

Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan 69460/07 – Arbeitstitel: Euroforum Nord, 1. Änderung in Köln-Mülheim – eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 20.12.2017 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) vom 02.01.2018 bis zum 01.02.2018 durchgeführt. Im Zeitraum der Offenlage sind 4 Stellungnahmen eingegangen.

Nachfolgend werden die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen dokumentiert und fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie die Entscheidung durch den Rat dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Entscheidung durch den Rat verwiesen.

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

Änderungen zu Anlage 2 sind **fett** dargestellt

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
1	<p>Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)</p> <p>Luftbilder aus den Jahren 1939 - 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Eine Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel wird empfohlen. Sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, sind diese bis auf das Geländeniveau von 1945 abzuschleppen. Zur Festlegung des abzuschleppenden Bereichs und der weiteren Vorgehensweise wird um Terminabsprache für einen Ortstermin gebeten. Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc. wird zusätzlich eine Sicherheitsdetektion empfohlen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p>	<p>Die Stellungnahme wurde berücksichtigt. Im Bebauungsplan ist bereits folgender Hinweis enthalten:</p> <p>„Innerhalb des Plangebietes ist mit Kriegsaltslasten zu rechnen. Vor Aufnahme von Baumaßnahmen mit Bodeneingriffen ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst bei der Bezirksregierung Düsseldorf einzuschalten (Aktenzeichen 22.5-3K58/03).“</p> <p>Das Plangebiet wird vor Baubeginn auf mögliche Kampfmittel untersucht.</p>
2	<p>Industrie- und Handelskammer Köln (IHK)</p> <p>Bereits am 25.07.2016 wurden Bedenken geäußert, die noch nicht ausgeräumt bzw. nicht berücksichtigt wurden:</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzbarkeit der Verschiebung der Lärmschutzmaßnahmen von MI 3 in das GE. • • Forderung der Ertüchtigung der Verkehrsanbindung vor Fertigstellung des Hochbaues und damit Vermeidung der Behinderung der Messeverkehre. • • Berücksichtigung der Emittenten bei der Lärmproblematik durch heranrückende Wohnbebauung. 		<p>Die Lärmschutzkonzeption des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes wurde an dieser Stelle verändert. Anstelle der Errichtung einer Lärmschutzwand im MI 3 ist jetzt die Aufstockung des Gebäudes 9 im GE geplant. Die zur Gewährleistung des Schallschutzes notwendigen Mindesthöhen aus dem Lärmgutachten werden dabei beachtet und im Bebauungsplan festgesetzt, so dass der erforderliche Schallschutz gewährleistet ist. Die Verschiebung der Lärmschutzmaßnahme in das GE führt gutachterlich nachgewiesen zu keiner Einschränkung der ansässigen Unternehmen.</p> <p>Eine Verkehrsuntersuchung für die 1. Änderung des Bebauungsplanes untersucht auf der Basis der durch die Messe zur Verfügung gestellten Zahlen und aktueller Zählungen und unter Betrachtung von Großmesseereignissen die Verkehrssituation im Mülheimer Süden. Bei Realisierung der Planung sind die Verkehre auch unter Berücksichtigung von Messegroßereignissen noch akzeptabel abwickelbar. Die anstehende signaltechnische Optimierung des Messekreisels durch die Stadt Köln wird bei Messegroßereignissen Entlastung bringen.</p> <p>Die Lärmsituation wurde in einem Lärmgutachten beschrieben und bewertet. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen werden festgesetzt, um ein gesundes Wohnen zu ermöglichen. Allgemein zulässige Wohnnutzungen wurden im Rahmen der 1. Änderung nicht neu verortet, eine Änderung im Vergleich zum rechtskräftigen Bebauungsplan ergibt sich nicht.</p>
