



<p>zusätzlich entstehende Versorgungsverkehr (Müllabfuhr, Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge, Pflegedienste, Lieferdienste, Kindertagesstätte) komplett durch das Bestandsviertel geführt wird. Es wird befürchtet, dass die schmale Anliegerstraße hierdurch extrem belastet wird. Bereits in der derzeitigen Situation können Müllfahrzeuge die Kurve Alsdorfer/Elsenborner Straße nicht passieren und müssen gegen die Einbahnrichtung rückwärtsfahren. Es wird angeregt, den Versorgungsverkehr über den REWE-Parkplatz, der bis zur ehemaligen Gleistrasse führt, anzubinden.</p>		<p>die Erschließung entlang des Maarweges geführt werden. Diese Thematik wird auch innerhalb des zu erarbeitenden Verkehrsgutachtens berücksichtigt. Im weiteren Verfahren wird die Verkehrssituation mit den Abfallwirtschaftsbetrieben der Stadt Köln erörtert und abgestimmt. Die Stolberger Straße, beziehungsweise der REWE-Parkplatz, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, da diese Erschließungsmöglichkeit beziehungsweise Variante nach aktuellem Stand des Verkehrsgutachtens nicht erforderlich ist. Darüber hinaus handelt es sich bei den benannten Flächen um Privateigentum. Die Möglichkeit einer Erschließung über diese Flächen soll jedoch zukünftig nicht komplett ausgeschlossen werden und könnte sich aufgrund von Umstrukturierungen beim angrenzenden Gewerbebetrieb (REWE) eventuell zukünftig ergeben.</p>
<p>Die fußläufige und Fahrrad-Anbindung wird als sinnvoll betrachtet, da sie die Einkaufsmöglichkeit für die Neuen und bereits ansässigen Bewohner verbessert. Es wird angeregt, dass für die weiterhin expandierenden Lieferverkehre Sammelstationen für die neuen und bereits ansässigen Bewohner eingerichtet werden können.</p>	<p>Teilweise</p>	<p>Die Anmerkung zur Fahrrad-Anbindung wird zur Kenntnis genommen. Es wird angemerkt, dass Sammelstationen in der Regel nicht für einzelne Bauvorhaben errichtet werden, sondern für ein bestimmtes Einzugsgebiet. Der Sachverhalt wird dennoch geprüft.</p>
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Hol- und Bringverkehre der Kindertagesstätte (100 Fahrten je Werktag) momentan über die Alsdorfer Straße geführt werden und somit zu einer zweimal werktäglich sehr starken Belastung der Straße und Belästigung der Anwohner führen. Eine Anbindung zur Stolberger Straße über das derzeitige REWE-Gelände wird derzeit ausgeschlossen, sollte aber mittelfristig geplant werden. Eine Anfahrt bis zum Wendehammer der vorhandenen „Industriestraße“ ist jedoch bereits jetzt möglich und sinnvoll. Ein neu anzulegender Fußweg kann von Kindern allein oder begleitet problemlos genutzt werden.</p>	<p>Nein</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die prognostizierten Hol- und Bringverkehre für die Kindertagesstätte werden im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht. Hierbei wird auch die Verträglichkeit der Verkehrsmenge für die Alsdorfer Straße geprüft. Die Anfahrt über den Wendehammer der Stolberger Straße sowie der angesprochene Fußweg sind nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Darüber hinaus handelt es sich bei den benannten Flächen um Privateigentum. Die Möglichkeit einer Erschließung über diese Flächen soll jedoch zukünftig nicht komplett ausgeschlossen werden und könnte sich aufgrund von Umstrukturierungen beim angrenzenden Gewerbebetrieb (REWE) eventuell zukünftig ergeben.</p>
<p>Es wird eine sorgfältige, kreative und zukunftsorientierte Planung für erforderlich gehalten, die ein umfassendes Mobilitätskonzept sowie die Entwicklung eines integrativen Parkraumkonzeptes für das Bestands- und Neubauviertel aufzeigt.</p>	<p>Teilweise</p>	<p>Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Ein integratives Parkraumkonzept für das Bestandsviertel ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Festlegung von Parkraumbewirtschaftung ist Angelegenheit der Bezirksvertretung und kann nicht in einem Bebauungsplan festgesetzt werden.</p>

<p><b>1.2</b></p>	<p><b>Ruhender Verkehr</b>                  Es wird angemerkt, dass Parkmöglichkeiten für die ansässigen Bewohner aktuell in Einzelgaragen, Kellergaragen und an den Straßenträndern vorhanden sind. Es herrscht ein großer Parkplatzsuchverkehr in den Anliegerstraßen. Dieser wird durch den Stellplatzschlüssel von 0,8 je Wohneinheit im neuen Wohngebiet weiter verschärft, da es keine alternativen freien und kostenlosen Parkplätze im engeren Umfeld gibt. Die Richtgröße von 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit wird im neuen Wohngebiet unterschritten, obwohl die Einzugsbereiche des ÖPNV für das neue Wohngebiet außerordentlich schlecht sind. Das Plangebiet liegt deutlich außerhalb der Radien von Stadt- und S-Bahn, nur der äußere südwestliche Zipfel des neuen Wohngebietes liegt knapp innerhalb des 300 m Radius der Busse, die zum Teil jedoch nur werktags fahren. Es wird die Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf mindestens 1,2 des in „straßentechnischer Insellage“ geplanten neuen Wohngebietes gefordert. Es werden im Folgenden Referenzbeispiele für Wohngebiete in der Umgebung mit einem höheren Stellplatzschlüssel benannt: Sidol Park Linné 1,3, Clarenbachplatz 1,4, neue Paulihöfe 1,4. Diese Wohngebiete sind wesentlich besser an den ÖPNV angeschlossen.</p> <p>Es wird befürchtet, dass durch den zu erwartenden Versorgungsverkehr, den Kita - Hol- und Bringverkehr, den Parkplatzsuchverkehr und die neue Tiefgaragenzufahrt gegenüber des öffentlichen Kinderspielplatzes nun Park- und Halteverbote im Bestand eingerichtet werden. Es wird angeregt, die vorhandenen Parkmöglichkeiten sowie die Anliegerregelung und Nutzungsbeschränkungen beizubehalten.</p>	<p>Nein</p> <p>Teilweise</p>	<p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Der Stellplatzschlüssel von 0,8 spiegelt die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze für das Bauvorhaben wider. Es besteht derzeit noch keine Stellplatzsatzung für die Stadt Köln, daher werden die notwendigen Stellplätze weiterhin behelfsweise anhand der Anlage zu Nummer 51.11 VV BauO NRW berechnet zusammen mit der für Köln festgelegten möglichen Stellplatzreduktion in Bereichen mit hoher ÖPNV-Erschließungsqualität. Der ÖPNV-Bonus sieht für den Bereich der Alsdorfer Straße eine Reduzierungsmöglichkeit von 20 Prozent vor. Daher liegt der bauordnungsrechtlich notwendige Stellplatzschlüssel bei 0,8. Sobald eine Stellplatzsatzung für die Stadt Köln gemäß Paragraf 48 Bauordnung NRW (neue Fassung) beschlossen ist, ist diese anzuwenden. Die gemäß den vorangegangenen Ausführungen nachzuweisenden Stellplätze werden durch den Vorhabenträger nachgewiesen. Es obliegt dem Vorhabenträger, mehr als die notwendigen Stellplätze zu realisieren. Die Verwaltung kann über die notwendigen Stellplätze hinaus keine weitere fordern und hat dies auch nicht bei den benannten Referenzbeispielen getan.</p> <p>Derzeit besteht keine Absicht im Rahmen der Bauleitplanung einen Stellplatzschlüssel für das vorliegende Bauvorhaben festzusetzen. Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze werden im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen. Darüber hinaus wird angemerkt, dass die Forderung zur Erhöhung beziehungsweise zur Anpassung des Stellplatzschlüssels, in Folge dessen auch Mehrverkehre innerhalb des Bestands- sowie Neubaugebietes generieren würde.</p> <p>Die bestehende Verkehrssituation der Bestandsstraßen wird beibehalten. Die Errichtung von Park- und Halteverbote im Bestand ist nicht Gegenstand der Planung. Die bestehenden Anliegerregelungen und Nutzungsbeschränkungen werden beibehalten.</p>
<p><b>1.3</b></p>	<p><b>Rad- und Fußwegenetz</b>                  Das begrünte Rad- und Fußwegenetz auf den ehemaligen Gleistrassen ist ein wichtiger und richtungsweisender Bestandteil, der vom Rat der Stadt Köln 2005 beschlossenen Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld. Diese Flächen sind noch oder wieder in Besitz der Stadt, von privaten</p>	<p>Teilweise</p>	<p>Ein Teilstück des begrünten Rad- und Fußwegenetzes wird durch die Erschließungsstraße entlang des Maarweges gesichert. Zum derzeitigen Zeitpunkt kann jedoch noch keine Aussage zur Erschließungssystematik (Misch- oder Trennsystem) sowie zur Gestaltung getroffen werden. Die Ausgestaltung wird im weiteren Verfahren geprüft. Hierzu werden Aussagen im Verkehrsgutachten getroffen.</p>

