

## **Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan-Entwurf –Arbeitstitel: Rondorf Nordwest in Köln-Rondorf – eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde im Rahmen einer Abendveranstaltung am 29.06.2018 in der Aula der Gesamtschule Rodenkirchen durchgeführt und in einer Niederschrift dokumentiert. Im Nachgang hatte die Öffentlichkeit im Zeitraum vom 29.06.2018 bis 16.07.2018 weitere Gelegenheit zur Stellungnahme. Im diesem Zeitraum sind 159 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen. Bis zum 30.07.2018 sind sechs weitere Stellungnahmen eingegangen, die hier ebenfalls berücksichtigt wurden. Nach dem genannten Zeitraum sind keine weiteren Stellungnahmen eingegangen.

Zu diesem Dokument wurden die eingegangenen Stellungnahmen mit Namen und Anschrift des Absenders gesondert erfasst und fortlaufend nummeriert. Eine Zuordnung der laufenden Nummern zu den Absendern ist daher gewährleistet. Nachfolgend werden die in den Stellungnahmen angesprochenen Themenkomplexe zusammengefasst dargestellt und fachlich kommentiert. Die laufenden Nummern verweisen auf die Stellungnahmen, in welchen die Themen angesprochen wurden.

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

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. VERKEHR</b> .....	4
1.1 Bestehende Verkehrsbelastungen .....	4
1.2 Planbedingte Verkehrsbelastungen .....	6
1.3 Entflechtungsstraße - grundsätzliche Aussagen zur Planung .....	7
1.4 Entflechtungsstraße Teilstück Weißdornweg bis Rodenkirchener Straße .....	14
1.5 Entflechtungsstraße Teilstück Kapellenstraße bis Bödinger Straße .....	18
1.6 Entflechtungsstraße - alternativer Verlauf .....	22
1.7 Entflechtungsstraße - Querung der Autobahn A 4 .....	25
1.8 Entflechtungsstraße südliche Verlauf/ L 92n .....	26
1.9 Knotenpunkt Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Bonner Landstraße .....	30
1.10 Sonstige Punkte zur alternativen überörtlichen Erschließung .....	31
1.11 Innere Erschließung .....	34
1.12 Anbindung Alt- und Neu-Rondorf .....	34
1.13 Umgestaltung bestehender Straßen im Planungsumfeld .....	36
1.14 Baustellenverkehr .....	40
1.15 Parken, bestehende Parkplätze, Parkraumkonzept .....	40
1.16 Gesamtverkehrskonzept - Alternative und nachhaltige Verkehrsmittelnutzungen .....	43
1.17 Radwege .....	45
1.18 Radschnellweg .....	46
1.19. ÖPNV - Stadtbahn .....	50
1.20 Alternative ÖPNV-Konzepte .....	57
<b>2. UMWELT</b> .....	59
2.1 Wasser .....	59
2.2 Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) .....	62

2.3 Klima .....	67
2.4 Eingriffe in Natur und Landschaft.....	68
2.5 Freiraum, Bepflanzung, Grüngestaltung .....	70
2.6 Bau- und Bodendenkmäler .....	72
2.7 Artenschutz .....	72
2.8 Sonstiges zum Thema Umwelt .....	73
<b>3. STÄDTEBAULICHER ENTWURF, BAU- UND INFRASTRUKTUR .....</b>	<b>75</b>
3.1 Städtebaulicher Entwurf.....	75
3.2 Quartierszentrum, Einzelhandel.....	79
3.3 Wohnformen, öffentlich geförderter Wohnungsbau.....	82
3.4 Soziales und Pflege.....	83
3.5 Soziale Infrastruktur (Schulen, Kindertagesstätten) .....	84
3.6 Sport- und Freizeiteinrichtungen.....	85
3.7 Sonstiges zum Thema städtebaulicher Entwurf und Infrastruktur .....	87
3.8 Qualitätssicherung.....	89
3.9 Flächennutzungsplanverfahren.....	90
3.10 Bebauungsplanverfahren.....	91
3.11 Planfeststellungsverfahren .....	93
3.12 Projektkoordination .....	93
3.13 Sonstiges ohne Themenzuordnung .....	94

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>1. VERKEHR</b> <b>1.1 Bestehende Verkehrsbelastungen</b> laufende Nummern 3, 9, 15, 17, 18, 27, 35, 36, 39, 43, 64, 65, 71, 73, 79, 95, 114, 124, 142, 143, 148, 158, 162, 165		
<p>Von den Einwender/-innen werden die bestehenden Verkehrsverhältnisse in Rondorf kritisiert. Folgende Punkte werden genannt:</p> <p><b>Überlastung bestehender Straßen -Parkplatzproblem</b></p> <p>Die Straßen sind in der Regel stark zugeparkt. Die Überlastungen der Straßen sei unter anderem auf durch den in den letzten Jahren geschaffenen zusätzlichen Wohnraum zurückzuführen. Teilweise stehe der Netto-Parkplatz frei zur Verfügung, da dort kaum jemand parkt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Kritik betrifft die bestehenden Verkehrsverhältnisse und ist somit nicht primär Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Bestehende Defizite sind im Bestand zu lösen. Dennoch wird die Bestandssituation bei der Planentwicklung berücksichtigt. Die geplante verkehrliche Infrastruktur für das Plangebiet u.a. mit der Entflechtungsstraße und der Fortführung der Stadtbahn von der Haltestelle Arnoldshöhe bis nach Meschensich wird eine Entlastung der bestehenden Straßen im Ortskern schaffen.</p>
<p><b>Hol- und Bringverkehr der St. George`s School</b></p> <p>Es wird dargestellt, dass der Hol- und Bringverkehr der St. George Schule in Richtung Autobahnanschluss Rodenkirchen zu einer Überlastung der Kapellenstraße – Kreuzung Kapellenstraße / Rodenkirchener Straße – Hahnenstraße führt. Diese Überlastung liege insbesondere an den sehr engen Straßenverhältnissen, den beiden gegenüberliegenden Bushaltestellen und dem Rückstau aus der Hahnenstraße. Die Hahnenstraße ließe durch zwei Einengungen im unteren Bereich keinen Begegnungsverkehr zu. Zu normalen Verkehrszeiten führe dieses zu einer Verkehrsberuhigung, zu Spitzenzeiten führe dies aber regelmäßig zu Staus.</p>	<p>Ja</p>	<p>Der Hinweis wird in die Überlegungen einbezogen. Mit der geplanten Entflechtungsstraße wird das Ziel verfolgt, dass der Verkehr künftig besser verteilt wird und derartige Überlastungen reduziert oder vermieden werden.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Für den Hol- und Bringverkehr an der St. George`s Schule wird die bestehende Schleife über die Husarenstraße nicht genutzt. Teilweise würden die Kinder auf der Kapellenstraße aussteigen. Diese Situation würde sich noch einmal durch die Schließung der internationalen Friedensschule in Widdersdorf verstärken. Es wird dargestellt, dass alleine durch die St. George`s Schule der Verkehr auf der Kapellenstraße zum Teil schon an seiner Belastungsgrenze sei.</p>	<p>Ja</p>	<p>Es ist vorgesehen, dass das Stellplatzangebot der Schule vergrößert wird. Dies soll zu einer Verbesserung in der Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs beitragen.</p> <p>Vor Ort ist zu beobachten, dass das Verhalten der Verkehrsteilnehmer teilweise nicht den Regeln der Straßenverkehrsordnung entspricht und dadurch zusätzliche Verkehrsbehinderungen entstehen.</p>
<p><b>Überlastung bestehender Straßen – fließender Verkehr</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass der gesamte aus südlicher Richtung kommende Verkehr bereits im Bestand dafür Sorge, dass die in die Stadt führenden Straßen (Brühler Landstraße, „Im Wasserwerkswäldchen“, Verteilerkreis, Bonner Straße, „Am Forstbotanischen Garten“, Rheinufer) in den Stoßzeiten überlastet seien. Dies betreffe auch die Buslinien.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Bei der Planung sollen auch die vorhandenen Probleme des bestehenden Verkehrsaufkommens von Rondorf berücksichtigt werden. Die geplante Entflechtungsstraße soll sowohl einen Teil der planbedingten Mehrverkehre als auch einen Teil der vorhandenen Durchgangsverkehre von Rondorf aufnehmen.</p> <p>Weiterhin soll die vorhandene Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von Rondorf und Meschenich durch den geplanten Ausbau der Stadtbahnlinie Köln-Meschenich gestärkt werden. Die geplante Stadtbahntrasse verläuft durch die neue Siedlung und erschließt den bestehenden Ort und das geplante Neubaugebiet gleichermaßen. Ferner ist eine Radschnellwegroute Köln-Wesseling geplant, die perspektivisch zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrssituation führen soll.</p>
<p><b>Veraltete Verkehrsinfrastruktur</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass der Ist-Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Hochkirchen / Rondorf noch derselbe ist wie vor ca. 30 Jahren, obwohl sich in diesem Zeitraum die Bevölkerung sowie die Autos verdreifacht hätten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Mit der Entwicklung des Plangebietes Rondorf Nord-West soll auch die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgebaut und umgestaltet werden. Dies betrifft sowohl den Individualverkehr als auch den ÖPNV und den Radverkehr.</p> <p>Es wird zusätzlich auf die Stellungnahme `Überlastung bestehender Straßen – fließender Verkehr` verwiesen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>1.2 Planbedingte Verkehrsbelastungen</b> laufende Nummern 3, 9, 15, 17, 18, 27, 35, 42, 43, 71, 73, 118, 142, 143, 158, 162, 163, 164, 165		
<p>Von den Einwender/-innen werden bzgl. der planbedingten Verkehrsbelastungen folgende Punkte vorgetragen:</p> <p><b>Berufs- und Schulverkehre</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass die zukünftigen Bewohner und Schüler neue Berufs- und Schulverkehre verursachen und sich somit die bestehenden Verkehrsprobleme noch verschärfen. Die geplante Stadtbahntrasse könne nur die Verkehre in Richtung Südstadt und Innenstadt entlasten, nicht aber z.B. Verkehre, die über die Autobahn A555 in Richtung Bonn oder in Richtung rechtsrheinisches Köln fließen.</p>	<p>Ja</p>	<p>Parallel und in Abstimmung mit der Entwicklung des Neubaugebietes werden die Themen Verkehr in separaten Planverfahren untersucht und bearbeitet. Die Entlastung des bestehenden Ortskerns wird über eine geplante Entflechtungsstraße in Verbindung mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und über die Anbindung von Rondorf an die Stadtbahn erzielt.</p> <p>Die am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossene Südvariante 4a.2+ sieht einen Anschluss an die Autobahn A 555 im Süd-Osten vor. Für das Plangebiet Rondorf Nord-West wird in südlicher Richtung eine direkte Anbindung an die Autobahn geschaffen.</p> <p>In den weiteren Untersuchungen werden sowohl der Ausbau des ÖPNV, SPNV (Angebotsverdichtung, Infrastrukturausbau) und Individualverkehr berücksichtigt wie auch die Fragen, ob die zusätzlichen Verkehrsmengen angemessen abgewickelt werden können.</p>
<p><b>Belastung Brühler Landstraße, Kapellenstraße und Rodenkirchener Straße</b></p> <p>Es werden verstärkt Verkehrsprobleme im Kölner Süden befürchtet. Des Weiteren wird dargelegt, dass die neuen Bewohner von der Autobahn kommend über die Brühler Landstraße, Kapellenstraße und Rodenkirchener Straße fahren. Diese Straßen seien heute schon nah am Verkehrskollaps, Zitat: „Wahnsinn“. Es wird befürchtet, dass der zunehmende Kfz-Verkehr und das Neubaugebiet die heute schon überlasteten Straßen zusätzlich belasten.</p>	<p>Prüfung im Verfahren</p>	<p>Das primäre Ziel der geplanten Entflechtungsstraße besteht darin, den Ortskern von Rondorf zu entlasten. Hierzu wurden in Vorbereitung des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens verschiedene Trassenvarianten auf die jeweilige Entlastungswirkung untersucht. Die geplante Stadtbahnanbindung und der neue Radschnellweg sollen das Kfz-Verkehrsaufkommen in Rondorf und Umgebung zusätzlich verringern</p> <p>Es wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein Mobilitätskonzept nach den Leitlinien und Anforderungen der Stadt Köln erstellt. Hierin werden die Vorgaben für die verkehrliche</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		Entwicklung für das Plangebiet und den bestehenden Ort ausgearbeitet. Entsprechende Vorgaben werden im Bebauungsplan festgesetzt oder im städtebaulichen Vertrag mit dem Investor vertraglich vereinbart.