3 3.1	<p>Öffentlichkeit laufende Nummer 1</p> <p>Nach der erstmals in diesem Bebauungsplanverfahren der 1. Änderung des Bebauungsplans erfolgten Einbeziehung der Messeallee Nord in die Verkehrsuntersuchungen steht fest, dass die Messeallee Nord zu Messezeiten überlastet ist. Dem trägt die Bauantragsplanung für das im Baufeld MI 4 vorgesehene Parkhaus insoweit Rechnung, als hierfür eine verlängerte Abbiegespur vorgesehen ist, um einen Rückstau auf die Messeallee Nord zu vermeiden.</p>	Der Anregung wird nicht gefolgt.	<p>siehe auch lfd. Nr. 3.3</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan, 1. Änderung, kommt zu dem Ergebnis, dass der Verkehr am Knoten Messeallee Nord/ Deutz-Mülheimer-Straße zur abendlichen Spitzenzeit leistungsfähig abwickelbar ist. Lediglich zu Auf- und Abbauzeiten der Messe ist die Messeallee Nord stark belastet.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung für das Baugebiet MI 4 wurde durch ein Verkehrsgutachten zum Bauantrag die Machbarkeit</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Selbst bei Anlage dieser auf 90 m ausgelegten Rechtsabbiegerspur können lediglich 350 Parkplätze des Parkhauses zu Messezeiten genutzt werden. Andernfalls ist die Leistungsfähigkeit der Messeallee Nord und des Knotens Deutz-Mülheimer Str./Messeallee Nord nicht mehr gegeben. Eine Nutzung der ca. 600 weiteren Stellplätze ist nur in Abstimmung mit der Koelnmesse möglich.</p>		<p>des Parkhauses an diesem Standort nachgewiesen. Um einen Rückstau auf die Messeallee Nord zu vermeiden, wurde eine verlängerte Rechtsabbiegerspur zur Parkhauszufahrt geplant. Mit dieser Maßnahme ist gewährleistet, dass 350 Pkw je Stunde in das Parkhaus einfahren können, ohne die Leistungsfähigkeit der Messeallee Nord zu beeinträchtigen.</p> <p>Im Parkhaus sind 397 Stellplätze verortet, die zum Nachweis der erforderlichen Stellplätze aus dem Bebauungsplan erforderlich sind (303 durch Baulasten gesicherte Stellplätze anderer Baugebiete sowie 94 Stellplätze Eigennutzung aus MI 4). Aus diesen Nutzungen ergibt sich nach üblichen Verfahren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens eine Anzahl von ca. 200 Pkw, die in der Morgenspitze ins Parkhaus zufahren. Diese Belastung hält die unter den gegebenen Randbedingungen der Einfahrtschranken und Staulänge nach abgeschätzten Kapazitätsgrenzwert von 350 Kfz/h ein. Sie macht somit knapp 60 % der zur Verfügung stehenden Schrankenkapazität aus. Insofern ist die geplante verlängerte Rechtsabbiegespur ausreichend, um auch in Auf- und Abbauzeiten der Messe, in denen die Messeallee Nord stark belastet ist, die Zufahrt in das Parkhaus zu bewältigen.</p> <p>Mit Blick auf die verbleibenden Stellplätze wird eine Regelung zur Zugangsbeschränkung des Parkhauses getroffen. Hierdurch soll vermieden werden, dass in Zeiten, in denen die Messeallee Nord stark belastet ist, zusätzlich Drittnutzer das Parkhaus ansteuern. Eine Möglichkeit der Zugangsbeschränkung ist eine betreiberspezifische Vereinbarung mit der Koelnmesse. Alternativ können potentielle Drittnutzer aber auch über technische Maßnahmen dazu angehalten werden, die Messeallee Nord nicht anzufahren, wenn eine Überlastung der verlängerten Rechtsabbiegespur droht. Hierfür wäre die Installation einer dynamischen Stauüberwachung in der Messeallee Nord möglich. Ein solches System würde sich aus Komponenten von Parkleitsystemen und Detektionseinrichtungen zur Stauerfassung mit entsprechenden Auswerteeinheiten zusammenstellen lassen. Die Sicherung einer solchen Zugangsbeschränkung erfolgt, für den Fall, dass eine betreiberspezifische Vereinbarung mit der Koelnmesse nicht geschlossen werden sollte, im</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>städtebaulichen Vertrag.</p> <p>Die Aussage, dass zu Messezeiten lediglich 350 Stellplätze im Parkhaus genutzt werden können und eine Nutzung der übrigen 600 Stellplätze nur in Abstimmung mit der Koelnmesse erfolgen kann, ist aus den genannten Gründen nicht zutreffend.</p>