	<p>Eigentümern oder im Besitz von Bauträgern, die sich verpflichtet haben, die Wege auf eigene Kosten anzulegen. Diese Flächen sollen kurzfristig durch einen Bebauungsplan gesichert werden. Die neue Planstraße, die auf einer dieser ehemaligen Gleistrassen liegt, unterbricht dieses Wegenetz. Es ist wichtig, das geplante neue Wegenetze blockweise mit öffentlich sichtbaren Zugängen zu markieren. Die neuen Fahrspuren von und zu Tiefgaragen müssen separiert werden. Eine gemischte Verkehrsfläche wird kritisch gesehen. Es wird angeregt, die Herstellung des begrünten Fuß- und Radweges auf dem angrenzenden städtischen Flurstück dem Investor aufzuerlegen, der damit die Attraktivität seiner Baumaßnahme steigern kann. Als Beispiel hierfür wird der öffentliche Fuß- und Radweg Clarenbachplatz genannt. Die Wegeverbindung von der Stolberger Straße bis zum Maarweg wurde bereits mehrfach geplant und wird zusammen mit dem Teilstück nördlich des jetzt behandelten neuen Wohngebietes einen wesentlichen Schritt zur autofreien Verbindung der Stadtteile Ehrenfeld und Braunsfeld bilden.</p>		<p>Die Herstellung des begrünten Fuß- und Radweges bis zur Stolberger Straße kann dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Im Rahmen eines VEP-Verfahrens können gemäß Paragraph 12 Absatz 4 einzelne Flächen außerhalb des Bereiches mit einbezogen werden. Einbezogen werden dürfen danach aber nur Flächen, die für eine geordnete städtebauliche Entwicklung erforderlich sind. Die städtebauliche Erforderlichkeit für die Einbeziehung weiterer Flächen ist nur gegeben, wenn es sich um sachnotwendige Ergänzungen in Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan handelt, also für die Realisierung des Vorhabens notwendig sein. Dies ist hier nicht der Fall. Es ist nicht zulässig, wenn die Gemeinde den vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Gelegenheit nutzt, ihren eigenen Planungswillen für die Umsetzung eines weiteren, vom Vorhaben- und Erschließungsplan nicht erfassten Vorhabens zu verwirklichen.</p>
<p><b>1.4</b></p>	<p><b>Grün und Umwelt</b>                  Die Ausklammerung der Fläche der Gleisharfe wird begrüßt. Die Verdichtung mit einer GFZ von 1,5 wird jedoch kritisch gesehen, da sie im Vergleich mit anderen Wohngebieten im Stadtteil höher liegt. Im Folgenden werden Beispiele für eine niedrigere GFZ in Braunsfeld benannt: Vitalisstraße Köln-Müngersdorf 1,2, Scheidtweilerstraße/Maarweg Nördlich 1,2 mit Eckgebäude 1,6, Grüner Weg in Köln-Ehrenfeld 1,2, Park Linné Sidol 1,0-1,2, Melatengürtel / Oskar-Jäger-Straße 1,1.                  Es wird kritisiert, dass die Verdichtung dieses innenstadtnahen Gebietes die Lebensqualität im Bestandsviertel beeinträchtigt. Es wird angeregt, dass die geplante Verdichtung um 10-20% zurück genommen wird. Dies würde Kosten und Ressourcen sparen und zu einer angemessene Einfügung in die Umgebung führen. Es wird angeregt, die Gleisharfe planungsrechtlich zu sichern.</p>	<p>Nein</p>	<p>Es besteht ein akuter Bedarf an Wohnraum in Köln. Die Dichte des hier vorliegenden Planvorhabens ist städtebaulich verträglich und auch in Bezug auf den angrenzenden Bestand vertretbar. Die Planung ist vergleichbar mit anderen umliegenden Projekten im Bezirk Ehrenfeld und Lindenthal (zum Beispiel Oskar-Jäger-Straße/Olstraße mit einer GFZ von 1,4). Darüber hinaus wird angemerkt, dass bei den in der Stellungnahme benannten Bauvorhaben der Paragraph 21 a Absatz 5 BauNVO festgesetzt wurde. Gemäß dessen kann die zulässige Geschossfläche um die Flächen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, erhöht werden. Daher liegt die reale GFZ in den benannten Gebieten höher wie von der Einwanderin beziehungsweise dem Einwander angegeben. Da der Paragraph 21 a Absatz 5 BauNVO nicht angewandt werden soll, wird die zulässige GFZ für das vorliegende Plangebiet angepasst. Eine Reduzierung der Verdichtung um die geforderten 10-20 Prozent wird daher für nicht angemessen erachtet.                  Die planungsrechtliche Sicherung der Gleisharfe kann nicht Bestandteil des VEP-Verfahrens sein. Im Rahmen eines VEP-Verfahrens können gemäß Paragraph 12 Absatz 4 einzelne Flächen außerhalb des Bereiches mit einbezogen werden, es muss sich</p>

			jedoch um sachnotwendige Ergänzungen in Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan handeln, d.h. für die Realisierung des Vorhabens notwendig sein. Dies ist hier nicht der Fall. Es ist nicht zulässig, wenn die Gemeinde den vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Gelegenheit nutzt, ihren eigenen Planungswillen für die Umsetzung eines weiteren, vom Vorhaben- und Erschließungsplan nicht erfassten Vorhabens zu verwirklichen, Die planungsrechtliche Sicherung der Gleisharfe müsste in einem separaten Verfahren durch Änderung des angrenzenden Bebauungsplanes erfolgen.
<b>1.5</b>	<b>Klima</b> Es wird kritisiert, dass trotz des Klimanotstandes in Köln ein weiteres Mal verdichtet und versiegelt wird. Es wird angeregt, eine Liste anzufertigen, die entsprechende Auflagen für den Klimaschutz festlegt. Es werde auch eine „Abwägung der Interessen“ angeregt, welche die bestehende Bewohnerschaft berücksichtigen soll.	Ja	Planungsrechtlich ist der Bereich des Plangebietes durch den Bebauungsplan Nummer 63459.04 als Gewerbegebiet mit einer GRZ von 0,8 (entspricht einer Versiegelung von 80 %) festgesetzt. Vor diesem Hintergrund wird durch die Wohnbebauung mit einer voraussichtlich geringeren GRZ eine Verbesserung erzielt. Im weiteren Verfahren werden unabhängig davon die umwelt- und klimarelevanten Punkte des Bauvorhabens betrachtet. Hierbei werden auch die Einflüsse auf die bestehende Wohnbebauung im Umfeld berücksichtigt.
<b>1.6</b>	<b>Bauwagenplatz</b> Es wird angeregt, die Osterinsel als alternative Wohnform durch Rücksichtnahme des Investors auf seine Nachbarschaft zu schützen. Es werden folgende Maßnahmen zum Schutz benannt: Erwerb der Gleisharfe durch die Stadt, die Entwicklung eines gemeinschaftlichen Konzeptes das eine Nutzungsmischung von bedeutsamem Grünbereich, alternativer Wohnform und Fuß- und Radweg erlaubt. Es wird angeregt, eine gemeinsame Planung aller Betroffenen unter externer Moderation zu veranlassen.	Teilweise	Der nördlich angrenzende Bauwagenplatz wird von der vorliegenden Planung nicht tangiert. Maßnahmen zum Schutz der angrenzenden Bauwagensiedlung sind nicht erforderlich und im Rahmen des VEP-Verfahrens auch nicht möglich. Die planungsrechtliche Sicherung der Gleisharfe kann nicht Bestandteil des VEP-Verfahrens sein. Es wird gesondert auf die Stellungnahmen der Verwaltung zu Punkt 1.4 hingewiesen. Das Teilstück des Fuß- und Radweges entlang der Erschließungsstraße vom Maarweg wird in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgenommen. Die weiteren genannten Punkte sowie das Moderationsverfahren betreffen nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.
<b>1.7</b>	<b>Geltungsbereich</b> Der aktuelle Geltungsbereich umfasst nur die aktuell zu bebauende Fläche. Es wird angeregt, die neue Planstraße in den Geltungsbereich mit einzubeziehen. Die an das B-Plangebiet östlich angrenzende Gleisharfe soll als bedeutsamer Grünbereich festgelegt werden, wie es bereits in der Rahmenplanung 2005 vorgesehen ist. Die Nutzungsfestlegung der angrenzenden nördlichen und östlichen Flächen soll den Fortbestand oder die Neugliederung des Bauwagenplatzes	Teilweise	Die Erschließung über den Maarweg wird in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes aufgenommen. Die an den Bauwagenplatz angrenzenden nördlichen und östlichen Flächen sowie die Gleisharfe sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens, siehe hierzu die Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.4.

	<p>beinhalten.</p> <p>Der Rad- und Fußweg nördlich der neuen Wohnbebauung muss besonders hinsichtlich der möglichen Konflikte mit der neuen Planstraße in den Geltungsbereich einbezogen werden.</p>	Teilweise	<p>Der Rad- und Fußweg ist im Bereich der geplanten Erschließungsstraße entlang des Maarweges beziehungsweise der Tiefgaragen Zu- und Ausfahrt Bestandteil der Planung. Der darüber hinaus gehende Bereich des Fuß- und Radweges, hier insbesondere der weiterführende Bereich nördlich der Wohnbebauung, ist nicht Gegenstand der Planung. Es wird auf die Stellungnahmen der Verwaltung zu den Punkten 1.3 und 1.4 verwiesen.</p>
<p><b>1.8 Wer plant die Stadt?</b></p> <p>Es ist absehbar, dass sich der ganze Block, zwischen Maarweg, Stolberger Straße, Widdersdorfer und Oskar-Jäger-Straße und auch die Fläche nördlich davon in nächster Zeit entwickeln und verändern wird. Es wird daher angeregt, die Rahmenplanung fortzuschreiben, damit sich diese Entwicklung nicht weiterhin planlos vollzieht. Die große Chance der stadtteilübergreifenden Quartiersentwicklung muss genutzt werden. Der vorliegende Block muss hinsichtlich Nutzung, Erschließung, Grün, Umwelt und Klima modellhaft geplant werden. Mit dem stadtteilverbindenden Rad- und Fußwegenetz einhergehend ist eine bereichernde Nutzungsmischung für alle möglich.</p> <p>Es wird angeregt, alle Interessierten und Gruppierungen mit einzubeziehen, da hierdurch die Akzeptanz der Ehrenfelder und Braunsfelder gesteigert wird.</p> <p>Das Stadtentwicklungsamt hat mit der Rahmenplanung in Kooperation mit den Bürgergruppen eine gute Vorlage geliefert, um den Bereich in Braunsfeld und Umgebung weiter zu entwickeln. Es wird auf das kooperative Baulandmodell hingewiesen, welches zu beachten ist. Es wird weiterhin angeregt, dass engere Umfeld des Bauvorhabens mit zu betrachten.</p>	<p>Nein</p> <p>Ja</p> <p>Ja</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Fortschreibung der Rahmenplanung für den gesamten Baublocks bezieht sich nicht auf die Inhalte des Bebauungsplanverfahrens und kann daher nicht behandelt werden. Es wird in diesem Zusammenhang auf den Beschluss des Rates vom 06.02.2020 zum TOP 3.1.10 verwiesen, der die Verwaltung beauftragt, eine Überarbeitung der Rahmenplanung für den gesamten Bereich einzuleiten.</p> <p>Die Einbeziehung aller Interessierten und Gruppierungen ist Bestandteil des Bauleitplanverfahrens. Den Bürgerinnen und Bürgern wird zu verschiedenen Zeitpunkten die Möglichkeit der Beteiligung ermöglicht.</p> <p>Das kooperative Baulandmodell wird vollumfänglich bei der Planung berücksichtigt. Im Rahmen der zu erarbeitenden Gutachten werden auch die Auswirkungen sowie Einflüsse auf das enge Umfeld des Vorhabens betrachtet.</p>	
<p><b>2</b></p> <p><b>2.1 Bestehende Infrastruktur</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass das Veedel, bestehend aus Alsdorfer Straße, Sankt-Vitherr Straße und Eisenborner Straße für das vorliegende Planungskonzept mit circa 210 Wohneinheiten</p>	Nein	<p>Das vorliegende Planungskonzept wird als städtebaulich sowie auch in Bezug auf den infrastrukturellen Bestand als verträglich angesehen. Um das bestehende Straßennetz zu entlasten, ist die Erschließung über den Maarweg fester Bestandteil innerhalb der</p>	