<p><b>Verstärkung des Hol- und Bringverkehrs der St. George`s School durch Neubaugebiet</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass sich die zukünftigen Nutzer des neuen Wohngebietes nicht so verhalten werden, wie sich das die Stadtplaner erhoffen (vgl. zu den Hol- und Bringverkehren der St. George`s Schule sowie der Parksituation in den bereits vorhandenen Spielstraßen). Es wird eine Zunahme der Verstopfung der Wohnstraßen befürchtet.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Hol- und Bringverkehr der Schulen kann teilweise über die Entflechtungsstraße und die geplanten Verlängerung der Bödinger Straße geführt werden, sodass der Ortskern dadurch von Durchgangsverkehr entlastet werden kann.</p> <p>Es wird zusätzlich auf die Stellungnahme `1.1 Hol- und Bringverkehr der St. George`s School` verwiesen.</p>
<p><b>1.3 Entflechtungsstraße - grundsätzliche Aussagen zur Planung</b></p> <p>laufende Nummern 2, 3, 4, 9, 12, 26, 28, 29, 30, 33, 34, 37, 38, 57, 70, 73, 78, 79, 81, 84, 85, 94, 97, 100, 104, 118, 119, 123, 124, 126, 133, 141, 142, 143, 145, 152, 157, 158, 165</p>		
<p>Von den Einwender/-innen werden folgende grundsätzliche Aussagen zu der Entflechtungsstraße getroffen:</p> <p><b>Zeitnahe Umsetzung der Entflechtungsstraße</b></p> <p>Die geplante Entflechtungsstraße wird generell begrüßt. Sie sollte zeitnah entstehen, um dem bestehenden Verkehrschaos in Rondorf entgegenzuwirken zu können. Es wird ebenfalls angeregt, die Entflechtungsstraße so zeitig zu realisieren, dass sie bereits während der Bauphase von den Baufahrzeugen genutzt werden kann.</p>	ja	<p>Das Plangebiet wird nicht in einem Zuge sondern über mehrere Bauabschnitte entwickelt. Es ist geplant, die Entflechtungsstraße als erste Maßnahme umzusetzen. Für die Baustellenlogistik wird ein eigenes Konzept entwickelt. Geplant ist, dass die Entflechtungsstraße den Baustellenverkehr abwickelt. Dieser wird westlich der St. George School auf die Kapellenstraße geführt, so dass der alte Ortsteil nicht belastet wird.</p>
<p><b>Entflechtungsstraße in einem Realisierungsschritt</b></p> <p>Die geplante Entflechtungsstraße sollte von der Rodenkirchener Straße bis zum Ende der Bödinger Straße in einem Realisierungsschritt vor Beginn des Wohnungsbaus errichtet werden. Es soll hier keine Teillösung oder Bauabschnitte geben.</p>	Nein	<p>Im Zuge der Entwicklung von Rondorf Nordwest wurden insgesamt 16 Varianten für die Entflechtungsstraße untersucht. Mit Datum vom 26.03.2020 fasste der Rat der Stadt Köln den Beschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterzuverfolgen, dabei aber den östlichen Abzweig der Vorzugsvariante nach Norden zur Hahnenstraße</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>entfallen zu lassen (Variante 4.3) und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.</p> <p>Die zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung dargestellte Nordvariante mit einer Führung von der Rodenkirchener Straße bis zur Bödinger Straße soll in dieser Form nun nicht mehr umgesetzt werden. Die nun vorgesehene Südvariante soll zusammen mit der nördlich und westlich des Plangebietes verlaufenden Erschließungsstraße vom Weißdornweg bis zur Kapellenstraße als Gesamtheit erstellt werden. Eine Teillösung wird hier nicht verfolgt.</p> <p>Für die Entflechtungsstraße erfolgt ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren. Die Entflechtungsstraße ist somit nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Erklärtes Ziel ist jedoch, dass die verkehrliche Erschließung zeitgleich mit der Realisierung des neuen Baugebietes erfolgt.</p>
<p><b>Positive Effekte der Entflechtungsstraße</b></p> <p>Die seit Jahren geplante Umgehungsstraße nördlich des Plangebietes sei eine vernünftige und dringend erforderliche Lösung. Es wird dargestellt, dass die geplante Entflechtungsstraße den Durchgangsverkehr in Rondorf reduziert und die Zusatzbelastungen durch den Neuverkehr aufzufangen wird. Ebenso werde die Rodenkirchener Straße entlastet.</p>	Kenntnisnahme	<p>Mit Ratsbeschluss vom 26.03.2020 soll nun entgegen der Darstellung bei der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung die sogenannte Südvariante 4a.2+ als neue Vorzugsvariante weiter verfolgt werden. Diese Vorzugsvariante umfährt den Stadtteil Rondorf im Osten und Süden. Mit der südlich verlaufenden Trasse soll sowohl das Plangebiet bestmöglich über einen zusätzlichen Stich an das übrige Straßennetz angeschlossen als auch die maximale Entlastungswirkung sowohl für den Ortskern von Rondorf als auch für den gesamten südlichen Raum erzeugt werden.</p>
<p><b>Abstand zur Bebauung und zur Autobahn</b></p> <p>Es wird angeregt, die Entflechtungsstraße in einem großen Abstand zur geplanten Bebauung und möglichst nahe an der Autobahn zu führen. Dabei sollte eine enge Kurvengestaltung gewählt werden, um die</p>	Kenntnisnahme	<p>Die ursprünglich geplante nördliche Entflechtungsstraße entfällt nun und wird durch eine südliche Entflechtungsstraße ersetzt. Die geplante Südvariante 4a.2+ wird nun im weiteren Planverfahren verfolgt. Allerdings erhält die nördlichste Erschließungsstraße des Plangebietes einen direkten Anschluss an den</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Freiflächen möglichst groß zu halten und die Fahrgeschwindigkeiten und den Verkehrslärm zu reduzieren.</p>		<p>Weißdornweg, sodass über diese Straße auch zukünftig Entflechtungsverkehre stattfinden können.</p> <p>Es wird zusätzlich auf die Stellungnahme `1.3 Entflechtungsstraße in einem Realisierungsschritt` verwiesen.</p>
<p><b>Entflechtungsstraße – Entlastungswirkung im Bestand</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass durch die Entflechtungsstraße nur teilweise eine Verkehrsentlastung für Rondorf erzielt wird. In einigen Bereichen werden auch Verschlechterungen der bestehenden Probleme erwartet. Hier werden folgende Punkte genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Verkehr der Entflechtungsstraße wird in nordöstlicher Richtung auf die Friedrich-Ebert-Straße münden. Die Kreuzung am Forstbotanischen Garten (im Bestand schon in den Morgenstunden überlastet) soll nach den Darstellungen der Stadt Köln ertüchtigt werden.</li> <li>- Die Entflechtungsstraße solle bis zur Bödinger Straße realisiert werden, sonst könne der Verkehr am südwestlichen Ende der Entflechtungsstraße nur über die Kapellenstraße abfließen. Auch mit der Verlängerung der Entflechtungsstraße werde ein erheblicher Teil des Verkehrs über die Kapellenstraße abfließen. Ein Teil werde in Richtung Westen zur Brühler Landstraße abfließen. Der andere Teil mit Fahrtrichtung Süden (z.B. Autobahn A555 Richtung Bonn) oder mit Fahrtzielen über die Rodenkirchener Autobahnbrücke werde zukünftig von der Entflechtungsstraße an der englischen Schule vorbei in den Ortskern abbiegen. An der Kreuzung Kapellenstraße / Rodenkirchener Straße würden die Fahrzeuge weiter in die Hahnenstraße abzubiegen, um Rondorf durch die Unterführung unter die Autobahn A555 hindurch zu verlassen.</li> <li>- Teilweise wird befürchtet, dass die Entflechtungsstraße ausschließlich dem planbedingten Mehrverkehr dient, nicht aber den heutigen Bestand entlastet.</li> </ul>	<p>Prüfung im weiteren Verfahren</p> <p>Prüfung im weiteren Verfahren</p> <p>Prüfung im weiteren Verfahren</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im weiteren Verfahren werden die genauen Auswirkungen der geplanten Verkehrsführung untersucht.</p> <p>Im weiteren Verfahren werden durch den Verkehrsgutachter die Leistungsfähigkeiten für den angesprochenen Knotenpunkt in den Spitzenstunden ermittelt. Erst im Anschluss daran können Ausbaupläne erstellt werden.</p> <p>Die ursprünglich geplante nördliche Entflechtungsstraße wird planerisch nicht weiterverfolgt sondern durch eine südliche Entflechtungsstraße ersetzt. Jedoch wird eine Erschließungsstraße vorgesehen, welche außen um das Neubaugebiet führt und so eine Umfahrung vom Weißdornweg zur Kapellenstraße ermöglicht. Auch die sogenannte Südvariante sieht eine direkt Verbindung der Erschließungsstraße bis zu Bödinger Straße vor.</p> <p>Es wird zusätzlich auf die Stellungnahme `1.3 Entflechtungsstraße in einem Realisierungsschritt` verwiesen.</p> <p>Es ist erklärtes planerisches Ziel, mit der Entflechtungsstraße vorrangig den Ortskern von Rondorf vom bestehenden Durchgangsverkehr zu entlasten. Dies wird unterstützt durch eine nachgelagerte Umplanung des Ortskerns. Gleichzeitig wird die</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		bestmögliche Erschließung für das Plangebiet -auch im Hinblick auf die Vermeidung von Mehrverkehren auf den bestehenden Straßen- angestrebt.
<p><b>Entlastungswirkung der Entflechtungsstraße</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass die geplante Entflechtungsstraße nicht zu einer wesentlichen Entlastung der vorhandenen und noch zu erwartenden Verkehrssituation beiträgt. Für das Neubaugebiet würde die Entflechtungsstraße zum Teil funktionieren, ebenso für die jetzigen Bewohner nördlich des Straßenzuges Rodenkirchener Straße / Kapellenstraße. Circa 3/4 der Bewohner würden nicht von der Entflechtungsstraße profitieren.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Bürgerinnen und Bürger von Rondorf profitieren insgesamt von der Entwicklung der Entflechtungsstraße sowie der geplanten Verkehrsberuhigung im Ortskern, weil die Verkehrsströme sinnvoller auf mehrere Achsen verteilt werden können. So wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung für die Entflechtungsstraße eine Reduzierung der Verkehre im Vergleich zum Nullfall im Bereich der Rodenkirchener Straße von ca. 5.000 Kfz/Tag prognostiziert. Im Vergleich zu der heutigen Situation wird der Verkehr auf der Rodenkirchener Straße ungefähr halbiert.</p> <p>So wird mit der Südvariante sowohl das Plangebiet bestmöglich an das übrige Straßennetz angeschlossen als auch die maximale Entlastungswirkung sowohl für den Ortskern von Rondorf als auch für den gesamten südlichen Raum erzielt.</p>
<p><b>Zunahme des Lkw-Verkehrs</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass der Lkw-Verkehr zunimmt, da Godorf durch die Entflechtungsstraße direkt mit dem Autobahnanschluss Eifeltor</p>	Kenntnisnahme	Der Stellungnehmer bezieht sich noch auf die alte Trassenführung der Entflechtungsstraße (Nordvariante). Die nun verfolgte Südvariante 4a.2+ bzw. 4.3 führt von Godorf auch in Richtung Eifeltor, verläuft dabei aber nicht direkt durch bewohntes Ge-

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
verbunden werde. Es wird dargestellt, dass es sich nicht um eine Entflechtungs- sondern um eine Verdichtungsstraße handele.		biet. Generell soll die Entflechtungsstraße natürlich die Verkehre bündeln. Dabei ist jedoch anzumerken, dass die Lkw-Verkehre bei Verkehrsberechnungen nicht separat abgebildet werden, sondern im Kfz-Verkehr prozentual enthalten sind. Aus diesem Grund können zum jetzigen Zeitpunkt hierzu keine genauen Aussagen zum Anteil des LKW-Verkehrs getroffen werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind die Verkehrsauswirkungen zu untersuchen und zu bewerten.