3.2	<p>Weiterhin hat sich bei der Verkehrsplanung des Parkhauses herausgestellt, dass ein Betrieb des Parkhauses nur dann möglich ist, wenn am derzeitigen Ende der Messeallee Nord eine für Lkw- Verkehr ausreichend dimensionierte Wendeanlage angelegt wird, damit diejenigen Lkw, die irrtümlich Tor A anfahren und dort abgewiesen werden, die Messeallee Nord wieder in Richtung Deutz-Mülheimer-Str. verlassen können.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p>Die Grundstückseigentümerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Messeallee Nord eine Wendemöglichkeit zu vermessen, zu planen und herzustellen (siehe hierzu auch lfd. Nr. 3.3). Die Messeallee Nord ist bereits heute hergestellt und straßenrechtlich für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Die Wendemöglichkeit tangiert neben der öffentlichen Straßenfläche der Messeallee Nord auch eine private Teilfläche des von der Koelnmesse GmbH genutzten Messegrundstücks. Die Details der Herstellung der Wendemöglichkeit auf der öffentlichen Verkehrsfläche werden nach lastenfreier Übertragung an die Stadt Köln mit dieser abgestimmt.</p> <p>Dass Lkw in die Messeallee Nord irrtümlich einfahren können und ohne Herstellung einer zusätzlichen Wendeanlage keine Möglichkeit haben, diese sicher wieder zu verlassen, ist Bestandteil der bereits heute bestehenden Verkehrssituation und kann nicht vollständig im Bebauungsplanverfahren gelöst werden. Durch die Bebauungsplanung tritt jedoch keine zusätzliche Verschlechterung der Verkehrssituation ein, da weder für die Nutzung des Parkhauses noch für den Anlieferverkehr des MI 4 eine Wendeanlage in dieser Dimensionierung erforderlich ist.</p>
3.3	<p>Insofern ist die Errichtung eines Parkhauses nur realisierbar, wenn eine Vereinbarung zwischen dem Eigentümer/Betreiber des Parkhauses einerseits und der Koelnmesse als Nutzer und der Eigentümerin der Nordhallen-Grundstücke geschlossen wird, die dauerhaft sicherstellt, dass im Parkhaus zu Messezeiten nur 350 Stellplätze zur Verfügung stehen und durch verkehrsleitende Maßnahmen ausgeschlossen ist, dass weitere Kunden des Parkhauses in die Messeallee Nord einfahren, obwohl das Parkhaus bereits mit 350 Fahrzeugen belegt ist.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p>	<p>Eine schriftliche Vereinbarung liegt nicht vor, dennoch waren die genannten Punkte mehrfach Bestandteil diverser Abstimmungen, die mit der Koelnmesse und auch der Grundstückseigentümerin stattgefunden haben. Sollte eine schriftliche Vereinbarung nicht zustande kommen, kann über betreiberunabhängige technische Einrichtungen die maximal mögliche Kapazität von 350 Pkw je Stunde gesteuert werden. Die Sicherung einer solchen Zugangsbeschränkung erfolgt im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan.</p> <p>Zur Wendeanlage siehe auch lfd. Nr. 3.2.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Weitere Voraussetzung ist die bautechnische Fertigstellung einer Wendeanlage am bisherigen Ende der Messeallee Nord, weil andernfalls LKW bei Wendevorgängen den Verkehr auf der Messeallee zum Erliegen bringen.</p> <p>Beides ist zurzeit nicht sichergestellt. Bisläng liegt weder eine Vereinbarung mit der Koelnmesse noch und entscheidender mit dem Eigentümer der hiervon betroffenen Flächen vor.</p>		