	<p>(WE) infrastrukturell (ÖPNV, Schulen, Straßennetz) nicht ausgelegt ist. Es wird eine reduzierte Wohnbebauung gefordert, die auch von Geschosshöhe und Wohneinheiten besser mit dem angrenzenden Veedel harmoniert. Hierbei soll das Verkehrsaufkommen im Einzugsgebiet sowie das Wohnraum- und Bildungsangebot berücksichtigt werden.</p> <p>Die Grundschule GGS Braunsfeld, die in das Einzugsgebiet fällt, ist jetzt schon überfüllt, dass eine Abschaffung des wertvollen bilingualen Konzeptes droht. Das Konzept ist ein absolutes Alleinstellungsmerkmal für Braunsfeld und es ist bedauernd, dass derart wichtige Elemente bei städtebaulichen Planungen keine Beachtung finden.</p> <p>Es wird ein schlüssiges Verkehrskonzept gefordert. Es wird kritisiert, dass dem Verkehr sowie dem Bildungsangebot der Kinder zu wenig Beachtung geschenkt wird. Ein aktuelles und vor allem unabhängiges Verkehrssystem ist unabdingbar. Die Offenlegung derartiger Konzepte wäre wünschenswert.</p>	<p>Teilweise</p> <p>Ja</p>	<p>weiterführenden Planung.</p> <p>Die Erforderlichkeit von sozialer Infrastruktur wird zu Beginn eines Bebauungsplanverfahrens immer mit dem entsprechenden Fachamt abgestimmt. Für das vorliegende Grundstück wurden schon in 2016/2017 Einleitungsbeschlüsse für die Aufstellung von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen mit dem Ziel Wohnen gefasst. Das vorliegende Grundstück ist aufgrund seiner Lage für die Errichtung einer Schule nicht geeignet. Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung bei bestehenden Schulen beziehungsweise Grundstückspotentiale für die Errichtung neuer Schulen in Braunsfeld und Ehrenfeld werden von Seiten der Verwaltung untersucht.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Die erarbeiteten Gutachten werden im Rahmen der Offenlage gemäß Paragraf 3 Absatz 2 BauGB allen Bürgerinnen und Bürgern zugänglich gemacht.</p>
<p><b>2.2</b></p>	<p><b>Parkplatzsituation</b></p> <p>Das Parkplatzkontingent im Veedel ist bereits jetzt ausgereizt. Dies liegt auch an Fremdverkehren der angrenzenden Gewerbetriebe. Die Anzahl der geplanten Besucherparkplätze für das neue Wohnquartier ist zu gering bemessen. Park- und Wendemöglichkeiten für Lieferverkehre und Müllabfuhr sind genau so wenig gegeben. Es wird gefordert, dass Parkplatzlösungen für das Neubaugebiet nicht zu Lasten der bestehenden Parkplätze im Veedel ausgelegt werden. Es wird gefordert, dass die Besucherstellplätze auf dem Grundstück der PANDION liegen.</p> <p>Die geplanten Carsharing-Modelle werden kritisch gesehen, da diese Konzepte nicht zu einer Entlastung beitragen. Der Teil der Bevölkerung, der in der Vergangenheit zum Beispiel den Bus</p>	<p>Ja</p> <p>Nein</p>	<p>Die aus dem Bauvorhaben resultierenden Stellplätze (Anwohner und Besucher) werden vollständig auf dem Grundstück des Investors nachgewiesen. Die benannten Wendemöglichkeiten für Lieferverkehre und Entsorgungsfahrzeuge werden im Weiteren geprüft. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ver- und Entsorgungsbetriebe der Stadt Köln im weiteren Verfahren beteiligt werden.</p> <p>Das benannte Carsharing-Angebot wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes untersucht. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Einrichtung eines Carsharing-Modells die erforderlichen Stellplätze hierfür in der Tiefgarage vorgehalten werden. Eine</p>

	benutzt hat, wird jetzt auf diese Carsharing-Angebote zurückgreifen. Daher wird die Einrichtung von Anlieger-Parkplätzen im kompletten Veedel sowie auf den umliegenden Straßen gefordert. Der Stellplatzschlüssel von 0,8 ist im Vergleich zu den Neuen-Pauli-Höfen und zum sonstigen Kölner Stadtgebiet keinesfalls angemessen. Als Pendlerfamilie ist ein Auto unverzichtbar und daran wird sich durch die Reduzierung des Parkraums auch nichts ändern. Daher wird die Überprüfung des aktuellen Stellplatzschlüssels gefordert.		weiterführende Betrachtung wird im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes erarbeitet und zusammen mit den zuständigen Fachämtern der Stadt Köln konkretisiert. Die Errichtung von Anlieger-Parkplätzen im gesamten Bestandsgebiet ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und kann daher nicht behandelt werden. Die Festlegung von Anwohner-Parken ist Sache der zuständigen Bezirksvertretung.  In Bezug auf den Stellplatzschlüssel wird gesondert auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.2 hingewiesen.
<b>2.3</b>	<b>Kindertagesstätte</b> Die Alsdorfer Straße ist in Richtung Wendehammer nicht für den Stoßverkehr am Morgen und am Nachmittag ausgelegt. In der „Rush-Hour“ werden die Kinder mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln gebracht beziehungsweise abgeholt. Die Straße ist viel zu schmal und wegen parkender Autos nicht in beide Richtungen gleichzeitig mit dem KFZ befahrbar. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis es zu Unfällen kommt. Der möglicherweise geplante Wegfall der Bestandsstellplätze an der Alsdorfer Straße ist aber aufgrund der ohnehin angespannten Parkplatzsituation nicht tragbar. Zur Entlastung und Entschärfung der Verkehrssituation am Morgen und am Nachmittag wird die Schaffung einer alleinigen Zufahrt zur Kita über das REWE-Grundstück gefordert, ohne dass die Bewohner der Osterinsel davon negativ beeinflusst werden.	Nein	Die Stolberger Straße, beziehungsweise der REWE-Parkplatz, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, da diese Erschließungsmöglichkeit beziehungsweise Variante nach aktuellem Stand des Verkehrsgutachtens nicht erforderlich ist. Darüber hinaus handelt es sich bei den benannten Flächen um Privateigentum. Die Möglichkeit einer Erschließung über diese Flächen soll jedoch zukünftig nicht komplett ausgeschlossen werden und könnte sich aufgrund von Umstrukturierungen beim angrenzenden Gewerbebetrieb (REWE) eventuell zukünftig ergeben.
<b>2.4</b>	<b>Baustellenverkehre</b> Der aktuelle Zustand der Alsdorfer Straße sowie der angrenzenden Straße lässt Schwertransporte jeglicher Art sowie Baustellenverkehre nicht zu. Es wird eine alleinige Erschließung des Neubaugebietes über das REWE-Grundstück und/oder den Maarweg für die Bauphase gefordert.	Teilweise	Die verkehrliche Erschließung für die benannten Baustellenverkehre wird im weiteren Verfahren geprüft, sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und können daher im Rahmen des Verfahrens nicht planungsrechtlich gesichert werden. Von Seiten des Investors wurden jedoch schon Möglichkeiten geprüft, die Beeinträchtigung der ansässigen Bewohner durch Baustellenverkehre zu minimieren.
<b>2.5</b>	<b>Maßnahmen zum Schutz der Kinder</b> Über die letzten 3 bis 5 Jahre hat bedingt durch den Zuzug vieler junger, kinderreicher Familien eine zunehmende Verjüngung im Veedel stattgefunden. Insbesondere in der Elsenborner Straße spielt sich für die zahlreichen Kinder vieles	Ja	Die bestehende Verkehrssituation der umgebenden Straßen, hier insbesondere der Elsenborner Straße, wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens nicht geändert. Die Nutzungsbeschränkung als Anliegerstraße wird beibehalten.



	<p>vor der Haustür ab, welches den Kindern ein Stück Selbstständigkeit im näheren Umfeld bietet. Der eingeschränkte Autoverkehr durch den Status als Anliegerstraße ist für Kinder und Eltern eine Wohltat und bietet den Kindern ein altersgerechtes Aufwachsen im städtischen Umfeld. Es wird daher zwingend gefordert, den Status der Elsenborner Straße als Anliegerstraße zu wahren.</p> <p>Der vorhandene öffentliche Spielplatz befindet sich unmittelbar gegenüber der geplanten Zufahrt zur Tiefgarage Alsdorfer Straße. Zur Entlastung der Verkehrssituation und zum Schutz der Kinder wird gefordert, dass Zu- und Abfluss des Verkehrs in die Tiefgarage komplett über die Zufahrt Maarweg erfolgen soll.</p>	Teilweise	Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.1
<b>2.6</b>	<p><b>Bereitstellung von Informationen zum Bauvorhaben</b> Es wird darum gebeten, die am 20.11.2019 präsentierten Folien zur Verfügung zu stellen. Es wird gefordert, die erforderliche Transparenz im Zusammenhang mit der geplanten Wohnbebauung Alsdorfer Straße zu schaffen.</p>	Ja	Die Niederschrift zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wird auf der Internetseite der Stadt Köln einsehbar sein im Rahmen der Beschlussvorlage über die Vorgaben zur Ausarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs.
<b>2.7</b>	<p><b>Weitere Termine zur Öffentlichkeitsbeteiligung</b> Während der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 20.11.2019 wurde festgestellt, dass in vielen Punkten noch keine abschließenden Gutachten vorliegen. Insofern erfolgte die Bürgerbeteiligung zu einem Zeitpunkt, die keine vollumfängliche Bewertung des Planungskonzeptes zuließ. Es wird daher die Durchführung einer weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem späteren Zeitpunkt gefordert, um eine zielgerichtete ergebnisorientierte Diskussion führen zu können.</p>	Teilweise	Bei der Veranstaltung am 20.11.2019 handelte es sich um die frühzeitige Beteiligung gemäß Paragraf 3 Absatz 1 BauGB, deren Zweck es ist, die Öffentlichkeit möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung zu unterrichten. Zu diesem frühen Zeitpunkt liegen regelmäßig noch keine abschließenden Gutachten vor. Die Gutachten werden zur Offenlage gemäß Paragraf 3 Absatz 2 BauGB vorliegen und dann öffentlich einsehbar sein. Eine weitere Beteiligung in Form einer Abendveranstaltung ist normalerweise nicht vorgesehen. Eine erneute Abendveranstaltung im Rahmen der Offenlage würde einen politischen Beschluss des zuständigen Ausschuss des Rates voraussetzen. Die Anregung wird aufgenommen.
<b>3</b>	<p>Es wird ein fahrlässiger Umgang mit den Altlasten unter der Erde sowie die Gefährdung des Grundwassers befürchtet. Das Bauvorhaben riskiert durch die anzustellenden Arbeiten Erschütterungen und Verwerfungen im Boden. Die geplanten Gebäude, die auf engstem Raum über 200 Wohneinheiten stapeln, werden unvorstellbar viele Tonnen wiegen und ungleichmäßig auf die Altlasten im Untergrund drücken. Daher</p>	Ja	Die Öllinse liegt in einer Tiefe von circa 12 Meter und wird durch das Bauvorhaben nicht tangiert. Die Planung sieht einen Eingriff von circa 4 Meter Tiefe in den Boden vor. Zur im Plangebiet vorhandene Öllinse liegen der Stadt Köln bereits Gutachten vor. Diese werden als Grundlage für den weiteren Umgang mit der Linse herangezogen. Es erfolgt im Rahmen der weiteren Planung die Erstellung eines umfassenden Gutachtens zum Baugrund und zu den Altlasten (Öllinse) sowie ein Sicherungs- und Sanierungskonzept.