<p><b>Entflechtungsstraße führt zur Verkehrserhöhung</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass die Entflechtungsstraße nicht zu einer Verkehrsminderung, sondern zu einer Verkehrserhöhung führt, da diese Straße auf lange Sicht als Umgehungsstraße der Autobahn A 4 und als Zubringer zur Autobahn A 555 genutzt würde. Es würde eine zweite Militärringstraße entstehen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Diese Befürchtungen können aus den bisherigen Modelluntersuchungen nicht bestätigt werden. Bei der am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Südvariante 4a.2+ der Entflechtungsstraße handelt es sich um ein neues Netzelement, welches entsprechend Verkehr aufnimmt. Durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr aus Rondorf sowie die regionale Verbindungsfunktion der Straße wird diese gemäß Modelluntersuchung je nach Abschnitt mit 3.600 bis 9.000 Kfz-Fahrten pro Tag belastet. Dabei ist anzumerken, dass die Entflechtungsstraße nicht durch Rondorf selbst verläuft, sondern zwischen den Orten Rondorf, Immendorf und Meschenich verläuft.</p> <p>Im Ortskern von Rondorf ist aufgrund der Entflechtungsstraße in Kombination mit der Ortskernberuhigung hingegen eine Entlastung um bis zu 5.100 Kfz-Fahrten pro Tag gegenüber dem Bestand im Verlauf der Rodenkirchener Straße zu erwarten. Eine Verkehrserhöhung innerhalb von Rondorf kann somit ausgeschlossen werden.</p>
<p><b>Untersuchung alternativer Streckenführung</b></p> <p>Es wird darum gebeten, alternative Streckenführungen der Entflechtungsstraße zu prüfen. Teilweise wird darum gebeten, die auf der Abendveranstaltung vorgestellten alternativen Trassenführungen für die Entflechtungsstraße zur Verfügung zu stellen und aufzuzeigen, welche Vor- und Nachteile mit diesen Alternativen verbunden sind. Es wird darum gebeten, eine südliche Streckenführung zu untersuchen,</p>	Ja	Der Anregung wurde gefolgt. Auf der Grundlage der ersten Verkehrskonzepte zum Plangebiet wurde für die Entflechtungsstraße ein nördlicher Trassenverlauf (Weißdornweg bis zur Bödinger Straße) angedacht (Planungsstand zur Öffentlichkeitsbeteiligung am 29.06.2018). In der vertiefenden Planung wurden zwischenzeitlich insgesamt 16 Varianten untersucht. Mit

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>da in diesem Bereich kein Waldgebiet zerstört werden müsste, die Tennisanlage verschont bliebe und geringere Lärm- bzw. andere Emissionsbelastungen aufträten.</p>		<p>Datum vom 26.03.2020 fasste der Rat der Stadt Köln den Beschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterzuverfolgen, dabei aber den östlichen Abzweig der Vorzugsvariante nach Norden zur Hahnenstraße entfallen zu lassen (Variante 4.3) und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen. Die Untersuchungsergebnisse sind auf den Internetseiten der Stadt Köln unter der Vorlagennummer 4122/2019 für die Öffentlichkeit einsehbar.</p> <p>Es wird zusätzlich auf die Stellungnahme `1.3 Entflechtungsstraße in einem Realisierungsschritt` verwiesen.</p>
<p><b>Städtebauliche Wirkung der Entflechtungsstraße</b></p> <p>Es wird Einspruch gegen die Entflechtungsstraße erhoben. Es wird befürchtet, dass der Flair des Stadtteils verloren gehen würde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Entflechtungsstraße soll maßgeblich zu einer Verkehrsberuhigung auf der Rodenkirchener Straße beitragen, so dass dort die Attraktivität des Ortskerns durch Umgestaltung des Straßenraums erhöht werden kann.</p> <p>Es ist zu beachten, dass nun im Unterschied zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eine Südvariante geplant ist, die zwischen den Ortslagen Rondorf und Meschenich verläuft.</p>
<p><b>Verkehrsbelastung auf dem Weißdornweg</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass durch die Entflechtungsstraße eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auf dem Weißdornweg erfolge.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Variantenuntersuchung zur geplanten Entflechtungsstraße hat verkehrliche, städtebauliche und umwelttechnische Belange berücksichtigt. In einer interdisziplinären Abwägung wurde die Südvariante 4a.2+ als die insgesamt beste Variante ermittelt. Hierbei ergibt sich folgendes Bild: Im Nullfall wird in dem Abschnitt des Weißdornwegs nördliche der Rodenkirchener Straße eine Belastung von 7.000 Kfz/Tag im Querschnitt erwartet. Die Variante 4a.2+ hätte an dieser Stelle eine Erhöhung auf 7.600 Kfz/Tag zur Folge. Die vom Rat der Stadt Köln beschlossene Variante 4.3 führt dagegen an dieser Stelle wieder zu einer Entlastung auf 6.500 Kfz/Tag und reduziert die Belastung damit auf einen Wert unterhalb des Nullfalls, also der ohnehin zu erwartenden Entwicklung.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Verkehrsbelastung an der St. George`s School</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass die Entflechtungsstraße im Bereich der St. George School mündet. Hier würden sich bereits im Bestand während des Berufsverkehrs lange Staus bilden. Auch sei die Planung in Bezug auf Lärm- und Abgasbelastung sowie der steigenden Unfallgefahr unzumutbar.</p>	Kenntnisnahme	Mit Datum vom 26.03.2020 fasste der Rat der Stadt Köln den Beschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der Südvariante 4a.2+ weiterzuverfolgen, dabei aber den östlichen Abzweig der Vorzugsvariante nach Norden zur Hahnenstraße entfallen zu lassen (Variante 4.3) und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen. Die Planung sieht somit nun eine Südvariante für die Entflechtungsstraße vor, welche bis zu St. George Schule geführt wird. Über die geplante Erschließungsstraße ist hier auch ein Anschluss bis an den Weißdornweg gegeben.
<p><b>Kreuzungsfreie Knotenpunkte am Weißdornweg für Entflechtungsstraße und Stadtbahn</b></p> <p>Es werden kreuzungsfreie Knotenpunkte `Am Höfchen` sowie am Weißdornweg angeregt. Erzielt werden soll dies durch Tieferlegen der Entflechtungsstraße mit Ausnahme des Anfangs- und Endbereiches. Ebenso könnte die Stadtbahnlinie die Entflechtungsstraße kreuzungsfrei queren (Brücke, Untertunnelung). Dies würde sich auch positiv auf mögliche Zeitverluste der Stadtbahn auswirken.</p>	Ja	<p>Die geplante Südvariante weist keine der angesprochenen Kreuzungspunkte mehr auf. Die nördliche Erschließungsstraße des neu geplanten Wohngebietes erhält eine südlichere Anbindung an den Weißdornweg.</p> <p>Regelungen zur Kreuzung der Südvariante der Entflechtungsstraße mit der KVB-Trasse sind in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren zu treffen.</p>
<p><b>Nördliche Umgehungsstraße</b></p> <p>Es wird eine Umgehungsstraße nördlich des Plangebietes empfohlen, um die Rondorfer Hauptstraße und die Rodenkirchener Straße wirkungsvoll verkehrsberuhigt gestalten zu können.</p>	Nein	Die geplante Südvariante führt im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Rodenkirchener Straße zu einer wirkungsvollen Verkehrsberuhigung der Straßen Rondorfer Hauptstraße / Rodenkirchener Straße.
<p><b>Konflikt Anbindung Stadtbahn durch Entflechtungsstraße</b></p> <p>Es wird dargelegt, dass die neue Entflechtungsstraße die Anbindung der Stadtbahn behindere.</p>	Prüfung im weiteren Verfahren	Regelungen zur Kreuzung der nun geplanten Südvariante 4a.2+ bzw. 4.3 der Entflechtungsstraße mit der KVB-Trasse sind in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren zu treffen

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>1.4 Entflechtungsstraße Teilstück Weißdornweg bis Rodenkirchener Straße</b></p> <p>laufende Nummern 11, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 32, 33, 34, 37, 38, 42, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 60, 61, 62, 63, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 81, 83, 85, 86, 91, 92, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 116, 118, 119, 120, 122, 129, 133, 134, 137, 138, 147, 150, 153, 161, 162, 164, 165</p>		
<p><b>Einspruch gegen die geplante Entflechtungsstraße zwischen dem Weißdornweg und der Rodenkirchener Straße</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird ein Einspruch gegen die geplante Entflechtungsstraße zwischen dem Weißdornweg und der Rodenkirchener Straße erhoben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird angekündigt, gegen diese Planung rechtlich vorzugehen.</li> <li>- Es wird in Frage gestellt, dass dieses Teilstück zur Entlastung beiträgt und der Verkehrsfluss hierdurch beschleunigt wird. Es wird der Nutzen einer zusätzlichen Straße bis zur Rodenkirchener Straße bezweifelt, da der Weißdornweg direkt zur Rodenkirchener Straße führe. Ebenso wird befürchtet, dass die geplante Entflechtungsstraße die vorhandenen Probleme bei den Anbindungen Weißdornweg / Militärringstraße und Kapellenstraße steigere.</li> <li>- Es wird dargelegt, dass bei dem Bau der Entflechtungsstraße vom Weißdornweg bis zur Rodenkirchener Straße zwischen Aufwand und Nutzen eine Unverhältnismäßigkeit bestehen würde. Dabei liege ein erheblicher Eingriff in Klima und Umwelt vor und es komme zu unzumutbaren Belastungen für die Bürger in Hochkirchen / Rondorf.</li> <li>- Es wird angekündigt, eine Interessensgemeinschaft gegen den Bau der Umgehungsstraße vom Weißdornweg bzw. zur Rodenkirchener Straße entlang des Wohngebietes zu gründen.</li> <li>- Es wird der Bau eines „ebenerdigen Tunnels / Kanals“ für die Teilstrecke der Entflechtungsstraße vom Weißdornweg bis zur Rodenkirchener Straße angeregt.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die geplante Entflechtungsstraße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Entwicklung und die planungsrechtliche Umsetzung der Entflechtungsstraße erfolgt über ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Im Vorfeld der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde auf Grundlage der ersten Verkehrskonzepte für die Entflechtungsstraße ein nördlicher Trassenverlauf (Weißdornweg bis zur Bödinger Straße) vorgeschlagen. Diese Planung wurde im städtebaulichen Konzept (Stand Juni 2018) dargestellt und im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Öffentlichkeit am 29.06.2018 vorgestellt. Aufgrund der aktuellen Ergebnisse der im Frühjahr 2020 erfolgten vertiefenden Variantenuntersuchung soll der nördliche Trassenverlauf nunmehr nicht mehr als Vorzugsvariante weiterverfolgt werden, da sich diese nicht als die diejenige mit der besten Erschließungswirkung herausgestellt hat (zur Ermittlung Vorzugsvariante wurden zunächst 16 unterschiedliche Trassenverläufe (einschließlich entsprechender Untervarianten) unter Beachtung verkehrlicher, städtebaulicher und umwelttechnischer Belange geprüft. Hierbei haben sich fünf machbare Varianten unter verkehrlichen und Zielerreichungsgesichtspunkten ergeben, die anschließend zusätzlich unter Umweltaspekten untersucht wurden).