3.4	<p>Die im Erschließungsvertrag enthaltene Verpflichtung zur Herstellung einer Wendeanlage durch den Investor auf einen Zeitraum von 4 Jahren nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes "Euroforum Nord" am 16.12.2018 ist dergestalt auflösend bedingt, dass der Investor bis dahin über die für den Ausbau der Wendeanlage benötigten Grundstücksteilflächen verfügen kann. Eine solche Verfügungsbefugnis besteht bis zum heutigen Tage nicht.</p> <p>Weder der Investor noch die Stadt Köln sind bislang an unsere Mandantschaft mit einem Erwerbwunsch herangetreten.</p>	Der Anregung wird nicht gefolgt.	<p>Die Anregung hat keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan, da die Wendeanlage für die Realisierung des Parkhauses und die durch die Parkhausnutzung hervorgerufenen Verkehre nicht erforderlich ist. Die im Erschließungsvertrag benannte Herstellungsverpflichtung wird um 4 Jahre verlängert.</p> <p>Dass weder der Investor noch die Stadt Köln bislang an den Grundstückseigentümer mit einem Erwerbwunsch herangetreten sind, ist nicht zutreffend, Erste Abstimmungen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum seit 2015 rechtskräftigen Bebauungsplan geführt. Diese wurden weitergeführt und aktuell wieder seitens der Stadt aufgenommen.</p>
3.5	<p>Insoweit ist die Erschließung eines derartig dimensionierten Parkhauses derzeit nicht gesichert. Die Bewältigung der Verkehrskonflikte kann nicht in das nachfolgende Baugenehmigungsverfahren für das Parkhaus verschoben werden.</p> <p>Bei dem Bebauungsplan Euroforum Nord handelt es sich um einen sog. projektbezogenen Angebotsbebauungsplan. Ihm liegt ein konkretes Vorhaben zugrunde. Bei einem Angebotsbebauungsplan muss von der maximalen Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ausgegangen werden. Denn grundsätzlich hat jeder Bebauungsplan die von ihm geschaffenen oder ihm sonst zurechenbaren Konflikte zu lösen. Die Planung darf also nicht dazu führen, dass Konflikte, die</p>	Der Anregung wird nicht gefolgt.	<p>Die gesicherte Erschließung des Parkhauses wurde erneut gutachterlich bestätigt. Die zur Umsetzung der geplanten Nutzungen des Bebauungsplans erforderlichen 397 Stellplätze (303 Baulasten plus 94 Stellplätze Eigennutzung aus MI 4) ergeben, hochgerechnet auf die Spitzenstunde, eine Anzahl von ca. 200 Pkw, die in der Morgenspitze ins Parkhaus zufahren. Diese Belastung hält die unter den gegebenen Randbedingungen der Einfahrtschranken und Staulänge nach abgeschätzten Kapazitätsgrenzwert von 350 Kfz/h ein. Sie macht somit knapp 60 % der zur Verfügung stehenden Schrankenkapazität aus.</p> <p>Diese Zahl liegt unterhalb der möglichen Kapazität der Abfertigungsanlagen des Parkhauses von 350 Pkw je Stunde. Insofern ist die geplante</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>durch sie hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener letztlich ungelöst bleiben.</p> <p>Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf der Plangeber nur dann Abstand nehmen, wenn die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt ist. Die Grenzen zulässiger Konfliktverlagerung sind allerdings überschritten, wenn bereits im Planungsstadium sichtbar ist, dass sich der offengelassene Interessenkonflikt auch in einem nachfolgenden Verfahren nicht sachgerecht lösen lassen wird. Gerade bei projektbezogenen Angebotsbebauungsplänen kann sich der Plangeber nicht selektiv einerseits auf den offenen Angebotscharakter des Bebauungsplans berufen, ein anderes Mal aber auf dessen Projektbezug abstellen, um die Rechtmäßigkeit einzelner Festsetzungen zu begründen.