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

	wird bezweifelt, dass die bisherigen Gutachten angemessen simuliert haben, was die geplante Bebauung für Auswirkungen auf die Öllinse haben. Es wird auch bezweifelt, dass die Altlasten analysiert und Wege zur Sanierung gesucht wurden. Mikroben können zum Beispiel eingebracht werden, die zumindest das Öl neutralisieren. Es werden umfassende Gutachten in Bezug auf die Altlasten gefordert.		
4	Es wird angemerkt, dass für den im Rahmenplan Braunsfeld/Ehrenfeld vorgesehenen begrünten Rad- und Fußweg auf der ehemaligen Bahntrasse der HGK, eine ausreichende Breite vorgesehen werden soll. Diese darf nicht durch die KFZ – Zu- und Abfahrten für das Neubaugebiet beeinträchtigt werden. In der aktuellen Diskussion ist die KFZ-Erschließung vom Maarweg ins Plangebiet vorgesehen. Die Einfahrt zur Tiefgarage ist auf dem Planungsgebiet anzuordnen. Der Rad- und Fußweg soll nicht durch fahrende KFZ behindert werden, da hierdurch die Attraktivität und Sicherheit gemindert wird. Diese innere KFZ-freie Erschließung des zentralen Rahmenplanungsgebietes vom Gleisdreieck bis zum Grünen Weg – Bahnhof Ehrenfeld ist eine umweltfreundliche und klimafreundliche Erschließung. Es wird angeregt, die folgenden Mindestbreiten einzuhalten: 2,50 m Gehweg und 4,00 m Radweg sowie ein zusätzlicher Raum für Begrünung.	Teilweise	Die Errichtung des Fuß- und Radwegenetzes innerhalb der Erschließungsstraße entlang des Maarweges wird Bestandteil der weiteren Planung. Die Hinweise zu den geforderten Mindestbreiten werden zur Kenntnis genommen. Es wird gesondert angemerkt, dass die maximal zur Verfügung stehende Breite der Erschließungsstraße circa 8,10 Meter beträgt. Zum derzeitigen Zeitpunkt kann jedoch noch keine Aussage zur Erschließungssystematik (Misch- oder Trennsystem) sowie zur Gestaltung getroffen werden. Die Ausgestaltung wird im Weiteren geprüft. Hierzu werden Aussagen im Verkehrsgutachten getroffen. Die erforderliche Tiefgaragen Zu- und Abfahrt wird auf dem Grundstück des Investors verortet.
5	Die Größe des geplanten Wohnblockes wird besorgt zur Kenntnis genommen, da die Parkplatzsituation bereits im Bestand sehr angespannt ist. Ein weiterer Wegfall der Parkplätze im Wendehammer sowie die weitere Nutzung durch Besucher des neuen Wohnblocks und Kita-Verkehre kann nicht durch die geplanten Besucherstellplätze ausgeglichen werden.  Während innerhalb der Planung Kita-Plätze geschaffen werden, konnte der Plan bezüglich des nächsten Schrittes (Schule) keine Aussagen treffen. Die Grundschulen an der Kreuzung Stolberger Straße/Maarweg, ist bereits überfüllt.	Nein  Nein	Die aus dem Bauvorhaben resultierenden Stellplätze (Anwohner und Besucher) werden vollständig auf dem Grundstück des Investors nachgewiesen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird darüber hinaus ein umfangreiches Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeitet, welches Lösungen und Maßnahmen für die benannte Verkehrssituation aufzeigen soll.  In Bezug auf die Planung einer Schule wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 2.1 verwiesen.

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

	<p>Sofern keine separate Zuwegung über den Maarweg geschaffen wird, wird die Verkehrsführung der Baustellenverkehre über die engen und bereits belasteten Straßen kritisiert. Die Lage der Tiefgaragen-Zufahrt gegenüber dem Spielplatz wird auf Grund der dort spielenden Kinder kritisch gesehen.</p>	Teilweise	<p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.1. Zu den Baustellenverkehren siehe Stellungnahme der Verwaltung zu dem Punkt 2.4</p>
<b>6</b> <b>6.1</b>	<p>Es wird um Übermittlung des Protokolls der Sitzung vom 20.11.2019 gebeten.</p>	Ja	<p>Die Niederschrift der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wird auf der Internetseite der Stadt Köln einsehbar sein im Rahmen der Beschlussvorlage über die Vorgaben zur Ausarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs.</p>
<b>6.2</b>	<p>Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Firma Pandion im Stadtteil nicht erwünscht ist. Der Platz in den Städten wird knapp, der Wohnraum von Jahr zu Jahr unbezahlbarer, Diese Entwicklungen wird von der Firma Pandion weder bekämpft, noch abgebremst. Firmen wie die Pandion sind der Grund für diese Entwicklung. Köln, Ehrenfeld und Braunsfeld brauchen bezahlbaren Wohnraum, der allen Menschen zur Verfügung steht. Die hier geplanten Wohnungen sind das Gegenteil von bezahlbar und eine Schandtat für die soziale Gerechtigkeit der Stadt. Die rege Beteiligung an der Veranstaltung hat dies nochmal unterstrichen. Niemand möchte eine Bebauung verhindern, wenn sie sinnvoll durchdacht ist (zum Beispiel genossenschaftlich, ökologisch). Dies ist hier nicht der Fall. Es soll gehandelt werden, bevor es zu spät ist und dieses Bauvorhaben eine weitere Wunde in das Veedel reißt.</p>		<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>6.3</b>	<p>Es wird ein weiterer Termin zur Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert. Dieser soll ebenfalls in Form einer Abendveranstaltung organisiert werden. Grund dafür ist, dass sehr viele Fragen rund um das Bauvorhaben zum Zeitpunkt der „frühzeitigen“ Beteiligung noch nicht geklärt werden konnten. Es ist notwendig, eine weitere Abendveranstaltung nach Abschluss der Planung zu organisieren, in der die Bürgerinnen und Bürger gemeinsam weitere Fragen stellen können und Veränderungen, die Aufgrund von Anregungen gemacht wurden, vorgestellt werden.</p>	Nein	<p>Eine weitere Beteiligung in Form einer Abendveranstaltung ist normalerweise nicht vorgesehen. Eine erneute Abendveranstaltung im Rahmen der Offenlage würde einen politischen Beschluss des zuständigen Ausschuss des Rates voraussetzen. Die Anregung wird aufgenommen.</p>

<p><b>6.4</b></p>	<p>Der geplante Häuserkomplex ist in Richtung der Gleisharfe beziehungsweise des Bauwagenplatzes nicht geschlossen. Auf der 430 m<sup>2</sup> großen Freifläche, welche direkt an die Gleisharfe beziehungsweise dem Bauwagenplatz angrenzt, soll ein Kinderspielplatz entstehen. Es erscheint auf den gezeigten Plänen so, dass die Gleisharfe als Grünfläche/Rasenfläche/Park vorgesehen ist, dementsprechend würde der Bauwagenplatz in seiner jetzigen Daseinsform beeinträchtigt werden. Es wird daher für unangemessen gehalten, den Spielplatz an dieser Stelle zu bauen, es sei denn die Grundstücke der PANDION und der Gleisharfe beziehungsweise Bauwagenplatz bleiben weiterhin durch eine Mauer von mindestens 2m Höhe getrennt.</p>	<p>Nein</p>	<p>Das Grundstück der Gleisharfe wird durch die Planung nicht tangiert. Das Vorhaben wird vollständig auf dem Grundstück des Investors durchgeführt und ist das Ergebnis der im Vorfeld durchgeführten Mehrfachbeauftragung. Der Erhalt der Grenzmauer wird angestrebt und im Rahmen der weiteren Planung geprüft. Eine Beeinträchtigung der Gleisharfe sowie der Bewohnerinnen und Bewohner der Bauwagensiedlung durch die Planung liegen nicht vor.</p>
<p><b>6.5</b></p>	<p>Unter dem Baugrundstück liegt eine Öllinse von erheblicher Größe. Es werden in Bezug auf die Öllinse ausführliche und unabhängige Gutachten gefordert, die von kritischen Geologen und unabhängigen Umweltorganisationen durchgeführt werden müssen. Es wird eine genaue Untersuchung gefordert, ob man nicht jetzt die Chance der Zugänglichkeit nutzen sollte, um das Öl aus dem Boden zu entfernen. Es handelt sich hier um eine erhebliche Menge an Öl, auf die das Gewicht der neu entstehenden Bauwerke einen Einfluss haben wird.</p>	<p>Ja</p>	<p>Die vorliegenden Altlasten, hier im Besonderen die Öllinse, sind bekannt. Der Stadt liegen bereits umfangreiche Gutachten zu diesem Thema vor. Im Rahmen des weiteren Verfahrens werden darüber hinaus umfangreiche Sicherungs- und Sanierungskonzepte erstellt, das der Stadt zur Prüfung vorgelegt werden muss. Nach derzeitigem Kenntnisstand birgt eine Sanierung größere Risiken für die Umwelt als eine Überbauung. So könnte bei einer Sanierung nicht ausgeschlossen werden, dass Teile der Linse ins Grundwasser eindringen. Das eine Überbauung der Linse möglich ist, wird bereits durch die Bestandsbebauung aufgezeigt. Dies wird jedoch im Gutachten entsprechend der aktuellen Situation bewertet werden.</p>
<p><b>6.6</b></p>	<p>Das Fehlen von ökologischen Aspekten, bei der Vorstellung des Vorhabens wird bemängelt. Es ist wünschenswert, wenn ein solches Bauprojekt wenigstens nachhaltig gebaut werden würde. Dies bedeutet zum Beispiel Co2 sparend, Dachbegrünungen, Verwendung von nachhaltigen Baumaterialien und Dämmungen. Die Bodenversiegelung durch die Tiefgaragen kann zu einem Problem für den Abfluss von Regenwasser werden. Da in Zukunft stärkere Regenfälle zu erwarten sind, sollte dies beachtet werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Fläche ein ideales Ausweichgrundstück für Wagenplätze in Köln darstellt.</p>	<p>Teilweise</p>	<p>Die benannten ökologischen Aspekte sind in Teilen bereits in der Planung enthalten oder werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Es erfolgt unter anderem die Erstellung eines Energiekonzeptes mit dem Ziel einer energiesparenden Bauweise. Die vorliegende Konzeption berücksichtigt bereits eine Dachbegrünung. Die Starkregenvorsorge wird ebenfalls berücksichtigt und Möglichkeiten der Entwässerung werden geprüft.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das vorliegende Verfahren sieht die Schaffung eines allgemeinen Wohngebietes vor. Die Suche nach geeigneten Ausweichgrundstücken für Wagenplätze ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>7</b>	<b>Zufahrt Baugebiet</b>		
<b>7.1</b>	Die Zufahrt zum neuen Wohngebiet ist derzeit über den Maarweg angedacht. Eine Bestätigung dieses Zufahrtsweges wurde in der Sitzung jedoch noch nicht ausgesprochen. Daher wird eine Bestätigung dieser Zufahrt gefordert.	Ja	Die Zufahrtssituation entlang des Maarweges sowie die hiermit einhergehende Erweiterung des Geltungsbereiches ist Bestandteil der weiteren Planung. Der Geltungsbereich wird entsprechend angepasst.
<b>7.2</b>	<b>Durchfahrtsbeschränkung Sankt-Vither Straße</b> Derzeit ist eine Durchfahrt durch die Sankt-Vither Straße für Fahrzeuge, die mehr als 1,5 Tonnen wiegen, untersagt. Diese Einschränkung soll auch während und nach den Bauarbeiten bestehen bleiben.	Ja	Eine Änderung der bestehenden Verkehrssituationen auf den Bestandsstraßen ist nicht vorgesehen. Die Einschränkung wird dementsprechend beibehalten.
<b>7.3</b>	<b>Verkehrsberuhigung Sankt-Vither Straße</b> Es wird nachgefragt, ob die Sankt-Vither Straße mittels Bremsschwellen oder Teilaufpflasterung für den Verkehr beruhigt wird.	Nein	Die Errichtung von Bremsschwellen und/oder Teilaufpflasterung der Sankt Vither Straße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Eine Änderung der bestehenden Verkehrssituationen auf den Bestandsstraßen ist nicht vorgesehen.
<b>7.4</b>	<b>Verkehrsberuhigung Alsdorfer Straße</b> Es wird gefragt, inwieweit es geplant ist, die Alsdorfer Straße zu einer verkehrsberuhigten Straße/Spielstraße zu machen?	Nein	Eine Änderung der bestehenden Verkehrssituationen auf den Bestandsstraßen ist nicht vorgesehen. Die Verkehrsberuhigung der Alsdorfer Straße ist nicht Gegenstand der Planung.
<b>7.5</b>	<b>Absenkung Alsdorfer Straße</b> Es wird gefragt, inwieweit die Alsdorfer Straße im Vorfeld begutachtet wird, da die Straße sich bereits heute deutlich absenkt.	Ja	Für die Alsdorfer Straße wird im Vorfeld des Baubeginns sowie nach Fertigstellung des Bauvorhabens ein Gutachten erstellt. Bei etwaigen Schäden an der Alsdorfer Straße, werden die anfallenden Kosten der beauftragten Firma als Verursacher zu Lasten gelegt (Verursacherprinzip).
<b>7.6</b>	<b>Straßensanierung</b> Es wird nachgefragt, wer für eine mögliche Straßensanierung, nachdem das Bauvorhaben abgeschlossen ist, aufkommt. Es wird von einer Verschlechterung des Straßen-Zustandes durch die Baustellenverkehre ausgegangen.	Ja	Es wird darauf hingewiesen, dass der Verursacher der Schäden für die Instandsetzung aufkommen muss (Verursacherprinzip).
<b>7.7</b>	<b>Parksituation Alsdorfer Straße / Sankt-Vither Straße</b> Es wird nachgefragt, ob die bestehenden Parkplätze erhalten bleiben oder möglicherweise neue Stellplätze geschaffen werden.	Ja	Die aus dem Bauvorhaben resultierenden Besucher- sowie Anwohnerparkplätze werden vollständig auf dem Grundstück des Investors nachgewiesen. Die bestehende Parkplatzsituation auf den umliegenden Straßen (zum Beispiel Sankt Vither Straße) wird nicht tangiert.