</p> <p>Mit Datum vom 26.03.2020 fasste der Rat der Stadt Köln nunmehr den Beschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterzuverfolgen, dabei aber den östlichen Abzweig der Vorzugsvariante nach Norden zur Hahnenstraße entfallen zu lassen (Variante 4.3) und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird angeregt, keine Auf- oder Ausfahrt von der Entflechtungsstraße auf den Großrotter Weg (verkehrsberuhigt) vorzusehen. Der Großrotter Weg müsse weiter eine Sackgasse bleiben. Es dürfe keine Möglichkeit zur Abkürzung durch das Wohngebiet geben.</li> <li>- Es wird nachgefragt, wie das Nadelöhr an der Brücke zur Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ gelöst werden solle. Es wird befürchtet, dass die Umgehungsstraße keine positiven Effekte habe, wenn der Verkehr nur im Kreis geführt werde, ohne dass entsprechende Abzugsstraßen in Richtung City vorhanden seien. Des Weiteren wird bezweifelt, dass die T-Kreuzung Entflechtungsstraße / Rodenkirchener Straße verkehrstechnisch befriedigend gelöst werden könne (weder als Kreisverkehr noch mit einer Ampelanlage). Hier werde ein Nadelöhr entstehen. Es handele sich hier um eine Engstelle zwischen Wohngebiet und Autobahn. Es wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung sowie weitere Rückstaus mit den entsprechenden Emissionen befürchtet.</li> <li>- Es wird nachgefragt, was aus der Idee geworden sei, die Entflechtungsstraße hinter der Schutzmauer oberhalb der Autobahn zu bauen.</li> <li>- Es wird angeregt, die geplante Streckenführung zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße als Einbahnstraße (einspurig) anzulegen, um die Straße möglichst schmal zu halten. In diesem Zusammenhang sollte auch die Rodenkirchener Straße als Einbahnstraße umgebaut werden.</li> <li>- Es wird befürchtet, dass der Vorschlag zum Bau der Entflechtungsstraße vom Weißdornweg bis zur Rodenkirchener Straße Steuergelder in Anspruch nehme. Dies sei nicht notwendig, da der Weißdornweg bereits vorhanden sei und weiter genutzt werden könne.</li> <li>- Es wird kritisiert, dass der Kreuzungsbereich Weißdornweg / Autobahnbrücke sowie Entflechtungsstraße noch nicht zufriedenstellend geplant sei. Es wird befürchtet, dass der bereits bestehende Ver-</li> </ul>		<p>Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Öffentlichkeit am 29.06.2018 vorgebrachten Anregungen beziehen sich auf die ursprüngliche Planung der Nordvariante. Mit Beschluss zur Südvariante als Vorzugsvariante, sind die in den Stellungnahmen vorgebrachten Anregungen, nicht mehr planungsrelevant. Die vertiefende Planung zur Entflechtungsstraße erfolgt im Planfeststellungsverfahren.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>kehrsstau an anderen Stellen („Im Wasserwerkswäldchen“ / Militär-ringstraße und Friedrich-Ebert-Straße) durch den neuen Verkehrs-knotenpunkt verstärkt werde. Es wird nachgefragt, wie die Kreuzung gestaltet werden (Ampel, Kreisverkehr) und wie die Kreuzung mit der Stadtbahntrasse ausgebaut werden solle bzw. ob eine Unter-bzw. Überführung möglich sei. Es wird zu Stoßzeiten ein Rückstau durch den Bahnverkehr im Weißdornweg und der Entflechtungs-straße befürchtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird befürchtet, dass die Anbindung der Entflechtungsstraße an den Weißdornweg zu einer verkehrsunfallträchtigen Kreuzung führe, da die Anbindung unmittelbar vor der Brücke über die Autobahn A 4 erfolgen müsse. Das Abbremsen, Anfahren der Autos werde zusätzlich die Luft belasten und es werde eine stärkere Lärmbelastung entstehen. Es wird nachgefragt, ob die zusätzlich zu erwartenden Luftverschmutzungen und Lärmpegel geprüft worden seien.</li> <li>- Es wird befürchtet, dass die Tennisanlage am Grossrotter Hof zerstört werde. Hiergegen wird Einspruch erhoben. Diese diene als Begegnungsstätte. Ebenso wird aufgeführt, dass die Tennishalle in gewisser Weise als Lärmschutz für das Wohngebiet Weißdornweg diene.</li> <li>- Es wird angeregt, den heutigen Parkplatz der Tennisanlage für die Entflechtungsstraße zu untertunneln. Neben dem Flächenerhalt habe dies auch Vorteile im Bereich des von der Entflechtungsstraße ausgehenden Verkehrslärms. Bei einer ebenerdigen Führung sei eine „hässliche“ Lärmschutzwand für den Lärmschutz notwendig und die Entflechtungsstraße grenze direkt an das Anwesen der Tennishalle bzw. des Hotels.</li> <li>- Es wird kritisiert, dass der Teilabschnitt der Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße die vorhandene Lebensqualität zerstöre. Die Planung sei schlecht für Anwohner, Spaziergänger, Fahrradfahrer, Hundegänger und spielende Kinder.</li> </ul>		

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Ebenso wird nachgefragt, wer für den Wertverlust der Immobilie aufkomme.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird dargestellt, dass aufgrund des fehlenden festen Untergrunds im Bereich des eingezäunten und nicht betretbaren Sees [Anmerkung: In der Stellungnahme wird von Wasserschutzzone gesprochen. Eine eingezäunte Wasserschutzzone ist aber nicht vorhanden, sodass von der eingezäunten Kiesgrube ausgegangen wird.] dieser für die Entflechtungsstraße mindestens halb zugeschüttet werden müsse. Um Setzungen zu vermeiden, sei eine starke Verdichtung notwendig. Es wird daher angeregt, die Entflechtungsstraße in diesem Bereich als Brücke aus Fertigbauteilen und Pfeilern über den See hinwegzuführen. Hierdurch werde das Wasserreservoir für das Hochkirchener Wasserwerk erhalten, welche ein Refugium für Wassertiere und Wasservögel ist (Vorbild könnte der Autobahnabschnitt A559 am Kreuz Köln-Gremberg sein).</li> <li>- Bezüglich des geplanten Teilstücks der Entflechtungsstraße wird befürchtet, dass der verkehrssichere Radweg durch den Hochkirchener Waldstreifen parallel zur unfallgefährdeten Rodenkirchener Straße behindert werde. Auch der häufig genutzte ruhige Fuß- und Radweg zwischen Grüngürtel (Autobahnbrücke Weißdornweg) und dem Forstbotanischen Garten bestehe dann so nicht mehr.</li> <li>- Es wird dargestellt, dass aufgrund von denkmalgeschützten Häusern kein Platz für einen Lärmschutzwall in diesem Bereich der Entflechtungsstraße bestehen würde.</li> <li>- Es wird befürchtet, dass die Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße zu einer Wertminderung der angrenzenden Immobilien führe und Verluste hinsichtlich der Kapital- und Altersvorsorge entstünden.</li> <li>- Es wird angeregt, die Kreuzung Weißdornweg / Entflechtungsstraße als Kreisverkehr zu gestalten. Es werden auch Vorteile in Bezug auf Lärm- und Schadstoffentwicklung sowie Verkehrssicherheit gesehen.</li> </ul>		

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>- Es wird kritisiert, dass die Entflechtungsstraße im Bereich zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße zu dicht geplant sei. Es wird gefordert zu prüfen, ob die Abstandsflächen eingehalten werden.</p> <p>Es wird kritisiert, dass die zukünftige sowie die bestehende Wohnbebauung durch die Entflechtungsstraße in diesem Teilbereich über Gebühr belastet werde, da ebenfalls der Ausbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd sowie ein achtspuriger Ausbau der Autobahn A 4 zwischen Köln-Süd und Frechen vorgesehen sei. Neben den heranrückenden Fahrstreifen sei u. a. mit einer steigenden Verkehrsbelastung und mit steigenden Lärm- und Schadstoffbelastungen zu rechnen. Mit der Entflechtungsstraße wohnten die Bewohner faktisch entlang von zehn Spuren entlang der Autobahn A 4. Darüber hinaus werde Hochkirchen in Richtung der Autobahn A 555 mit der Entflechtungsstraße von faktischen acht Spuren betroffen.</p>		
<p><b>1.5 Entflechtungsstraße Teilstück Kapellenstraße bis Bödinger Straße</b> laufende Nummern 3, 13, 28, 102, 155</p>		
<p><b>Entflechtungsstraße zwischen der Kapellenstraße und der Bödinger Straße und überregionale Anbindung</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird der geplante Bereich der Entflechtungsstraße von der Kapellenstraße bis zur Bödinger Straße unterschiedlich bewertet:</p> <p>- Es wird dargestellt, dass die Verlängerung der Entflechtungsstraße bis zur Bödinger Straße, d.h. bis zum südwestlichen Ortsausgang, zwingend erforderlich sei.</p> <p>- Es wird angeregt, ein Linksabbiegen von der Entflechtungsstraße in die Kapellenstraße in Richtung Ortskern durch bauliche Maßnahmen zu unterbinden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nein</p>	<p>Die am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Südvariante 4a.2+ sieht auch die Anbindung der Entflechtungsstraße von der Bödinger Straße bis zur Kapellenstraße vor, um das Plangebiet direkt an die Entflechtungsstraße anbinden zu können. Das diesbezüglich erforderliche Planungsrecht erfolgt über ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes verläuft nördlich der Kapellenstraße. Innerhalb des Plangebietes ist eine normale Erschließungsstraße vorgesehen, welche im Nordosten an den Weißdornweg angeschlossen wird.</p> <p>Die Stellungnahme bezieht sich auf die zur frühzeitigen Beteiligung vorgesehene nördliche Entflechtungsstraße. Zukünftig können bei der nun verfolgten Südvariante die Fahrzeuge, welche in Richtung Autobahn A 555 fahren möchten, die südlich</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>- Es wird ferner dargestellt, dass der südliche Anschluss der Entflechtungsstraße an das überregionale Straßennetz, d.h. der Bau der L92n zum Autobahnanschluss Godorf zwingend erforderlich sei.</p>	Ja	<p>geplante Entflechtungsstraße fahren und nicht mehr den Fahrweg über die Kapellenstraße nutzen. Des Weiteren ist anzumerken, dass es dem Grundgedanken einer möglichst sinnvollen Verteilung der Verkehrsmengen im Straßennetz widerspricht, Fahrbeziehungen entfallen zu lassen. Solche Maßnahmen sollten nur dort greifen, wo triftige Gründe (z. B. Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit) dafür sprechen.</p> <p>Die Südvariante 4a.2+ bzw. 4.3 sieht einen Anschluss an den Autobahnanschluss Godorf vor.</p>
