zusätzlichen Besucherverkehrs sowie gesteigerte Lärmimmissionen in die Bestandsnachbarschaft.</p> <p>Nach eigener Begehung der südlichen Lage Nagelschmiedsgasse/Häuschensweg/Ahornweg sei unter Berücksichtigung der aktuellen Einbahnstraßenregelung und der tatsächlichen Kapazität der betroffenen Straßen (Breite, einseitiger Verkehr, einseitige Parkbuchten) eine im Vergleich zur bereits stark belasteten Situation auf der nördlichen Seite (Sandweg / Subbelrather Straße / Grüner Brunnenweg) objektiv erheblich verträglichere Option zur (mindestens teilweisen) Regelung der Tiefgaragen-Erreichbarkeit für die künftigen Anwohner gegeben.</p> <p>Es werde eine weitere Tiefgaragen-Zufahrt im Bereich Nagelschmiedsgasse/Häuschensweg/Ahornweg gefordert.</p>		<p>Verkehrszahlen.</p> <p>Es ist korrekt, dass im Quartier schon heute zumindest in den Abend-/Nachtstunden ein erhöhter Parkdruck besteht. Die Parkraumerhebung vom 16.06.2015 zeigt jedoch, dass der Parkraum insgesamt am Erhebungstag nicht überlastet ist.</p> <p>Entsprechend der Bauordnung NRW wurde die bauordnungsrechtliche Anzahl an Stellplätzen (St) mit je 1 St/WE unter Berücksichtigung des Stellplatzreduktionsfaktors von 25 % ermittelt.</p> <p>Die Errichtung weiterer Stellplätze ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Tiefgaragenzufahrt ist bewusst an die übergeordnete Straße, hier die Subbelrather Straße gelegt worden. Eine wie von den Einwander/-innen vorgeschlagene Zufahrt im Bereich Nagelschmiedsgasse/Häuschensweg ist städtebaulich unerwünscht. Eine Rampe/Ausfahrt wäre auch mit der von der Bezirksvertretung Ehrenfeld geforderten Gesamtgestaltung nicht vereinbar. Zudem wäre aufgrund der bestehenden Einbahnstraßenregelung eine Tiefgaragenzufahrt nur über die Nagelschmiedsgasse möglich. Diese ist aus verkehrstechnischer Sicht hierfür ungeeignet.</p> <p>Weiterhin ist zu bedenken, dass sich hier die geplante Kindertagesstätte befindet und der Hol- und Bringverkehr schwerpunktmäßig über den Kreuzungsbereich Ahornweg, Nagelschmiedsgasse, Häuschensweg abgewickelt werden wird. Hierdurch ergibt sich bereits eine Entzerrung der Verkehrssituation.</p>

Ifd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p><u>Schallimmissionen / Schallimmissionsschutz</u></p> <p>Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung beruhen auf den Werten des verkehrstechnischen Gutachtens. Da diese wie bereits ausgeführt fehlerhaft seien, müssten die Schlussfolgerungen in der schalltechnischen Untersuchung auch falsch bzw. fehlerhaft sein. Darüber hinaus gehe die schalltechnische Untersuchung von geplanten Baukörpern mit drei Vollgeschossen und ausgebautem Dachgeschoss aus.</p>		<p>Wie bereits ausgeführt, ist die verkehrliche Analyse nicht fehlerhaft. Gleiches gilt für die schalltechnische Untersuchung. Die darin gemachten Aussagen basieren auf vollständigen und nach dem Stand der Technik erhobenen Werten.</p> <p>Auch die in der schalltechnischen Untersuchung nicht korrekt wiedergegebene Anzahl der Vollgeschosse ändert nichts an der Richtigkeit des Gutachtens. Entscheidend für die schalltechnische Beurteilung ist letztendlich die Höhe der Gebäude. Die Höhen im Schallgutachten entsprechen den Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p>