<b>7.8</b>	<b>Bomben</b> Es wird nachgefragt, inwieweit es im Vorfeld der Bebauung zu Untersuchungen bezüglich Bombenfunden kommen wird.	Ja	Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde auch der Kampfmittelbeseitigungsdienst beteiligt und über das Vorhaben informiert. Im weiteren Verfahren wird der Kampfmittelbeseitigungsdienst erneut beteiligt.
<b>7.9</b>	<b>Ölblase</b> Es wird nachgefragt, wie mit der bestehenden Ölblase in circa 12 Meter Tiefe umgegangen wird.	Ja	Die Öllinse liegt in einer Tiefe von circa 12 Meter und wird durch das Bauvorhaben nicht tangiert. Die Planung sieht einen Eingriff von circa 4 Meter in den Boden vor. Der Stadt liegen umfangreiche Gutachten zur Thematik der Öllinse vor. Diese werden als Grundlage für den weiteren Umgang mit der Linse herangezogen. Es erfolgt im Rahmen des Verfahrens eine Untersuchung der Altlastensituation und ein Sicherungs- und Sanierungskonzept.
<b>7.10</b>	<b>Neue Beteiligung der Öffentlichkeit nach Auslegung</b> Es wird nachgefragt, ob eine erneute öffentliche Beteiligung im Bezirksrathaus Lindenthal geplant ist.	Nein	Eine weitere Beteiligung in Form einer Abendveranstaltung ist normalerweise nicht vorgesehen. Eine erneute Abendveranstaltung im Rahmen der Offenlage würde einen politischen Beschluss des zuständigen Ausschuss des Rates voraussetzen. Die Anregung wird aufgenommen.
<b>8</b>	Im Hinblick auf das geplante, erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Alsdorfer Straße und die daraus resultierende höhere Feinstaubbelastung und Lärmbelastung wird angeregt, die Alsdorfer Straße insbesondere im vorderen Bereich als Einbahnstraße umzuwandeln. Es wird angeregt, dass die Baustellenverkehre und der später ankommende Verkehr zur geplanten Kita über die neue entstehende Stichstraße am Karnevalsmuseum auf den Maarweg zurückgeführt werden. Über die Sankt Vither Straße können die Autos die Stolberger Straße erreichen. Des Weiteren ist ein weiterer Anschluss auf das Kita-Gelände über den REWE-Parkplatz wünschenswert. Die Alsdorfer Straße ist im Hinblick auf ihre Ausgestaltung sowie das Kopfsteinpflaster für den sogenannten Begegnungsverkehr nicht ausgelegt.	Nein	Eine Änderung der bestehenden Verkehrssituationen auf den Bestandsstraßen ist nicht vorgesehen. Die Sankt Vither Straße ist für Fahrzeuge über 1,5 Tonnen gesperrt, eine Umleitung ist daher nicht möglich. Eine Andienung der Kindertagesstätte über den Maarweg ist auf Grund der Lage nicht möglich. Siehe weiterhin die Stellungnahmen der Verwaltung zu den Punkten 1.1. und 2.3.
<b>9.1</b>	Die Erschließung des neuen Wohngebietes für den ruhenden Verkehr über eine Tiefgarage mit Zufahrt vom Maarweg wird begrüßt. Es wird davon ausgegangen, dass die Erschließung über den Maarweg zur Offenlage berücksichtigt wird.	Ja	Die Erschließung über den Maarweg wird im Weiteren berücksichtigt. Der Geltungsbereich wird entsprechend angepasst.
<b>9.2</b>	Mit dem vorliegenden Bebauungsplan kann ein sinnvoller Teil	Nein	Die Errichtung des kompletten Radweges ist nicht Gegenstand des

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

	<p>des Radwegenetzes zwischen Maarweg und Stolberger Straße umgesetzt werden. Der Bebauungsplan soll dazu dienen, dass dieser Radweg in ganzer Länge verwirklicht wird. Damit kann der Radverkehr aus Richtung Ehrenfeld, Widdersdorf und Bickendorf wie auch aus dem Kölner Umland Richtung Stolberger Straße/Bezirksrathaus/Melaten und Innenstadt aufgewertet werden. Der Bebauungsplan soll daher diese städtische Flächen vollständig mit einbeziehen und damit auch der Realisierung dieses Radweges dienen.</p>		<p>Bebauungsplanverfahrens. Siehe hierzu die Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.3.</p>
9.3	<p>Die Idee, die vorgesehene 4-zügige Kita der Grünfläche „Gleisharfe“ zuzuordnen ist verständlich. Hierdurch entsteht allerdings das Problem der Anbindung und Erschließung. Es wäre besser, wenn die auf städtischer Fläche vorhandene Stichstraße von der Stolberger Straße, die bisher den REWE-Parkplatz und einige Gewerbegrundstücke erschließt auch zur Anbindung der Kita genutzt wird. Am Kopf dieser Stichstraße kann dann ein Kreisverkehr mit zeitweise nutzbaren Halteplätzen und ein Fußweg über die Grünfläche „Gleisharfe“ zur Kita geschaffen werden. Die Finanzierung zum Ausbau dieser Stichstraße soll zur Hälfte dem Projektentwickler PANDION auferlegt werden.</p>	Nein	<p>Siehe Stellungnahmen der Verwaltung zu den Punkten 1.1., 1.3 und 2.3.</p>
9.4	<p>Es wird angemerkt, dass der ruhende Verkehr der REWE-Verwaltung die Elsenborner Straße, die Alsdorfer Straße und die Sankt-Vithener Straße belastet. Die Festlegung „Anliegerverkehr“ wird für diese Straßen nicht beachtet und auch behördlich nicht umgesetzt. Die erwähnte Stichstraße von der Stolberger Straße aus sollte zusätzliche Parkplätze (inklusive Fahrradstellplätze) für die Beschäftigten der REWE vorhalten. Daher soll die Hälfte der Kosten von REWE getragen werden.</p>	Nein	<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Die benannte Stichstraße von der Stolberger Straße aus ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es handelt sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Die Schaffung von Pkw- und Fahrrad-Stellplätzen für REWE ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.</p>
9.5	<p>Die Gleisharfe soll als wertvoller Freiraum in den Bebauungsplan mit einbezogen werden.</p>	Nein	<p>Die Gleisharfe wird durch das Vorhaben nicht tangiert. Im Rahmen eines VEP-Verfahrens können gemäß Paragraph 12 Absatz 4 einzelne Flächen außerhalb des Bereiches mit einbezogen werden, diese müssen jedoch für die Realisierung des Vorhabens notwendig sein. Dies ist hier nicht der Fall. Siehe Stellungnahme der</p>

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

			Verwaltung zu Punkt 1.3 und 1.4.
<b>9.6</b>	Das vorhandene Wohnquartier an der Alsdorfer- / Elsenborner- / Sankt-Vither- / Stolberger Straße/Maarweg ist geprägt durch eine attraktive Nutzungsvielfalt von Wohnformen mit Einfamilienhäusern in Reihenbebauung und Mehrfamilienhäusern. Die Mischung von Wohnformen hat hier auch eine lebendige Mischung der Sozialstruktur zur Folge mit jungen Familien und teilweise zahlreichen Kindern in den Mehrfamilienhäusern, Neu-Kölnern, Berufseinsteigern und Studenten. Der Bauwagenplatz gehört zu dieser lebhaften Mischung von Wohnformen und Sozialstrukturen. Es werde begrüßt, wenn in einem entsprechend räumlich erweiterten Bebauungsplan die alternative Wohnform in Bauwagen zusammen mit der Grünfläche gesichert werden könnte.	Nein	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Der Bauwagenplatz sowie die Gleisharfe sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Beide Flächen werden durch die Planung nicht tangiert. Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.4
<b>9.7</b>	Es wird ein Entwicklungsplan für den ganzen Baublock angeregt. Dieser Entwicklungsplan soll die lebendige Nutzungsmischung, zu der auch Gewerbe gehört, berücksichtigen. Außerdem soll die Entwicklung nördlich der Widdersdorfer Straße in diese Planung mit einbezogen werden.	Nein	Es handelt sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Ein übergeordneter Entwicklungsplan für das gesamte Gebiet ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.8.
<b>10</b> <b>10.1</b>	Die Erschließung über den Maarweg wird begrüßt, es wird davon ausgegangen, dass der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes – wie auf der Veranstaltung besprochen – um diese Fläche erweitert wird.	Ja	Die Erschließung des Wohngebietes über den Maarweg ist Bestandteil der weiteren Planung. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird entsprechend angepasst.
<b>10.2</b>	Auf der Bürgerbeteiligung wurden zwei Varianten für die 8,10 Meter breite Trasse vorgestellt. Es wird gefordert, die Planung einer gemischten Verkehrsfläche zu verwerfen und motorisierte Verkehrsteilnehmer von unmotorisierten Verkehren in geeigneter Weise zu trennen, sodass wildes Parken unmöglich gemacht wird. Die Herstellung eines begrünten Fuß- und Radwegenetzes auf der Bahntrassen ist ein wichtiger Bestandteil der vom Rat der Stadt Köln 2005 beschlossenen Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld. Aufgrund des zu erwartenden Parkdrucks sowie der Attraktivität der neuen Erschließungsstraße ist zu befürchten, dass eine Nutzung als Fuß- und Radweg durch wild parkende Autos an	Teilweise	Die Gestaltung und Dimensionierung der Erschließungsstraße vom Maarweg aus wird im Rahmen des weiteren Verfahrens konkretisiert. Hierzu werden Aussagen im Verkehrsgutachten getroffen. Ob Parkmöglichkeiten entlang der Erschließungsstraße vorgesehen werden, soll ebenfalls im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft werden.



vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

	<p>den Rändern unmöglich gemacht wird. Dies gilt insbesondere, da der Fuß- und Radweg vermutlich erst nach der Wohnbebauung hergestellt wird.</p> <p>Des Weiteren wird gefordert, dass die Herstellung des begrünten Fuß- und Radweges auf dem angrenzenden städtischen Flurstück dem Investor zur Auflage gemacht wird – mindestens in dem Bereich, der unmittelbar an das Bauvorhaben grenzt, idealerweise bis zum Abschluss an das vorhandene Straßen-Wegenetz.</p>	Teilweise	<p>Die Herstellung des begrünten Fuß- und Radweges entlang der Erschließungsstraße vom Maarweg ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und wird im Weiteren detailliert erarbeitet.</p> <p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.3.</p>
<b>10.3</b>	<p>Die Bewohner der Bauwagensiedlung bedürfen einen neuen Stellplatz nahe der bisherigen Stelle oder einen neu angeordneten Stellplatz am bisherigen Ort. Die jetzige Positionierung der Bauwagen erscheint als inkompatibel zum geplanten Fuß- und Radweg und insbesondere zu der Baustelleinrichtung für das neue Wohngebiet. Der Investor soll dazu verpflichtet werden, die Baustellenverkehre möglichst vollständig über die neue Planstraße abzuwickeln.</p>	Nein	<p>Die Bauwagensiedlung, beziehungsweise die Fläche der Bauwagensiedlung wird durch das Vorhaben nicht tangiert. Der Vorhabenträger ist dazu verpflichtet, das Bauvorhaben inklusive dem Abriss auf dem eigenen Grundstück durchzuführen. Das Finden eines neuen Bauwagenplatzes ist nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Zu den Baustellenverkehren siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 2.4.</p>
<b>10.4</b>	<p>Die östlich angrenzende Gleisharfe soll Bestandteil des Bebauungsplanes und als bedeutsamer Grünbereich festgelegt werden.</p>	Nein	<p>Die Gleisharfe wird durch das Vorhaben nicht tangiert. Im Rahmen eines VEP-Verfahrens können gemäß Paragraf 12 Absatz 4 einzelne Flächen außerhalb des Bereiches mit einbezogen werden, diese müssen jedoch für die Realisierung des Vorhabens notwendig sein. Dies ist hier nicht der Fall. Die planungsrechtliche Sicherung der Gleisharfe müsste in einem separaten Verfahren durch Änderung des angrenzenden Bebauungsplanes erfolgen.</p> <p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.4.</p>
<b>11</b> <b>11.1</b>	<p>Der Stellungnahme liegen folgende Unterlagen bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Präsentation Wohngebiet Alsdorfer Straße, 19.03.2019</li> <li>- Stellungnahme zum Entwurf Mehrfachbeauftragung Alsdorfer Straße, 26.09.2018</li> </ul>		<p>Die Unterlagen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<b>11.2</b>	<p>Es besteht ein Unverständnis darüber, dass bis dato viele Fragen und Anregungen von der Politik und insbesondere von der Verwaltung ignoriert wurden. Darüber hinaus ist es bedauerlich, dass man sich mit den Bewohnern der Osterinsel nicht ausreichend auseinandersetzt und viele Fragen offen bleiben. Im Folgenden wird die Preisentwicklung für solche</p>		<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Gebiete als bedenklich eingestuft. Als Beispiel wird das Vorhaben „Alter Güterbahnhof Ehrenfeld“ benannt und die Kaufpreisentwicklung angeführt. Es wäre jetzt an der Zeit, dass sich die Stadt Ihrer Verantwortung bewusst wird und solche Gebiete eigenverantwortlich, ohne entsprechende Investoren, entwickelt. Kompetenzen bei der Stadt scheinen vorhanden zu sein.</p>		
<b>11.3</b>	<p><b>Erschließung Maarweg</b> Die neue Erschließung über den Maarweg muss gewährleistet werden, da hierdurch der entstehende KFZ-Verkehr aus dem Bestandsgebiet herausgehalten wird. Nach aktueller Planung sollen 20% der neuen Verkehre über die Alsdorfer Straße geführt werden. Es muss sichergestellt werden, dass jeglicher KFZ-Verkehr über die neue Erschließung Maarweg abgewickelt wird. Die TG-Zufahrt an der Alsdorfer Straße ist nur für Fahrräder freizugeben. Dies muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden.</p>	Teilweise	<p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.1. Eine Abwicklung jeglicher Verkehrsarten (zum Beispiel Kita-Verkehre) über den Maarweg ist nicht zielführend. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens soll die Verträglichkeit der Alsdorfer Straße hinsichtlich der erwarteten Mehrverkehre beziehungsweise eventuelle Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aufgezeigt werden. Darüber hinaus ist im Sinne einer modernen Mobilität von Wohnquartieren im Bereich der Alsdorfer Straße eine Zu- und Ausfahrt für Fahrräder oder Lasträder geplant.</p>
<b>11.4</b>	<p><b>KITA</b> Am Ende der Alsdorfer Straße ist die Kita geplant, somit wird der Hol- und Bringverkehr sich über die gesamte Alsdorfer Straße erstrecken. Es wird gefordert, dass die Realisierung der Kita-Erschließung über die östlich gelegene Stolberger Straße geführt wird.</p>	Nein	<p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 2.3</p>
<b>11.5</b>	<p><b>Verkehr</b> Bislang wurde allein der PKW-Verkehr der neuen Anwohner abgeschätzt. Neben diesem sind jedoch auch weitere Verkehrsarten zu erwarten. Da die Erschließung über den Maarweg nur für den PKW-Verkehr der Bewohner zur Entlastung des Bestands beiträgt, werden offensichtlich alle weiteren Verkehrsarten zum Mehrverkehr in den Bestandsstraßen beitragen. Es ist zu beachten, dass die Sankt-Vithier Straße auf 1,5 Tonnen beschränkt ist und die Elsenborner Straße nur für Anlieger freigegeben ist. Beide Einschränkungen werden derzeit regelmäßig missachtet. Auf</p>	Ja	<p>Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Innerhalb des Verkehrsgutachtens werden alle zu erwartenden Verkehrsarten berücksichtigt.</p>

	<p>dieser Grundlage ist zu erwarten, dass der Mehrverkehr zu weiteren Verstoßen führt. Daher wird eine umfassende Betrachtung aller Verkehrsarten gefordert.</p> <p>Es werden geeignete Maßnahmen zur weiteren Sicherstellung der Einschränkungen der Sankt-Vither-Straße und der Eisenborner Straße gefordert.</p> <p>Das zu erarbeitende Verkehrsgutachten soll berücksichtigen, dass die Lieferverkehr (Paketzustellung) nach dem „chaotischen Lagerprinzip“ geplant werden.</p> <p>Die Sicherung des öffentlichen Spielplatzes direkt gegenüber der zentralen Adresse der neuen Wohnbebauung ist zwingend erforderlich.</p>	<p>Nein</p> <p>Ja</p> <p>Teilweise</p>	<p>Die Sankt-Vither- und Eisenborner Straße werden durch die Planung nicht tangiert. Sie sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die Einhaltung der Einschränkungen muss ordnungsbehördlich kontrolliert werden und ist nicht Bebauungsplan relevant.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Verkehrsgutachten thematisiert.</p> <p>Der öffentliche Spielplatz wird durch das Neubauvorhaben nicht tangiert und bleibt erhalten. Er ist im Bebauungsplan Nr. 63459/04 planungsrechtlich gesichert. Der bestehende Spielplatz ist mit einem einfachen Metallzaun eingezäunt und die Zugänge mit Drängelgitter versehen. Mit dem Fachamt wird abgestimmt, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind. Sofern notwendig, werden Maßnahmen aufgezeigt, die Konflikte zwischen der neuen Adresse und dem öffentlichen Spielplatz vermeiden sollen.</p>
<p><b>11.6</b></p>	<p><b>Stellplätze/Parkplätze</b></p> <p>Der ruhende Verkehr der neuen Wohnbebauung darf aus der aktuellen Parkplatzsituation im Bestand keinen Verdrängungswettbewerb machen. Derzeit gibt es schon eine Verdrängung zwischen Bewohnern im Bestand und den Mitarbeitern in den umliegenden Gewerbeeinheiten. Ein Stellplatzschlüssel von 0,8 unterhalb der von der Stadt Köln und Land NRW selbst festgelegten und kommunizierten Richtgröße von 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit scheint hierbei nicht verhältnismäßig.</p> <p>Es wird ein mindestens ähnlich hoher Stellplatzschlüssel wie in den umliegenden Neubaugebieten wie zum Beispiel den Pauli-Höfen (1,4) gefordert. Hierzu ist die beigefügte Präsentation vom 19.03.2019 zu beachten. Sofern man nicht weitere unterirdische Stellplätze aufgrund der Öllinse schaffen möchte, so muss ausreichender adäquater oberirdischer Ersatz geschaffen werden.</p>	<p>Nein</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.2 verwiesen.</p>