<p><b>Einspruch gegen die geplante Entflechtungsstraße zwischen der Kapellenstraße und der Bödinger Straße</b></p> <p>Die Mehrzahl der Einwender/-innen, welche sich zu diesem Bereich der Entflechtungsstraße geäußert haben regen jedoch an, auf den Bau des Teilstücks der Entflechtungsstraße von der Kapellenstraße bis zur Bödinger Straße zu verzichten. Dies wird damit begründet, dass der Hauptverkehr der Kapellenstraße nicht aus Süden kommen würde, sondern über die Rodenkirchener Straße. Die meisten Autos kämen aus Osten von der Autobahn. Des Weiteren werde die Bödinger Straße bisher nicht so stark befahren, dass eine zusätzliche 50 Meter entfernte parallel verlaufende Straße erforderlich wäre. Die bisherige Bödinger Straße sollte als Einfahrtsstraße aus Süden so belassen werden, um die Pkw in Richtung englischer Schule oder dem künftigen Neubaugebiet zu leiten. Es wird die Frage gestellt, warum die Pkw nicht von der Bödinger Straße links abbiegend auf die Kapellenstraße fahren und dann nach 100 Meter rechts in das Neubaugebiet fahren können. Dies sei auch mit dem künftigen Neubaugebiet kein problematischer Verkehrsfluss.</p>	Prüfung im Verfahren	<p>Das angesprochene Straßenteilstück dient dazu, das neu entstehende Plangebiet optimal an die Entflechtungsstraße im Süden anzubinden. Die Verbindung aus Entflechtungsstraße und nördlicher Erschließungsstraße des Plangebietes kann zudem den überwiegenden Teil des Quell- und Zielverkehrs der Englischen Schule abwickeln und trägt somit zur Entlastung des Ortskerns von Rondorf bei.</p> <p>Die bisherigen Modellbetrachtungen zeigen, dass der Durchgangsverkehr durch Rondorf nicht nur über die Kapellenstraße abfließt, sondern auch über die Bödinger Straße (z. B. in Richtung BAB 553). Vor diesem Hintergrund erscheint die Verlängerung der Entflechtungsstraße von der Kapellenstraße bis zur Bödinger Straße grundsätzlich sinnvoll.</p> <p>Die Verbindung über die Bödinger Straße zur Kapellenstraße hat gegenüber eines Ausbaus der Husarenstraße Nachteile. Die Wegstrecke ist deutlich länger (circa 300 m) und die Verkehre aus dem Neubaugebiet zur Entflechtungsstraße (und in umgekehrter Richtung) müssten jeweils über Abbiegebeziehungen über zwei Knotenpunkte geführt werden.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Entflechtungsstraße im Bereich der Verlängerung der Husarenstraße</b></p> <p>Es wird darum gebeten darzustellen, wie die geplante Entflechtungsstraße im Bereich der Verlängerung der Husarenstraße konzipiert ist (Anzahl Fahrspuren, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Abstand zu anliegenden bebauten Grundstücken, Parkbuchten). Ebenfalls sei darzulegen, welche Maßnahmen bzgl. Lärm- und Emissionsschutz geplant sind.</p>	Ja	<p>Der angesprochene Bereich liegt außerhalb des Bebauungsplanverfahrens. Dieses Teilstück wird im Planfeststellungsverfahren behandelt, in welchem die Planungen konkretisiert werden. Die Straße ist zwischen Bödinger Straße und Kapellenstraße als 2-streifige Straße geplant. Im Sinne einer Minimierung von Flächeninanspruchnahme soll die Fahrbahn möglichst nah an den Wohnbaugrundstücken geführt werden. Dies ist jedoch aufgrund der Trassierungsparameter der gültigen Richtlinien nur bedingt möglich. Parkbuchten sind an der Straße keine vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeit und die Maßnahmen bzgl. Lärm- und Emissionsschutz werden –wie alle Themen, die die Entflechtungsstraße betreffen - im entsprechenden Planfeststellungsverfahren ermittelt und festgelegt</p>
<p><b>Entflechtungsstraße ohne direkte Verbindung zur Kapellenstraße</b></p> <p>Es wird dargestellt, dass die geplante Entflechtungsstraße keine direkte Verbindung zur Kapellenstraße aufweisen würde (Über- oder Unterführung). Somit müssten alle Fahrzeuge, welche jetzt die englische Schule anfahren, den Weg über die Entlastungsstraße und anschließend über die Bödinger Straße zurück auf die Kapellenstraße nehmen. Da der Ortskern verkehrsberuhigt werden sollte, würde er ein derartiges Verkehrsaufkommen wie derzeit zu den jeweiligen Bring- und Holzeiten nicht mehr aufnehmen können.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Entflechtungsstraße soll bisherigen Planungen zufolge plangleich mit der Kapellenstraße geführt werden. Eine Über- oder Unterführung ist nicht geplant.</p>
<p><b>Westerwaldstraße</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass die Westerwaldstraße als Fahrverbindung genutzt wird, um in den östlichen Ortsteil zu gelangen. Diese Straße sei auf Seite der Bödinger Straße in Richtung Sportplatz eine reine Anliegerstraße. Das Anliegen einer Anliegerstraße könnte nicht mehr aufrechterhalten werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Befürchtung ist unbegründet, da die Bödinger Straße weiterhin als Verbindung in den Ortskern genutzt werden kann.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Verkehrsaufkommen auf der Bödinger Straße</b></p> <p>Generell wird für den Bereich der Bödinger Straße ein erheblich höheres Verkehrsaufkommen befürchtet. Die neu geplanten Straßenführungen mit dem steigenden Verkehr würden dazu führen, dass die Stellungnehmer nicht mehr in einer Anliegerstraße wohnen würden und dass ein Feldbereich hinter ihrem Grundstück nicht bebaut werden könnte. In Summe würde die Planung zu einem erheblichen Wertverlust der Immobilie führen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Mit der Entflechtungsstraße (Variante 4a.2+) und zugehöriger Ortskernberuhigung sinkt das Verkehrsaufkommen im Querschnitt der Bödinger Straße von im Bestand 6.100 Kfz/Tag auf 2.800 Kfz/Tag im Planfall. Hinzu kommen allerdings neue Verkehre im Bereich der neu geplanten Entflechtungsstraße.</p> <p>Die Frage von Wertverlusten der der Planung angrenzenden Immobilien, ist nicht Gegenstand des Planverfahrens. Dieser Belang ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Entflechtungsstraße zu bewerten.</p>
<p><b>Westerwaldstraße / Husarenweg</b></p> <p>Es wird darum gebeten, die Straßenführung in diesem Bereich zu überdenken, sodass eine für die Anlieger der Westerwaldstraße / des Husarenwegs annehmbare Lösung gefunden würde. Andernfalls werden rechtliche Schritte gegen die Durchführung der Baumaßnahme angekündigt.</p>	Kenntnisnahme	Die Verbindung zwischen Bödinger Straße und Kapellenweg ist erforderlich, um die südliche Entflechtungsstraße besser ans Plangebiet anschließen zu können. Die genaue Straßenführung ist Teil des Planfeststellungsverfahrens.
<p><b>Bestehende Verbindung zwischen Kapellenstraße und Bödinger Straße mit der Bödinger Straße</b></p> <p>Es wird dargestellt, dass bereits eine gut ausgebaute Verbindung zwischen Kapellenstraße und Bödinger Straße mit der Bödinger Straße selbst bestehe. Es wird angeregt, die Einmündung an der Tankstelle mittels eines Kreisverkehrs flüssiger und sicherer zu gestalten. Ebenso sollte die Einmündung Husarenstraße von Norden kommend in die Kapellenstraße an der englischen Schule als Kreisverkehr gestaltet werden.</p> <p>Es wird kritisiert, dass der Teil der Entflechtungsstraße zwischen Kapellenstraße und Bödinger Straße nur zu einer Zubetonierung der Landschaft führen würde, ohne dass ein Bedarf bestehe (die Bödinger Straße selbst könnte genutzt werden).</p>	Kenntnisnahme	<p>Das Element dient dazu, das neu entstehende Plangebiet möglichst gut an die Entflechtungsstraße im Süden anzubinden. Das System aus Entflechtungsstraße und Plangebieterschließung kann zudem den überwiegenden Teil des Quell- und Zielverkehrs der englischen Schule abwickeln und trägt somit zur Entlastung des Ortskerns von Rondorf bei.</p> <p>Die bisherigen Modellbetrachtungen zeigen, dass der Durchgangsverkehr durch Rondorf nicht nur über die Kapellenstraße sondern auch über die Bödinger Straße (z. B. in Richtung BAB 553) abfließt. Vor diesem Hintergrund erscheint die Verlängerung der Entflechtungsstraße von der Kapellenstraße bis zur Bödinger Straße grundsätzlich sinnvoll.</p> <p>Die Verbindung über die Bödinger Straße zur Kapellenstraße hat gegenüber eines Ausbaus der Husarenstraße Nachteile. Die Wegstrecke ist deutlich länger (ca. 300 m) und die Verkehre aus dem Neubaugebiet zur Entflechtungsstraße (und in</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>umgekehrter Richtung) müssten jeweils über Abbiegebeziehungen über zwei Knotenpunkte geführt werden.</p> <p>Die Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Kapellenstraße/Bödingen Straße wird im Rahmen der Untersuchung für die Entflechtungsstraße als mögliche Knotenpunktform der Verkehrsberuhigung betrachtet werden.</p>
<p><b>Verkehrssicherheit der Entflechtungsstraße</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass die Entflechtungsstraße keine Sicherheit für die dort wohnenden Familien gewährleisten würde.</p>	Kenntnisnahme	Die geplante Entflechtungsstraße südlich der Kapellenstraße und in West-Ost-Richtung ist außerhalb der Ortslage und anbaufrei. Die Planung der Straße erfolgt gemäß den gültigen Richtlinien.
<p><b>1.6 Entflechtungsstraße - alternativer Verlauf</b></p> <p>laufende Nummern 3, 10, 13, 14, 23, 33, 37, 39, 49, 52, 57, 73, 77, 78, 86, 93, 94, 95, 96, 99, 106, 110, 111, 112, 118, 119, 123, 126, 138, 141, 142, 143, 151, 165</p>		
<p><b>Vorschläge zu einem alternativen Verlauf der Entflechtungsstraße</b></p> <p>Von den Einwander/-innen wurden folgende Punkte zu einem alternativen Verlauf der Entflechtungsstraße vorgetragen:</p> <p>Es wird nachgefragt, welche Ausmaße zukünftig die Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ annehmen soll, um die Stadtbahn, die Pkw, die Radfahrer und ggfs. Fußgänger aufnehmen zu können und welcher Zu-/ Abfahrtsknotenpunkt für die Kreuzung Militärringstraße / „Im Wasserwerkswäldchen“ vorgesehen sei.</p>	Kenntnisnahme	Die Ausbildung des Bereichs ist in erheblichem Maße abhängig davon, wie die Stadtbahnbindung Rondorf-Meschenich vom Verteilerkreis kommend ausgeführt wird. Hier liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor, es werden unterschiedliche Varianten im Planfeststellungsverfahren der Stadtbahn analysiert. Im Bebauungsplanverfahren wird dieser Bereich jedoch mit betrachtet und vertiefend untersucht.