</p> <p>Der Konflikt, der sich aus der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Messeallee Nord einerseits und den verkehrlichen Auswirkungen der Zulassung des Parkhauses andererseits ergibt, muss bereits im Planverfahren abgearbeitet sein. Dies wird letztlich wohl nur gelingen, wenn die Koelnmesse das Parkhaus selbst betreibt oder betreiben lässt und somit sowohl plangemäße als auch unvorhergesehene verkehrliche Belastungen der Messeallee Nord auffangen kann.</p>		<p>verlängerte Rechtsabbiegespur ausreichend, um auch zu Auf- und Abbauezeiten der Messe, bei denen die Messeallee Nord stark belastet ist, die Zufahrt in das Parkhaus zu bewältigen.</p> <p>Für einen sogenannten „projektbezogenen Bebauungsplan“ sind realistische Annahmen zu treffen. Das Parkhaus stellt im Sinne der Verkehrserzeugung eine Maximalvariante dar. Die Planung führt nicht dazu, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener letztlich ungelöst bleiben. Nicht die Planung führt zu Konflikten, die Konflikte sind schon Bestandteil der heutigen Verkehrssituation.</p> <p>Eine unzulässige Konfliktverlagerung auf die Ebene der Baugenehmigung erfolgt nicht, die Lösung der Konflikte wird vielmehr durch die beschriebenen Maßnahmen auf der Ebene des Bebauungsplanes sichergestellt. Für die baurechtlich erforderlichen 397 Stellplätze wurde der Nachweis erbracht, dass die Erschließung des Parkhauses gesichert ist. Darüber hinaus ist durch den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan sichergestellt, dass ergänzend eine Zugangsbeschränkung des Parkhauses erfolgt.</p> <p>Aus den Baugebieten MI 1 bis MI 7, SO1 und SO2 und GE werden insgesamt 397 erforderliche Stellplätze über Baulasten im geplanten Parkhaus gesichert. Die restlichen Stellplätze im Parkhaus sind für die Umsetzung des Bebauungsplanes nicht erforderlich und sollen an Drittnutzer öffentlicher Art zur Verfügung stehen.</p>
3.6	<p>Weiterhin ist das Parkhaus notwendig, um schutzbedürftige Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zuzulassen. Die Errichtung eines ausreichend hohen Gebäudes ist aufschiebende Bedingung für die Zulassung schutzbedürftiger Nutzungen. Nach dem Vorhabenkonzept des Investors ist ein solches Gebäude nur durch die Errichtung eines Parkhauses zu erfüllen. Andere in einem Mischgebiet zulässige Nutzungsmöglichkeiten, die zu einem entsprechend dimensionierten</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p>Gemäß Bebauungsplan wären auch andere Mischgebietsnutzungen wie Büros und Dienstleistungen möglich; dennoch ist ein Parkhaus an dieser Stelle sinnvoll und richtig. Die Parkhausnutzung stellt aus verkehrlicher Sicht den schlechtesten Fall (= die Nutzung mit den meisten Verkehren) dar. Die Realisierung des Parkhauses ist, wie oben dargelegt, nicht in Frage gestellt. Für den erforderlichen baulichen Schallschutz ist das Parkhaus jedoch nicht erforderlich. Dieser könnte auch anderweitig hergestellt werden (z.B. Schallschutzwand).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Baukörper führen können, sind offensichtlich nicht zu realisieren, weil eine solche Nutzung im Hinblick auf die Nähe zur Bundesstraße und zur ICE-Strecke sowie zur Messe ihrerseits erheblichen Einschränkungen unterliegt.</p> <p>Wenn ein solches Gebäude bzw. das Parkhaus nicht errichtet wird, ist aufgrund der aufschiebenden Bedingung die Errichtung von schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet nicht möglich. Damit aber ist die Erforderlichkeit des Bebauungsplans, weil dessen Realisierung in Frage gestellt ist, nicht mehr gegeben.</p>		