<p><b>11.7</b></p>	<p><b>Abriss- und Bauphase</b>                  Im Rahmen der Abriss- und Bauphase ist eine Beeinträchtigung der im Bestand ansässigen Bewohner zu vermeiden. Abriss- und Bauverkehre sollen nicht über die Bestandsstraßen geführt werden. Optionen sind über die neue Erschließung Maarweg oder über die im Rahmenplan verzeichnete Erschließung über die Stolberger Straße gegeben.                   Es wird angemerkt, dass Straßenbaubeiträge für die Anwohner im Bestand nicht erhoben werden sollen.</p>	<p>Nein  Ja</p>	<p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 2.4.  Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Straßenbaubeiträge sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Planung keine Kosten für die Anwohner der Bestandsstraßen entstehen.</p>
<p><b>11.8</b></p>	<p>Es wird angeregt, den „Planentwurf zur öffentlichen Auslegung“ in einer Abendveranstaltung mit anschließender Diskussion vorzustellen.</p>	<p>Nein</p>	<p>Eine weitere Beteiligung in Form einer Abendveranstaltung ist normalerweise nicht vorgesehen. Eine erneute Abendveranstaltung im Rahmen der Offenlage würde einen politischen Beschluss voraussetzen. Die Anregung wird aufgenommen.</p>
<p><b>12</b> <b>12.1</b></p>	<p><b>Alternative Erschließung</b>                  Die vorgestellte Erschließung über den Maarweg wird begrüßt, da damit eine Möglichkeit geschaffen wird, den neu entstehenden KFZ-Verkehr zu großen Teilen aus dem Bestandswohngebiet heraus zu halten. Allerdings sollen 20 Prozent des neuen Verkehrs über die Alsdorfer Straße geführt werden.                  Es wird gefordert, dass durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Aufteilung 80/20 auch im realen Betrieb gewährleistet wird. Es werde begrüßt, wenn die TG-Zufahrt an der Alsdorfer Straße nur für den eingehenden PKW-Verkehr geöffnet werde. Hiermit kann gewährleistet werden, dass der ausgehende PKW-Verkehr nur über den Maarweg fließt. Für ausfahrenden Fahrradverkehr kann eine geeignete Möglichkeit gefunden werden, die aber nicht durch PKW missbraucht werden darf.</p>	<p>Ja</p>	<p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.1..</p>
<p><b>12.2</b></p>	<p>Für die Erschließung über den Maarweg sind aktuell die Varianten „Mischgenutzte Straße“ und „PKW/Fuß-/Radweg getrennt“ in Diskussion. Der aktuelle Planungsstand zum durchgehenden Fuß-/Radweg ist nicht bekannt. Es wird jedoch eine Mischnutzung für die Erschließung begrüßt, solange diese</p>	<p>Teilweise</p>	<p>Die Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsfläche inklusive des Fuß- und Radweges wird im Rahmen des weiteren Verfahrens konkretisiert. Hierzu werden auch Aussagen im Verkehrsgutachten getroffen. Zum derzeitigen Zeitpunkt kann jedoch noch keine Aussage zur Erschließungssystematik (Misch- oder Trennsystem) gegeben werden.</p>

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

	durchgängig entwickelt wird. Eine spätere Umsetzung des geplanten Fuß-/Radweges auf eine getrennte Variante, falls diese für die Gesamtsituation dann bevorzugt wird, kann im späteren erfolgen. Es wird gefordert, dass die Erschließung über den Maarweg, als mischgenutzte Straße solange der geplante durchgehende Fuß-/Radweg noch nicht umgesetzt wird, realisiert wird.		
<b>12.3</b>	<p>Die Kita ist am Ende der Alsdorfer Straße geplant, somit wird der Hol-/Bringverkehr sich über die gesamte Alsdorfer Straße erstrecken. Es wird angemerkt, dass die Anbindung zur Stolberger Straße, über das derzeitige REWE-Gelände für eine Anbindung der Kita die beste Variante ist. Diese Variante ist zurzeit nicht umsetzbar, soll aber für eine zukünftige Erschließung ermöglicht beziehungsweise gesichert werden. Es wird eine frühzeitige Sicherung einer Erschließung zur Stolberger Straße durch die Stadt Köln angeregt. Es ist davon auszugehen, dass sich das ganze Gebiet um diese einzelne Wohnungsbaumaßnahme in nächster Zeit weiter entwickeln und verändern wird.</p> <p>Es wird kritisiert, dass keine Alternativen für eine fortgeführte Rahmenplanung aufgezeigt wurden. Daher wird die Aktualisierung der Rahmenplanung gefordert.</p>	<p>Teilweise</p> <p>Teilweise</p>	<p>Siehe Stellungnahmen der Verwaltung zu den Punkten 1.1 und 2.3. Die Anregung zur Sicherung der Erschließung über die Stolberger Straße wird aufgenommen.</p> <p>Die Aktualisierung der Rahmenplanung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens und kann daher hier nicht behandelt werden. Es wird auf den Ratsbeschluss vom 06.02.2020 verwiesen, der die Verwaltung beauftragt, eine Überarbeitung der Rahmenplanung für den gesamten Bereich einzuleiten.</p>
<b>12.4</b>	<p><b>Verkehr</b></p> <p>Es wird eine umfassende Betrachtung aller Verkehrsarten gefordert. Da bisher nur der PKW-Verkehr betrachtet wurde. Neben diesen sind weitere Verkehrsarten zu erwarten, mit Anteilen am fließenden und ruhenden Verkehr: Kita Hol-/Bringverkehr, Kita Angestellte, Besucher, Lieferdienste, Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungsdienste sowie ggfls. Carsharing-Verkehre.</p>	Ja	Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Innerhalb des Verkehrsgutachtens werden alle zu erwartenden Verkehrsarten berücksichtigt.
<b>12.5</b>	Da die Erschließung über den Maarweg nur für den PKW-Verkehr der Bewohner zur Entlastung des Bestands beiträgt, werden offensichtlich alle weiteren Verkehrsarten zum	Teilweise	In der aktuellen Betrachtung werden 80 Prozent der Verkehre über den Maarweg abgehandelt. Dies ist auch Vorgabe des zuständigen Fachamtes der Stadt Köln. Innerhalb des Verkehrsgutachtens werden alle zu erwartenden Verkehrsarten

	Mehrverkehr in den Bestandsstraßen beitragen. Es wird gefordert, dass sich der dargelegte Verkehrsanteil von 20 Prozent auf alle Verkehrsarten bezieht.		berücksichtigt.
<b>12.6</b>	Es ist zu beachten, dass die Sankt-Vither Straße auf 1,5 Tonnen beschränkt ist und die Elsenborner Straße nur für Anlieger freigegeben ist. Beide Beschränkungen werden bereits missachtet. Es ist daher zu erwarten, dass der Mehrverkehr zu weiteren Verstößen führt. Es muss daher dafür gesorgt werden, dass die Einschränkungen für Sankt- Vither Straße und Elsenborner Straße eingehalten werden. Geeignete Maßnahmen sind zu realisieren, so dass Probleme aufgrund Zuwiderhandlungen nicht den Bestandsbewohnern überlassen werden.	Ja	Die bestehende Verkehrssituation der Bestandsstraßen wird beibehalten. Die Einhaltung der Beschränkungen muss ordnungsbehördlich überprüft werden und ist nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens.
<b>12.7</b>	Es wird die Zunahme von Lieferverkehren insbesondere von Paketdiensten befürchtet. Hinzu kommen Einzelzustellungen durch Kurier- und Expressdienste. Es wird allgemein von einer weiteren Zunahme von jeglichen Verkehrsarten ausgegangen. Es wird eine genauere und ausführlichere Betrachtung des Lieferverkehrs angeregt. Darüber hinaus, erscheint die Erschließung für Paket-Lieferverkehre über die Alsdorfer Straße nicht optimal. Es ist zu überlegen, ob ein anderer Übergabepunkt geeigneter wäre. Es wird eine Sammelstation, die über den Maarweg erreichbar ist, angeregt.	Ja	Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Innerhalb des Verkehrsgutachtens werden alle zu erwartenden Verkehrsarten berücksichtigt. Es wird angemerkt, dass Sammelstationen in der Regel nicht für einzelne Bauvorhaben errichtet werden, sondern für ein bestimmtes Einzugsgebiet.
<b>12.8</b>	Bei der zunehmenden Verkehrsentwicklung in der Alsdorfer Straße ist zu bedenken, dass dies an dem zentralen Punkt im Wohngebiet stattfinden wird (öffentlicher Spielplatz). Dieser stellt den einzigen begrünten öffentlichen Raum im Wohngebiet dar und wird von Kindern aller Altersgruppen besucht. Es wird befürchtet, dass das neue Wohngebiet, mit allen oben beschriebenen weiteren Verkehrsarten, einen Gefahrenpunkt aus dem öffentlichen Spielplatz macht. Daher werden zwingend Maßnahmen zur Sicherung des Spielplatzes direkt gegenüber der zentralen Adresse der neuen Wohnbebauung gefordert. Dieser soll durch gestalterische Maßnahmen als zentraler Punkt des öffentlichen Raumes aufgewertet werden.	Teilweise	Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.1.  Der öffentliche Spielplatz wird durch das Neubauvorhaben nicht tangiert und bleibt erhalten. Der bestehende Spielplatz ist mit einem einfachen Metallzaun eingezäunt und die Zugänge mit Drängelgitter versehen. Mit dem Fachamt wird abgestimmt, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind. Sofern notwendig, werden Maßnahmen aufgezeigt, die Konflikte zwischen der neuen Adresse und dem öffentlichen Spielplatz vermeiden sollen.

12.9	Das Carsharing-Modell wird kritisch gesehen, sofern den Fahrzeugen die Möglichkeit gegeben wird, über die Alsdorfer Straße die Tiefgarage zu erreichen. Es wären dementsprechend weitere Stellplätze zu planen.	Nein	Es wird angemerkt, dass das benannte Carsharing-Angebot im Rahmen des Mobilitätskonzeptes untersucht wird. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Einrichtung eines Carsharing-Modells die erforderlichen Stellplätze hierfür in der Tiefgarage vorgehalten werden.
12.10	Es wird gefordert, dass die Planung als integratives Konzept verfolgt wird, indem auch die Anliegen der bestehenden Bewohner berücksichtigt werden.	Ja	Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Im Rahmen der weiteren Planung werden auch die Einflüsse auf das Bestandsviertel begutachtet.
12.11	<b>Stellplätze und Freiflächen</b> Es ist zu befürchten, dass der neuentstehende ruhende Verkehr die bestehende Parkplatzsituation weiter verschlechtert. Ein Stellplatzschlüssel von 0,8 unterhalb der von der Stadt Köln und Land NRW selbst festgelegten und kommunizierten Richtgröße von 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit scheint hierbei nicht verhältnismäßig. Es wird eine integrative und ausgewogene Planung, die sowohl die neue Wohnbebauung als auch den Bestand berücksichtigt, angeregt.	Nein	In Bezug auf den Stellplatzschlüssel wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.2 verwiesen. Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Im Rahmen der weiteren Planung werden auch die Einflüsse auf das Bestandsviertel begutachtet.
12.12	Es wird nachgefragt, inwieweit der ruhende Verkehr aller Verkehrsarten, die durch das neue Wohngebiet entstehen, auch durch das neue Wohngebiet von sich heraus bewältigt werden können. Es wird um eine umfassende Klärung gebeten. Der Stellplatzschlüssel von 0,8 wird kritisch gesehen. Es wird auf die allgemeinen Richtlinien von Nordrhein-Westfalen verwiesen. Abweichungen von der allgemeinen Richtlinie (NRW) sind bei einer guten ÖPNV-Anbindung im Plangebiet möglich. Für Köln ist die Güte der ÖPNV-Anbindung definiert. Wendet man diese Definition an – dieses Verfahren ist auch in anderen aktuellen Verkehrsgutachten zu finden – so kommt man zu dem Ergebnis, dass keine gute ÖPNV-Anbindung für das neue Wohngebiet existiert und der reguläre Stellplatzschlüssel 1,0 anzuwenden ist. Es wird die Einhaltung des Stellplatzschlüssels von mindestens 1,0 gefordert.	Teilweise	Der Vorhabenträger ist dazu verpflichtet, alle aus dem Bauvorhaben resultierenden notwendigen Stellplätze auf seinem Grundstück nachzuweisen. Siehe hierzu die Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.2.
12.13	<b>Verdichtung, Grün und Umwelt</b> Mit der neuen Wohnbebauung wird die weitere Verdichtung der innenstadtnahen Gebiete vorangetrieben. Prinzipiell ist	Nein	Es wird angemerkt, dass sich die Rahmenbedingungen im Vergleich zu 2004 verändert haben.