<p><b>Knotenpunkt „Im Wasserwerkswäldchen“ / Militärringstraße / Verteilerkreis</b></p> <p>Für den Knotenpunkt „Im Wasserwerkswäldchen“ / Militärringstraße / Verteilerkreis wird bei Umsetzung der vorliegenden Planung ein Verkehrschaos erwartet. Schon heute würden Verkehrsteilnehmer im morgendlichen Berufsverkehr teils über 20 min warten, bis der Verteilerkreis erreicht wäre. Ebenfalls betroffen sei hiervon die Buslinie 132.</p>	Kenntnisnahme	<p>Im Rahmen der weiteren Verkehrsuntersuchungen wird der Verteilerkreis Süd genau betrachtet werden. Bei Bedarf werden Lösungsansätze zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit gemacht.</p> <p>Im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wurde eine gesonderte Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis erstellt. Diese hatte als Ergebnis, dass eine Lichtsignalanlage</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird angeregt, schnellstmöglich eine Ampelanlage an der Kreuzung „Im Wasserwerkswäldchen“ – Militärring zu errichten, um den Verkehrsabfluss aus Rondorf / Hochkirchen zu garantieren. Bzw. sollte geprüft werden, wie der Verkehr vom Weißdornweg über das Wasserwerkswäldchen abgeleitet werden kann. Ggf. könnte auch eine weitere Abbiegespur eingerichtet werden.</p> <p>Es wird angeregt, die Kreuzung „Im Wasserwerkswäldchen / Militärringstraße“ auszubauen.</p>	<p>Prüfung im Verfahren</p>	<p>(LSA) negative Auswirkungen auf den Verteilerkreis hat, da durch diese LSA Rückstaus von der westlichen Militärringstraße in den Verteilerkreis erwartet wurden. In der Abwägung hat man der Leistungsfähigkeit des Verteilerkreises die höhere Priorität eingeräumt und die mangelhafte Leistungsfähigkeit des Wasserwerkswäldchens in Kauf genommen. Eine LSA gilt demnach nicht als Option. Zielführender ist, die Kapazität bei der Einfahrt in den Verteilerkreis von der westlichen Militärringstraße zu erhöhen.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Verkehrsuntersuchungen werden Lösungsansätze für diesen Bereich untersucht.</p>
<p><b>Neue Straßenverbindung anstelle der heutigen Straße „Im Wasserwerkswäldchen“</b></p> <p>Es wird angeregt, parallel zu der geplanten Stadtbahntrasse vom Verteilerkreis, parallel zur Militärringstraße und dann rechtwinklig zum Weißdornweg eine neue schnelle Straßenverbindung anstelle der heutigen Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ zu bauen. Die Straße würde kürzer, sicherer und es würde mehr Waldfläche als im Bestand gewonnen. Durch den weiteren Abstand zum Verteilerkreis würde die Staufahrt an der Einmündung zur Militärringstraße verringert. Ebenso würde dies auch zu einer wesentlichen Entlastung des Knotenpunktes Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße beitragen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Diese Anregung wird im Verkehrsgutachten geprüft. Die Stadtbahn und die Straße im Wasserwerkswäldchen liegen hier außerhalb der B-Plangrenze. Die genaue Führung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Stadtbahn zu untersuchen und festzulegen.</p>
<p><b>Nutzung bzw. Anbindung der Brühler Landstraße</b></p> <p>Es wird dargelegt, dass die Brühler Landstraße bisher nur im Bereich der Bödinger Straße genutzt würde. Die Straße könnte bei einer besseren Anbindung an Rondorf / Hochkirchen die Knotenpunkte Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße sowie Weißdornweg / Im Wasserwerkswäldchen entlasten. Die bisher geplante Entflechtungsstraße würde hierzu nichts beitragen. Die Entflechtungsstraße sollte zusätzlich über einen Ausbau der Straße An den Höninger Gärten an</p>	<p>Nein</p>	<p>Insgesamt wurden 16 Varianten für die Entflechtungsstraße untersucht. Der Vorschlag entspricht grundsätzlich der Variante 2a der durchgeführten Variantenuntersuchung. Diese wurde aufgrund einer deutlich geringeren Verkehrswirkung gegenüber der Vorzugsvariante 4a.2+ bzw. 4.3 verworfen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>die Brühler Straße angeschlossen werden. Problem könnte hier die Störung der Kleingärten sein, was aber auch für die bisher geplante Entflechtungsstraße gelten würde.</p> <p>Es wird angeregt, die Entflechtungsstraße zwischen den westlichen Kleingärten und der Autobahn A 4 oder südlich der Kleingärten an die Brühler Straße anzubinden. Diese wäre die sinnvollste Möglichkeit, den Verkehr, Lärm und Dreck aus dem Rondorfer Zentrum herauszuhalten. Des Weiteren wird für die Nordumgehung entlang der Autobahn A4 angeregt, die Brühler Straße zu queren und mit der Westumgehung Meschenich zu Autobahnauffahrt „Eifeltor“ zu führen. Das Neubaugebiet könnte dann mit einer Anliegerstraße an die Nordumgehung angeschlossen werden. Außerdem könnte die von der Brühler Straße in Höhe Höningen zu den Kleingärten führende Straße als zweite Zufahrt zum Wohngebiet ausgeführt werden.</p> <p>Durch die geplanten 1.350 neuen Wohneinheiten würde circa 35 % mehr Verkehrsaufkommen entstehen. Es wird bemängelt, dass die Verkehrsführung ausschließlich in Richtung der bestehenden Ortschaft erfolgt (Weißdornweg, Rodenkirchener Straße, Rondorfer Hauptstraße, Kapellenstraße). Auch die Entflechtungsstraße würde hier münden. Es wird dargestellt, dass eine Verkehrsführung in nördliche Richtung eine Entlastung bringen würde. Daher wird eine Anbindung an die Brühler Landstraße angeregt. Ebenso sollten zwei vorhandene Brücken für die Entlastung genutzt werden <i>[Anmerkung: wahrscheinlich sind hiermit die Brücken „Auf dem Schneeberg“ bzw. „Am Höfchen“ gemeint, diese werden in der Stellungnahme aber nicht explizit genannt].</i></p>		<p>Hier wurden auch Trassenverläufe im Bereich der Kleingärten mit Anbindung an die Brühler Straße untersucht. Diese untersuchten Varianten (Variante 2 bzw. Variante 2a) weisen vergleichsweise geringere mittlere und maximale Belastung gegenüber den Süd-Varianten auf. Die Variante 2 hat hinsichtlich einer großräumigen Netzverknüpfung zwar im Osten den richtigen Ansatzpunkt, ist aber im Westen nicht logisch in der Richtung der stärksten Relation im Durchgangsverkehr (Rodenkirchen – Meschenich) ausgerichtet und führt somit zu unnötigen Umwegen. Des Weiteren führt die Anbindung des Plangebiets Rondorf Nord-West in der Variante 2 zu weniger direkten Fahrbeziehungen nach Südwesten, Süden und Südosten.</p> <p>Die Anbindung an die Brühler Landstraße wurde im Rahmen der durchgeführten Variantenuntersuchung mit der Variante 2 bzw. 2a der Entflechtungsstraße untersucht. Diese wurden aufgrund einer deutlich geringeren Verkehrswirkung gegenüber der Vorzugsvariante 4a.2+ bzw. 4.3 verworfen.</p> <p>Die Brücke „Am Höfchen“ ist für die Führung einer Radschnellwegeverbindung vorgesehen und eignet sich daher nicht für die Aufnahme des Kfz-Verkehrs.</p>
<p><b>Entflechtungsstraße bis zum Weißdornweg führen</b></p> <p>Es wird angeregt, die nördliche Entflechtungsstraße am Weißdornweg enden zu lassen und von dort über die Autobahn A 4 parallel zum künftigen Verlauf der Nord-Süd-Stadtbahn durch das Wasserwerkswäldchen zu führen. Diese Straße solle dann am Verteilerkreis enden.</p>	Nein	<p>Der Vorschlag entspricht grundsätzlich der Variante 1a.1 der durchgeführten Variantenuntersuchung. Diese wurde aufgrund einer deutlich geringeren Verkehrswirkung gegenüber der Vorzugsvariante 4a.2+ bzw. 4.3 verworfen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Trassenführung über Auf dem Schneeberg</b></p> <p>Es wird angeregt, anstatt des Teilstücks der Entflechtungsstraße von der Kapellenstraße bis zur Bödinger Straße bei Bedarf einer zusätzlichen Verkehrsachse in Nord-Süd Richtung die bereits gut ausgebaute Straße Auf dem Schneeberg weiter zur Bödinger Straße auszubauen. Hier fährt bereits im Bestand der Linienbus entlang. Es wird nachgefragt, ob es zu diesem Teilstück der Entflechtungsstraße alternative geplante Verkehrsführungen gibt.</p>	Nein	Die planerische Zielsetzung für die Entflechtungsstraße ist auch, die neue Entwicklung Rondorf Nord-West sowie die internationale Schule möglichst anzubinden. Hierfür würde eine deutlich nach Westen abgerückte Lösung keine Wirkung zeigen.
<p><b>1.7 Entflechtungsstraße - Querung der Autobahn A 4</b></p> <p>laufende Nummern 22, 23, 36, 38, 39, 49, 52, 77, 78, 81, 85, 86, 92, 99, 100, 106, 119, 138, 141, 142, 143, 148</p>		
<p>Von den Einwender/-innen wurden mehrere Anregungen bzgl. einer zusätzlichen Querung der Autobahn A 4 vorgetragen, da der Engpass bei der Überquerung der Autobahnen gesehen wird.</p> <p><b>Verlängerung der Straße `Am Höfchen`</b></p> <p>Es wird mindestens eine neue aus Rondorf herausführende Straße gefordert. Eine einzige Entflechtungsstraße als Zu- bzw. Abflussstraße könne nicht den gesamten Zusatzverkehr aufnehmen. Angeregt werden folgende neue Erschließungsstraßen: Verlängerung der Straße „Am Höfchen“ (Öffnung für den Autoverkehr mit Anbindung an den Robinienweg, tageszeitliche Richtungswechsel) sowie Ertüchtigung der Straße „Auf dem Schneeberg“ für den PKW Verkehr.</p>	Nein	Die angesprochene Trassenführung durch den Grüngürtel ist nicht umweltverträglich zu planen. Verkehrsplanerische Zielsetzung ist, die Erschließung im Umweltverbund deutlich zu verbessern. Diese sieht vor, den Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger zu verlagern und das Verkehrsverhalten insgesamt positiv zu beeinflussen. Eine Verkehrsverbindung über „Auf dem Schneeberg“ läge außerdem zu weit abseits der Gebiete, in denen der Verkehr tatsächlich entsteht.
<p><b>Umgehungsstraße über Militärringsstraße – Hitzeler Straße/ Robinienweg</b></p> <p>Es wird angeregt, die Zufahrt zum Plangebiet über die Militärringstraße / Robinienweg und/oder die Kapellenstraße/Husarenstraße zu verwirklichen (und nicht über die Straßen „Am Höfchen“ und Lerchenweg).</p>	Nein	Das Netzelement läge zu weit abseits der Gebiete, in denen der Verkehr tatsächlich entstehen wird. Darüber hinaus ist keine PKW-Anbindung über die Straßen „Am Höfchen“ und Lerchenweg vorgesehen.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird angeregt, die Umgehungsstraße über Militärringsstraße – Hitzeler Straße (Robinienweg) – bis zum Ortskern Rondorf zu führen. Vorteile wären erhebliche Kostenersparnisse, Minimierung der umweltschädlichen Abholzung, Effektive Anbindung an Rondorf und keine zusätzliche Belastung am Knotenpunkt Militärringstraße / „Im Wasserkwerkswäldchen“. Nachteile wären die geringe Entlastung der Rodenkirchener Straße in Hochkirchen.</p>		<p>Die Achse ist für die Radschnellverbindung Köln in Richtung Süden vorgesehen. Der Argumentation kann daher nicht gefolgt werden. Da Rondorf des Weiteren in der Hauptsache durch Durchgangsverkehre des MIV in der Richtung Nord-Ost nach Süd-West belastet ist, schafft eine Straße über den Robinienweg keine Abhilfe. Darüber hinaus ist eine weitere Zerschneidung (ohne Bündelung von Verkehrsträgern) des äußeren Grüngürtels und der Wasserschutzzone II durch den MIV nicht gewollt und voraussichtlich unter Umweltgesichtspunkten nicht durchsetzbar.</p>
<p><b>Zusätzliche Brücke</b> Es wird nachgefragt, ob die Ein- und Ausfahrten der Entflechtungsstraße auf den Weißdornweg bzw. die Kapellenstraße nicht zu weiteren Verkehrsproblemen führen würden. Es wird nachgefragt, ob der Abfluss durch eine Brücke über die Autobahn A4 in Richtung Norden entlastet werden könnte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Knotenpunkte werden im weiteren Verlauf hinsichtlich Leistungsfähigkeit überprüft. Verkehrsplanerische Zielsetzung ist, die Erschließung im Umweltverbund deutlich zu verbessern. Dies soll Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger verlagern und das Verkehrsverhalten positiv beeinflussen.</p>
<p><b>1.8 Entflechtungsstraße südliche Verlauf/ L 92n</b> laufende Nummern 10, 52, 77, 79, 84, 94, 95, 96, 110, 111, 112, 126, 127, 133, 142, 143, 147, 152, 165</p>		
<p>Von den Einwender/-innen wurden mehrere Anregungen bzgl. der L 92n / südliche Entflechtungsstraße vorgetragen. Diese sind: <b>L 150</b> Die Straßen `Kiesgrubenweg` und `Am Kölnberg` sollten im Zuge der L150 verbunden werden, um die Stadteile Rondorf, Immendorf und Meschenich von Verkehren zu entlasten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die geplante Südvariante sieht eine Verbindung zwischen dem Kiesgrubenweg (L150) mit der im Ausbau befindlichen Ortsumgehung von Meschenich vor. Diese ersetzt die direkte Anbindung an die Straße „Am Kölnberg“, da die Verkehre direkt auf die Umgehungsstraße geführt werden sollen.</p>
<p><b>Zeitplan des Ausbaus</b></p>	<p>Ja</p>	<p>Die geplante Südvariante entspricht im Wesentlichen der L92n. Die Entwicklungen des Wohnungsbaus und der Entflechtungs-</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird angeregt, zuerst die L92n auszubauen, damit der aktuelle Verkehr ohne die Verkehre aus dem Neubaugebiet bereits entzerrt werde.</p>		<p>straße sind eng miteinander gekoppelt. Die geplante Entflechtungsstraße wird im Zuge der ersten Baumaßnahmen des Plangebiets errichtet. Das Planungsrecht für die Entflechtungsstraße wird über ein Planfeststellungsverfahren geschaffen</p>
<p><b>Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen/ bäuerliche Kulturlandschaft und Denkmalschutz/ geschützter Landschaftsbestandteil</b></p> <p>Der Stellungnehmer spricht sich gegen die geplanten Varianten 1-1c sowie Variante 4 aus. Er ist interessiert daran, seine landwirtschaftlichen Flächen zu erhalten und eine gute Bewirtschaftung zu gewährleisten. Die Vorplanung zur Erschließung von Rondorf Nord-West beansprucht für die Entflechtungsstraße bei der Variante 1-1c einen Teil des Grundstücks Flur 6, Flurstück 39.</p> <p>Darüber ist bei der Variante 4 (östlich von Rondorf) das Ackerland in Giesdorf (Flur 37, diverse Grundstücke) gegenüber der Hofstelle einer bereits angelegten Allee betroffen und folgend dargestellt.</p> <p>Zusammen mit dem geplanten Radschnellweg und der künftigen Straßenführung der L92n, die ebenfalls durch das Ackerland (Flur 36, Flurstück 312) verlaufen soll, befinden sich die denkmalgeschützten Hofstellen des Gilessenhofs und des benachbarten Friedrichshofs in einem Zwickel zwischen der Autobahn A 555 (ohne Lärmschutzwall).</p> <p>Außerdem gibt es von der Stadt Köln zurzeit die konkrete Planung (auf einem Teil des Flurstücks durch das auch die L92n laufen soll) parallel zur Giesdorfer Allee zwischen Immendorf und Giesdorf eine Baumreihe zu pflanzen. Die Höfe, der zu dem Hof gehörende Garten und die Streuobstwiese gelten als Beispiel für bäuerliche Kulturlandschaft und Denkmalschutz (Denkmallistennummer 8777). Die Wiese ist ein geschützter Landschaftsbestandteil. Es wird kritisiert, dass das dazu gehörige Ackerland als beliebige Verfügungsmasse in der Straßenplanung behandelt werde, ohne auf die Bewirtschaftung Rücksicht zu</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Das Grundstück Gemarkung Rondorf-Land, Flur 6, Flurstück 39 wird in einem geringen Umfang an der südöstlichen Ecke durch die nördliche Erschließungsstraße des Plangebietes in Anspruch genommen. Eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeit wird im weiteren Verfahren geprüft.</p> <p>Die Vorzugsvariante 4a.2+ sieht eine teilweise Inanspruchnahme der genannten Flächen im Bereich der Flur 37 vor. Im Rahmen der Detaillierung der Planung wird angestrebt, die Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich zu gestalten, so dass die landwirtschaftliche Nutzung fortgeführt werden kann. Der Rat der Stadt Köln hat jedoch den Beschluss gefasst, dass die Verbindung der südlichen Entflechtungsstraße mit der Hahnenstraße entfallen soll, sodass ggf. ein Teil der Grundstücke nicht mehr beansprucht werden müssten (Variante 4.3). Diesbezügliche Untersuchungen und Regelungen hierfür erfolgen im Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Ebenso werden die weiter angesprochenen Punkte im Zuge des Planfeststellungsverfahrens bewertet. Sie sind nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
nehmen. Es wird darum gebeten, die angedachten Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.		