3.7	<p>Weiterhin gilt es zu beachten, dass der Investor zwar beabsichtigt, die Baufelder MI 5 und MI 6 nicht über die Messeallee Nord zu erschließen. Tatsächlich lässt der Bebauungsplan dies jedoch zu. Wenn für diese Erschließungsstraße keine planerische Notwendigkeit besteht, ist die Festsetzung aufzuheben. Wenn sie planerisch notwendig ist, müssen auch die Folgen einer Nutzung dieser Erschließungsstraße zur Erschließung der weiteren Baufelder berücksichtigt werden. Von dort und dorthin kann also weiterer Verkehr anfallen, der die Leistungsfähigkeit der Messeallee Nord weiterhin, insbesondere zu Messezeiten einschließlich An- und Abbauezeiten weiterhin negativ beeinflusst. Dies ist in der Planung bislang nicht berücksichtigt worden.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	<p>Mit der Festsetzung einer öffentlichen Straße erfolgt keine Änderung zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan. Da die Straße mittelfristig jedoch nicht zur Verfügung steht, plant die Grundstückseigentümerin die Erschließung über die angrenzende private Platzfläche. Die erforderlichen Stellplätze für das MI 5 werden vollständig im MI 4 nachgewiesen und sind damit als Verkehre auf der Messeallee Nord in der Verkehrsuntersuchung bereits berücksichtigt. Gemäß der Festsetzungen des Bebauungsplanes wäre im MI 5 auch eine Tiefgarage zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze möglich. Geplant ist aktuell jedoch keine Tiefgarage, da die Messeallee Nord an dieser Stelle noch nicht als Erschließungsstraße verfügbar ist.</p> <p>Das MI 6 ist über die Planstraße A erschlossen.</p>
4 4.1	<p>Öffentlichkeit laufende Nummer 2</p> <p>Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den vorgenannten Bebauungsplan wurden Verkehrsprobleme angesprochen, die nicht nur im Rahmen des hier vorliegenden Bebauungsplans von Bedeutung sind, sondern auch aus benachbarten Bebauungsplangebieten resultieren. Auf die allgemeine Problematik, dass durch die verschiedenen Planvorhaben Verkehrsprobleme entstehen, die sich nicht unerheblich auf die Funktionsfähigkeit des Messebetriebs auswirken, wird hier nur allgemein hingewiesen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung des städtebaulichen Projektes Mülheimer Süden wird aktuell die Verkehrsentwicklung erneut (zuletzt 2013 als Grundlage für das städtebauliche Werkstattverfahren „Mülheimer Süden inklusive Hafen“) umfassend auf Grundlage des vorliegenden Planungsstandes der einzelnen Teilprojekte und relevanter Verkehrsdaten untersucht.</p> <p>Parallel hierzu erarbeiten die beteiligten Vorhabenträger gemeinsam eine komplexe Mobilitätskonzeption für die städtebaulichen Projekte.</p>
4.2	<p>Eine Einigung dergestalt, dass eine Wendemöglichkeit auf dem</p>	<p>Der Anregung wird</p>	<p>Die durch die Messerverkehre produzierten Lkw-Verkehre machen eine</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Messegelände geschaffen werden soll, gibt es nicht und wurde von dem Einwender auch stets abgelehnt. Insoweit ist die zitierte Passage aus der Begründung falsch oder zumindest missverständlich und zu korrigieren. Denn die Wendemöglichkeit, die in der Tat erforderlich ist, kann nur außerhalb des Messegeländes auf öffentlicher Verkehrsfläche geschaffen werden, wozu mit dem Eigentümer der Messegrundstücke ggf. eine Einigung über eine teilweise Grundstücksübertragung zu treffen ist, wozu der Einwender sich zur Mitwirkung bereit erklärt hat.</p>	<p>gefolgt.</p>	<p>Wendeanlage in dieser Dimension, Größe und Ausstattung erforderlich. Die durch das Parkhaus verursachten Pkw-Verkehre benötigen die Wendeanlage nicht.</p> <p>Die Begründung wurde in Kapitel 5.4.1 angepasst.</p> <p>Siehe hierzu auch Begründung zu lfd. Nummer 3.4.</p>