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

	<p>hiergegen nichts einzuwenden, wenn durch Umwidmung von Gewerbeflächen und Nutzungen von Brachen neuer Wohnraum geschaffen wird, dies sei eine Anforderung der aktuellen Umstände.</p> <p>Es wird angemerkt, dass das Plangebiet Alsdorfer Straße eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 im Bestand hat, während in der Abendveranstaltung mitgeteilt wurde, dass die geplante GFZ bei 1,5 für die Wohnbebauung liegt. Hierbei überragen die neuen Gebäude die Bestehenden signifikant. Diese Verdichtung ist größer wie bei anderen Bauprojekten in Braunsfeld. Es wird um Erläuterung diese Diskrepanz gebeten. Es wird kritisiert, dass planerische Vorgaben zur Entwicklung des Gebietes fehlen. Der existierende Rahmenplan würde nicht beachtet werden ohne Alternativen aufzuzeigen.</p>		Siehe Stellungnahmen der Verwaltung zu den Punkten 1.4. und 1.8.
12.14	<p>Es wird gefordert, dass sich das Bauvorhaben an ein verändertes Klima anpasst.</p> <p>Mit der Entscheidung der Stadt Köln für den „Klimanotstand“ im Juli 2019 sind auch Klima-Aspekte bei der Entscheidungsfindung mit zu berücksichtigen. Um diesen Aspekt weiter zu verfolgen, liegt bereits ein Antrag bei dem Ausschuss für Anregungen und Beschwerden vor. Es liegt nahe bekannte Maßnahmen, zum Beispiel gegen Hitzeentwicklung und Starkregenereignisse, bereits bei der neuen Wohnbebauung anzuwenden. Die in der Abendveranstaltung benannten Maßnahmen der Dach- bzw. Fassadenbegrünung waren auf den Visualisierungen der Architekten nicht zu erkennen. Daher wird angeregt, die bereits bekannten Maßnahmen zur Anpassung und Bewältigung der Klimaänderung im neuen Wohngebiet anzuwenden.</p>	Ja	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren werden Maßnahmen zur Anpassung und Bewältigung der Klimaänderung im neuen Wohngebiet berücksichtigt. Hierzu zählen auch die vom Einwender beziehungsweise der Einwanderin benannten Starkregenereignisse sowie die Planung von Dachbegrünungen. Darüber hinaus erfolgt die Erstellung eines Energiekonzeptes mit dem Ziel einer energiesparenden Bauweise.
12.15	<p><b>Abriss- und Bauphase</b></p> <p>Es wird gefordert, dass Abriss- und Bauverkehre nur in Ausnahmefällen über die Bestandsstraßen geführt werden. Hierfür ist für diese Zeit eine geeignete Erschließung zu ermöglichen.</p>	Teilweise	Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 2.4.





	<p>jetzt führt der Parkplatz-Suchverkehr der REWE Mitarbeiter werktags zu einer enormen Verkehrsbelastung. Die Verkehrserhebung von etwa 850 Kfz-Fahrten pro Werktag muss in Frage gestellt werden. Eine eigene Zählung in der Elsenborner Straße (Anlieger Straße, mittwochs, 5 bis 12 Uhr) kommt auf ein Verkehrsaufkommen von knapp 500 Fahrzeugen in nur 7 Stunden. Es stellt sich darüber hinaus die Frage, warum in der Stolberger Straße keine Parkraumbewirtschaftung von Seiten der Stadt Köln erfolgt. Auch hierdurch würde bei gleichzeitiger Abgabe von Parkberechtigungen für Anwohner die Parkplatzproblematik entschärft und vor allem auch der Parkplatz-Suchverkehr eingedämmt.</p>		<p>Schadstoff- und Feinstaubbelastung abschätzen. Ggf. sind weitere Gutachten zum Thema Luftschadstoffbelastung erforderlich. Eventuell erforderliche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen können im Rahmen der weiteren Planung vorgesehen werden. Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.2.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung werden auch die Einflüsse auf das Bestandsviertel begutachtet. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die genannten 850 Kfz-Fahrten am Tag nicht auf die Verkehrsbelastung im Bestand beziehen, sondern es sich um die prognostizierten neuen zusätzlichen Kfz-Fahrten am Tag durch das Neubauvorhaben handelt. Hierbei sind bereits 100 Kfz-Fahrten für die Nutzung der Kindertagesstätte enthalten. Eine Parkraumbewirtschaftung der Stolberger Straße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die Parkraumbewirtschaftung muss von der jeweiligen Bezirksvertretung beschlossen werden.</p>
<p><b>13.2</b></p>	<p>Auch wenn eine Zufahrt nun über den Maarweg vorgesehen ist, erscheint in der Projektbeschreibung immer noch eine Tiefgaragenzufahrt von der Alsdorfer Straße her. Diese Tiefgaragenzufahrt muss zumindest für KFZ wegfallen, weil hierdurch die Verkehrsbelastung, Lärm- und Schadstoffbelastung im bestehenden Wohngebiet deutlich zunehmen wird und insbesondere die Sicherheit der Kinder massiv gefährdet ist. Es ist ein Trugschluss anzunehmen, dass der motorisierte Verkehr zur Stolberger Straße die Zu-/ Abfahrt Maarweg nutzt. Insofern ist auch die Annahme einer Verkehrsaufteilung Maarweg 80% und Alsdorfer Straße 20% rein fiktiv.</p>	<p>Teilweise</p>	<p>Die Erschließung des Wohngebietes über den Maarweg ist Bestandteil der weiteren Planung. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird entsprechend angepasst. Die Zu- und -Ausfahrtsituation entlang der Alsdorfer Straße soll in einer stark eingeschränkten Form bestehen bleiben. Hier soll im Rahmen der weiterführenden Planung lediglich eine Einfahrtmöglichkeit für PKWs vorgehalten werden. Hierdurch wird auch sichergestellt, dass der motorisierte Verkehr zur Stolberger Straße die Zu-/Abfahrt am Maarweg nutzt.</p>
<p><b>13.3</b></p>	<p>Der Bebauungsplan sieht eine vierzügige Kita vor, die somit von circa 100 Kindern besucht werden wird, hinzu kommt das nötige Personal. Bereits jetzt ist diese Straße durch parkende Autos so eng, dass der in Anbetracht der Größe zu erwartende, erhebliche Kita Verkehr zu einer Verkehrsüberlastung der Zu- und Abfahrtswege führen wird. Resultierend hieraus ist mit chaotischen Verkehrsverhältnissen zu rechnen, die wiederum die Sicherheit der Anwohner und insbesondere der zahlreichen Kinder gefährden. Insofern soll die geplante Kita-Zufahrt über</p>	<p>Teilweise</p>	<p>Die Anbindung beziehungsweise Erschließung der Kindertagesstätte wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft. Im Rahmen der weiteren Planung werden das Verkehrs- sowie das Mobilitätskonzept mit dem entsprechenden Fachamt der Stadt Köln konkretisiert. Eventuell notwendige Vermeidungs- und/oder Minderungsmaßnahmen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.  Siehe weiterhin Stellungnahmen der Verwaltung zu den Punkten 1.1 und 2.3.</p>

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

	<p>die Alsdorfer Straße unbedingt überdacht werden.</p> <p>Der Vorschlag hier besteht in einer Zufahrt mit Parkmöglichkeit über den REWE Parkplatz mit einigen Kurzzeit-Parkplätzen in Nähe der Kita. Eine solche ist von der Pandion als mögliche Baustellenzufahrt bereits angedacht.</p>		
<b>13.4</b>	<p>Die Anzahl von Neuanmeldungen in der Europaschule GSG Geilenkircher Straße steigt insbesondere auch durch den Zuzug junger Familien in die in den letzten Jahren entstandenen Neubaugebiete stark an. Bereits für das kommende Schuljahr 2020/21 sind die Kapazitäten zumindest am oberen Limit. Es fehlen nun wahrscheinlich die Kapazitäten zur Aufnahme bilingualer Familien aus anderen Stadtteilen. Hierdurch droht der bilinguale Zweig (deutsch-französisch) und damit der Status als Europaschule verloren zu gehen, da die im Einzugsgebiet wohnenden Kinder bevorzugt aufgenommen werden müssen. Für eine adäquate Schulbildung und im aufgezeigten Fall zur Sicherung der Europaschule müssen deshalb auch ausreichend Kapazitäten in wohnortnahen Grundschulen zur Verfügung gestellt werden. Der Bebauungsplan sollte diesen Aspekt also auch berücksichtigen.</p>	Nein	Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 2.1.
<b>13.5</b>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die reine Wohnraumverdichtung ohne gleichzeitige Förderung sozio-kultureller Aspekte zu Spannungen innerhalb der Gesellschaft führt. Ein Aspekt, der wiederholt von den Bewohnern der Osterinsel angebracht, von vielen eher belächelt wurde, letztlich aber durchaus eine Relevanz in der Gesellschaft findet.</p>	Nein	Der nördlich angrenzende Bauwagenplatz wird von der vorliegenden Planung nicht tangiert. Maßnahmen zum Schutz der angrenzenden Bauwagensiedlung sind daher nicht erforderlich.
<b>14</b>	<p>Es wird angemerkt, dass ein generelles Einverständnis zur Schaffung von neuem Wohnraum in Köln und insbesondere bei dem vorliegenden Plangebiet, vorhanden ist. Allerdings ist es im benannten Fall unverständlich, warum der öffentliche Raum zu Gunsten des Bauträgers genutzt werden darf und es somit zu einer (Verkehrs-) Belastung der gewachsenen Wohnstruktur kommt. Es wird befürchtet, dass die Strukturen des Veedels „zerstört“ werden. Es gibt ausreichend andere Möglichkeiten die</p>	Teilweise	<p>Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1.1.</p> <p>Das im weiteren Verfahren zu erarbeitende Verkehrsgutachten prüft die Verträglichkeit der Alsdorfer Straße hinsichtlich der erwarteten Mehrverkehre. Im Rahmen dieser Prüfung werden auch, sofern notwendig, erforderliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen in Bezug auf die prognostizierten Verkehre aufgezeigt werden. Eine „massive“ Verschlechterung der Lebensqualität sowie die Entwicklung eines kinderfeindlichen Quartiers können nicht erkannt werden.</p>

vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnbebauung Alsdorfer Straße“ in Köln-Braunsfeld/Ehrenfeld

<p>Zufahrten in einem wesentlich kleineren Umfang zu entwickeln. Diese Möglichkeiten sind mit einem geringen Aufwand umsetzbar. Es wird durch die Planung von einer „massiven“ Verschlechterung der Lebensqualität ausgegangen. Darüber hinaus wird kritisiert, dass die vorliegende Planung ein vormals kinderfreundliches Quartier zu einem kinderfeindlichen Quartier umstrukturieren würde.</p> <p>Es wird darum gebeten, die Interessen der Bewohner zu berücksichtigen und eine Zufahrt, die nicht über die Alsdorfer Straße führt, im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p>		
--	--	--