<p><b>Südümgehung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird dargestellt, dass bei einer früheren Planung zur Nordumgebung gleichzeitig eine südliche Umgehung geplant war. Bei dieser Variante würden Husaren-/ Bödinger Straße in diese Südümgehung, die wiederum Anschluss an die Umgehungsstraße für Meschenich hätte, münden. Der Verkehr wurde aus Rondorf und um Meschenich herum geleitet. Offenbar soll nun auf die Südümgehung verzichtet werden, aber trotzdem wie vorher geplant die Entflechtungsstraße über die Husarenstraße bis zur Bödinger Straße geführt werden. Dies müsse zu einem Verkehrschaos auf der Bödinger Straße sowie in Meschenich führen. Zumindest die kurze Teilstrecke der früher geplanten Südümgehung vom Treffpunkt Husaren- / Bödinger Straße bis an die Umgehungsstraße für Meschenich sollte verwirklicht werden. Ohne den Bau der Südümgehung (Teilstrecke) müsste die Entflechtungsstraße zwingend bis zur Brühler Landstraße geführt werden, um das durch das Neubaugebiet zu erwartenden zusätzliche Verkehrsaufkommen außerhalb der bestehenden Belastungen abzuleiten.</li> </ul>	Ja	Die am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossene Südvariante 4a.2+ sieht einen Anschluss an die Umgehungsstraße von Meschenich vor. Zusätzlich ist gegenüber den bisher untersuchten Südvarianten eine optimierte Erschließung des Plangebiets Rondorf Nord-West mit Anschluss an den Weißdornweg für eine bessere Abwicklung der Neuverkehre geplant.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird angeregt, eine südliche Streckenführung der Entflechtungsstraße ab Bödinger Straße über die Felder Richtung Südosten zur Autobahn A 555 zu führen, da in diesem Bereich kein Waldgebiet zerstört werden müsste und größere Abstände zu bestehenden Häusern erzielt werden könnten. Hierdurch würde die Anbindung und Entlastung über Godorf und die Autobahn A 555 erzielt und ermöglicht.</li> </ul>	Nein	Die am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossene Südvariante 4a.2+ sieht einen Anschluss an die Autobahn A 555 im Süd-Osten vor. Für das Plangebiet Rondorf Nord-West wird in südlicher Richtung eine direkte Anbindung an die Autobahn geschaffen. Zudem profitiert auch regionaler Verkehr von der Verbindung zur BAB 555, AS Rodenkirchen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird dargelegt, dass die beiden geplanten Umgehungsstraßen (nördlich und südlich) nicht ausreichend seien. Zeitgleich müsse der Lückenschluss durch die L92n (Südümgehung von der Brühler</li> </ul>	Ja	Die derzeit geplante Variante der Entflechtungsstraße sieht einen Anschluss zwischen Brühler Straße und Autobahn A 555 vor. Eine nördliche Entflechtungsstraße wird jedoch nicht vorgesehen, dafür erhält die nördlichste Erschließungsstraße des

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
Landstraße bis zur Autobahnauffahrt am Kiesgrubenweg) Richtung Meschenich erfolgen.		Plangebietes in der am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossene Südvariante 4a.2+ einen direkten Anschluss an den Weißdornweg. Die Berechnungsergebnisse des Verkehrsgutachters zeigen, dass die bestehenden und neu zu erwartenden Verkehre über das zukünftige Verkehrsnetz abgewickelt werden können. In Verbindung mit der Ortskernberuhigung von Rondorf wird eine lokale Entlastung des Ortskerns erreicht.
- Bezüglich der L92n wird nachgefragt, wann mit dem Bau dieser Straße gerechnet werden kann, um den West-Ost-Durchgangsverkehr zu reduzieren.	Kenntnisnahme	Die L92n entspricht im groben der nun geplanten Variante 4.3 (bzw. 4a.2+). Diese soll direkt zu Beginn der Baumaßnahmen in Rondorf Nordwest errichtet werden.
- Die L92n sei vorrangig vor einer Weiterführung der Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße umzusetzen.	Ja	Die Südvariante entspricht im Wesentlichen der Lage der L92n. Diese soll direkt zu Beginn der Baumaßnahme umgesetzt werden. Eine nördliche Entflechtungsstraße ist nicht mehr vorgesehen, sodass der Anregung im Grunde nach entsprochen wird.
- Es wird angeregt, eine südliche Umgehungsstraße von Meschenich bis zur Autobahn A 555 bzw. der Bonner Landstraße zu führen, da hier ein ausreichender Abstand zu Wohngebieten bestehen würde. Die Strecke könnte über nicht bebautes und nicht bewaldetes Ackerland geführt werden.	Ja	Der Anregung wird gefolgt. Die Variante 4.3 sieht eine Fpfrung von der Bonner Landstraße bzw. Meschenich bis zur Autobahn A 555 vor.
- Es wird dargelegt, dass der Kiesgrubenweg bzw. die Brücke über die Autobahn A 555 nur wenig genutzt würde, da die Zufahrt nur schlecht ausgebaut sei. Die Nutzung käme nur für die südlichsten Bewohner Rondorfs und die Rondorfer Hauptstraße in Frage. Die Ausfahrt könne jedoch ohne großen Aufwand leistungsfähig ausgebaut werden. Dazu sei erforderlich, dass die Kreuzung Kiesgrubenweg / Bonner Landstraße verkehrsgerecht gestaltet wird, z. B. durch einen gut angelegten Kreisverkehr.	Kenntnisnahme	Die am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossene Südvariante 4a.2+ sieht einen Anschluss an die Autobahn A 555 im Süd-Osten vor. Auch für das Plangebiet Rondorf Nord-West wird in südlicher Richtung eine direkte Anbindung an die Autobahn geschaffen.  Die Ertüchtigung des Knotenpunktes Kiesgrubenweg/Bonner Landstraße ist bei Realisierung der Entflechtungsstraße in der

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		Variante 4a.2+ vorgesehen. Dafür werden verschiedenen Maßnahmen und ihre Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes geprüft.
<p>- Es wird dargestellt, dass mit der Umsetzung der L92n eine leistungsfähige und zeitnahe Entlastung erfolgen könnte. Eine Optimierung würde durch eine Sammelstraße zur L92n im Südosten Rondorfs in Verlängerung von Falkenweg / Teilstück Hahnenstraße erreicht werden können. Diese Sammelstraße ließe sich in die Landschaft einpassen, sodass sie kaum stören würde. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die L92n ganz unabhängig vom Planungsforgang Rondorf Nord-West geplant werden könnte. Ein Effekt wurde auch schon längst eintreten, bevor die Entflechtungsstraße fertig gestellt wäre. Auf diese Lösung dürfe auf keinen Fall verzichtet werden.</p>	Nein	Diese beschlossene Südvariante sieht eine Verbindung zwischen der Entflechtungsstraße und der Hahnenstraße vor. Der Rat der Stadt Köln hat jedoch den Beschluss so gefasst, dass die Verbindung der südlichen Entflechtungsstraße mit der Hahnenstraße entfallen soll. Entsprechende diesbezügliche Untersuchungen und Regelungen erfolgen im hierfür zuständigen Planfeststellungsverfahren.
<p><b>1.9 Knotenpunkt Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Bonner Landstraße</b> laufende Nummern 72, 133, 142, 143</p>		
<p><b>Knotenpunkt Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Bonner Landstraße</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wurden zum Knotenpunkt Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Bonner Landstraße folgende Punkte vorgetragen:</p> <p>- Es wird angeregt zu prüfen, ob an der heutigen T-Kreuzung Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Bonner Landstraße ein Kreisverkehr eingerichtet werden kann, vom dem eine neue Straße nordwestlich abgeht, welche unter der Autobahn A555 bis zum heutigen Waldweg und weiter bis zum Weißdornweg geführt wird. Mit dieser Lösung könnte ein wesentlicher Bestandteil des Wäldchens erhalten bleiben und eine für die Anlieger unangenehme T-Kreuzungs-Lösung im Bereich der Entflechtungsstraße / Rodenkirchener Straße vermieden werden. Alternativ wird dargestellt,</p>	Nein	Eine entsprechende Planung wird nicht vorgesehen. Da aufgrund des Beschlusses des Rats der Stadt Köln vom 26.03.2020 nun keine nördliche Entflechtungsstraße mehr vorgesehen ist, ist die vorgeschlagene Straßenführung nicht zielführend. Wie die Kreuzung auszubilden ist, wenn die Entflechtungsstraße hierüber verläuft, wird nach der Leistungsfähigkeitsberechnung geprüft.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>dass an diesem Knotenpunkt für einen verbesserten Abschluss gesorgt werden muss.</p>		
<p>- Es wird befürchtet, dass der Knotenpunkt Rodenkirchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße durch Verkehr nach Rodenkirchen, Weiß, Sürth, zur Innenstadt und z.T. in die westlichen Stadtteile, Zollstock, Sülz sowie zum Autobahnanschluss AS Köln-Rodenkirchen von der Entflechtungsstraße genutzt wird und somit noch stärker belastet würde.</p>	<p>Prüfung im weiteren Verfahren</p>	<p>Bei Realisierung der Entflechtungsstraße (Variante 4a.2+ bzw. 4.3) ist auf der Rodenkirchener Straße westlich des Knotenpunktes mit keiner Mehrbelastung gegenüber dem Bestand zu rechnen. Auf der Friedrich-Ebert-Straße und der Bonner Landstraße ist mit einer Mehrbelastung zu rechnen. In den weiteren Untersuchungen zur Entflechtungsstraße wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes weiter untersucht.</p>
<p><b>1.10 Sonstige Punkte zur alternativen überörtlichen Erschließung</b>  laufende Nummern 23, 27, 33, 38, 57, 77, 78, 79, 86, 102, 105, 106, 108, 113, 119, 123, 124, 138, 141,142, 143, 154</p>		
<p>Von den Einwender/-innen wurden folgende sonstige Punkte zur alternativen überörtlichen Erschließung vorgetragen:</p> <p>- Es wird kritisiert, dass die Zuwegung der Äußeren Verkehrserschließung ausschließlich auf die Neubaugebiete ausgerichtet sei; eine Entlastung des Bestandes im gegenwärtigen Rondorf sei nicht vorgesehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Mit der geplanten Entflechtungsstraße sowie der Verlagerung des Durchgangsverkehrs soll der Bestand entlastet werden. Durch Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Ortsteil Rondorf kann nachgelagert die Ortsdurchfahrt neu gestaltet werden.</p>
<p>- Es wird dargestellt, dass die Militärringstraße sowie die Autobahnen durchaus in der Lage seien, den anfallenden Verkehr zu bewältigen. Neuralgische Punkte seien jedoch das Autobahnkreuz sowie der Verteilerkreis.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Entfällt</p>
<p>- Es wird angeregt, einen Ausbau der Anbindung Brühler Landstraße (B1 als Fortsetzung der Autobahn A 553) an Militärringstraße und Autobahn vorzunehmen. Ein weiterer Kreisel an der Militärringstraße und ein weiterer Anschluss an die A4 können den bestehenden Kölner Kreisel und das bestehende Autobahnkreuz entlasten. Über die</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Entwicklungen der B51n inklusive Fortführung zur Anschlussstelle Köln-Eifeltor (A 4) entsprechen nahezu dieser Zielsetzung. Bereits die Anschlussstelle Eifeltor unterschreitet den Mindestabstand für Anschlussstellen an Bundesautobahnen, so dass eine weitere Anschlussstelle zwischen Köln-Eifeltor und dem Autobahnkreuz Köln-Süd vor diesem Hintergrund nicht als realistisch betrachtet werden kann. So besteht</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Militärringstraße und die beiden Autobahnen seien alle weiteren Richtungen zu erreichen.</p>		<p>zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Süd und der Abfahrt Köln-Eifeltor lediglich ein Abstand von ca. 2,5 km.</p> <p>Die B51n bindet an den vorhandenen Knotenpunkt Militärringstraße/Oberer Komarweg an. Ein Kreisverkehr wird hier aufgrund der zu geringen Leistungsfähigkeit nicht möglich sein. Dies trifft auch auf den geplanten Anschluss der Entflechtungsstraße an die B51n zu.</p>
<p>- Es wird angeregt, die Kalscheurer Straße als Fortsetzung der Kapellenstraße mit Anbindung ans Eifeltor zur westlichen Ableitung des Verkehrs auf die Autobahn A 4 zu erhalten.</p>	Kenntnisnahme	<p>Aufgrund der Baumaßnahme Rondorf Nord-West ist nicht vorgesehen, die genannte Ableitung einzuschränken. Die unabhängig vom dem Vorhaben geplante B51n führt darüber hinaus zu einer verbesserten Ableitung der westlichen Verkehre zur Autobahn A4. Die Kalscheurer Straße in Verlängerung der Kapellenstraße erhält einen Anschluss an die geplante B51m.</p>
<p>- Es wird angeregt, eine Umgehung von Meschenich zu stärken. Hier wird südlich von Meschenich die Kerkrader Straße zwischen den Autobahnen A 553 und A 555 sowie nördlich von Meschenich bzw. südlich von Rondorf der Kiesgrubenweg genannt. Für den Kiesgrubenweg wird die Umgestaltung der Anbindung in Meschenich sowie die Abtrennung der Bödinger Straße oder technische Geschwindigkeitslimitierungen genannt. Vorteile wären, dass alle Straßen bereits vorhanden seien und nur ertüchtigt werden müssten. Ebenso würden sie langfristig an die geplante Rheinquerung anbinden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Stellungnahme ist nicht von Relevanz für das Verkehrsnetz des Neubaugebietes Rondorf Nord-West.</p>
<p>- Es wird dargestellt, dass die Querung des Verteilerkreises durch die Bahn, die Anbindung des Parkhauses wie auch die zukünftige Anbindung des Wasserwerkswäldchens alle noch nicht entschieden seien. Für eine weitere Planung sei dies jedoch wichtig, um die richtigen Flächen für die geplante Stadtbahnfortführung nach Meschenich frei zu halten.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die entsprechenden Entscheidungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahntrasse getroffen.</p>
<p>- Es wird angeregt, eine Einbahnstraße als `Kreis` oder `Rechteck` zur Erschließung des Plangebietes und der bestehenden St. George Schule zu errichten. Diese sollte dann innen- oder außenliegende</p>	Nein	<p>Die Erschließungsstraße, welche am äußeren Rand des Plangebietes verläuft, wird im Zweirichtungsverkehr vorgesehen, um die entstehenden Verkehre sowie auch Entlastungsverkehre</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Infrastruktur aufweisen und punktuelle Anbindungen an das bestehende Rondorf und das Neubaugebiet erhalten. Die Kapellenstraße und die St. George`s Schule könnten Bestandteil dieses Erschließungskreises werden. Die Verkehrsführung wäre dann durch seine Länge und Einbahnstraßenführung unattraktiver für Durchgangsverkehr. Eine Entflechtungsstraße wäre dann nicht notwendig.</p>		<p>aufnehmen zu können. Mit der Entflechtungsstraße wird insbesondere das Ziel verfolgt, Alt-Rondorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten und Berücksichtigung der Neuverkehre durch Rondorf Nordwest. Das vorgeschlagene Einbahnstraßensystem würde nicht zu einer erheblichen Reduzierung insbesondere der Durchgangsverkehre führen. Des Weiteren würde die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung zu erheblichen Umwegen für den Quell- und Zielverkehr führen.</p> <p>Die am 26.03.2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossene Südvariante 4a.2+ führt in Kombination mit der Ortskernberuhigung zu einer Entlastung im Ortskern von Rondorf, da Durchgangsverkehr auf die Entflechtungsstraße verlagert wird. Der überwiegende Teil des Quell- und Zielverkehrs der Englischen Schule kann zudem durch das System aus Entflechtungsstraße und optimierter Plangebieterschließung abgewickelt werden.</p>
<p>- Es wird angeregt, die Variante der Entflechtungsstraße südlich des Sees am Weißdornweg nicht weiter zu verfolgen, da durch diese das vorhandene Wohngebiet zu stark belastet würde. Die Entflechtungsstraße sollte zwischen See und Autobahn auf Höhe der Tennishalle entlang geführt werden.</p>	Ja	<p>Für die Nordvarianten der Entflechtungsstraße gab es im Rahmen der Variantenuntersuchungen insgesamt drei Varianten mit mehreren Untervarianten. Die Varianten 1 und 2 lagen dabei nördlich des Sees, die Variante 3 bzw. auch die Untervariante 3a lagen südlich des Sees. Diese Varianten (3 und 3a) wurden u.a. aus umwelttechnischen Aspekten verworfen.</p>
<p>- Es wird dargelegt, dass die Hahnenstraße bzw. die Unterführung unter die Autobahn A 555 bereits im Bestand ein Nadelöhr darstellt (lange Wartezeiten im Berufsverkehr). Die geplanten Radwege und die Stadtbahn würden hier keine Abhilfe versprechen. Ein Ausbau dieser Ausfahrt von der Hahnenstraße auf die Bonner Landstraße sei durch die örtlichen Gegebenheiten praktisch ausgeschlossen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen entsprechende Untersuchungen.</p> <p>Der Rat der Stadt Köln hat jedoch den Beschluss gefasst, dass die Verbindung der südlichen Entflechtungsstraße mit der Hahnenstraße entfallen soll. Als Ergebnis der Modelluntersuchung wird bei der Variante 4.3 im Bereich der Unterführung der BAB 555 eine Zunahme von lediglich +300 Kfz/Tag im Vergleich zum Bestand erwartet. Ein Ausbau ist demnach nicht erforderlich.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>- Es wird dargestellt, dass die Fahrtziele in Richtung Westen und Südwesten (Kapellenstraße =&gt; Kalscheurener Straße – Brühler Landstraße – Bödinger Straße mit den Zielen Hürth, Brühl, Eifel) nur den geringsten Anteil am Verkehrsaufkommen ausmachen dürften. Ein evtl. Ausbau sei hier ohne große Probleme lösbar.</p>	Kenntnisnahme	Entfällt
<p>- Es wird dargelegt, dass die seit Jahren geforderte Umgehungsstraße von Meschenich nun wohl tatsächlich verwirklicht werden soll. Leider sei die nördliche Anbindung an das Straßennetz noch völlig offen. Die natürliche Fortführung bis zur Autobahn A4, Anschluss Eifeltor sei wohl auf unbestimmte Zeit verschoben. Stattdessen solle die Umgehungsstraße auf Höhe der Bödinger Straße enden. Dies würde zusätzlichen (Schwerlast-)Verkehr in Richtung des Ortskerns von Rondorf / Hochkirchen bedeuten. Auch wenn dieser Planung nichts mit dem Projekt Rondorf Nord-West zu tun habe, müsse die Politik verhindern, dass die „unausgegorene“ Planung Bestand würde.</p>	Kenntnisnahme	Der nördliche Anschluss der Umgehungsstraße von Meschenich ist nicht von Relevanz für dieses Bebauungsplanverfahren.
<p><b>1.11 Innere Erschließung</b> laufende Nummer 14, 68, 141</p>		
<p><b>Konzept der innere Erschließung</b> Von den Einwender/-innen wird kritisiert, dass die innere Erschließung nach Vorbild eines altrömischen Schachbrettmusters geplant sei. Es wird angeführt, dass die Planung lediglich der Gewinn-Maximierung des Investors diene.</p>	Nein	Das Ergebnis des vorliegenden städtebaulichen Entwicklungskonzeptes basiert auf einem längeren Planungsprozess, in welchem sämtliche Verkehrsbelange genauso betrachtet wurden wie die stadträumlichen und grün- und umweltplanerischen Aspekte.
<p><b>1.12 Anbindung Alt- und Neu-Rondorf</b> laufende Nummern 15, 17, 18, 27, 43, 56, 58, 74, 77, 79, 80, 82, 90, 93, 97, 105, 115, 117, 121, 124,125, 128, 131, 132, 136, 140, 144, 145, 146, 152, 154, 156, 158, 162, 163, 164</p>		
<p><b>Anbindung Quartiersplatz an Rondorf</b></p>	Teilweise	Ziel ist, den geplanten Quartiersplatz städtebaulich und verkehrstechnisch sowohl an den bestehenden Ort als auch an

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird angeregt, dass der bestehende Ortskern (Rodenkirchener Straße, Rondorfer Hauptstraße) mit dem geplanten neuen Marktplatz direkt verbunden wird (Auto, Rad, zu Fuß). Dieses sei bisher noch nicht der Fall. So wird kritisiert, dass zwischen dem geplanten Zentrum von Rondorf Nord-West und dem heutigen Geschäftsbesatz keine direkte Verbindung vorgesehen sei.</p>		<p>das Plangebiet möglichst zentral anzubinden. Die Lage des Quartiersplatzes ist deshalb in den südlichen Bereich des neuen Quartiers direkt an eine neue Stadtbahnhaltestelle verlegt worden. Fußläufig oder mit dem Fahrrad ist der neue Platz von der Rodenkirchener Straße in wenigen Minuten zu erreichen. Der PKW-Verkehr erreicht den Bereich über die Erschließungsstraßen des Plangebietes. Die Zulieferung der geplanten Geschäfte erfolgt ebenfalls über das neue Baugebiet. Eine direkte Verkehrsanbindung des Quartiersplatzes an die Rodenkirchener Straße ist aufgrund bestehender Eigentumsverhältnisse nicht realisierbar.</p>
<p><b>Anbindung Plangebiet an Rondorf</b></p> <p>Es wird angeregt, dass das Neubaugebiet insgesamt mit dem heutigen Rondorf eine Einheit bilden müsste. Hierfür sei eine gute Durchlässigkeit zu Fuß, per Rad und per Auto erforderlich. Dies sei bisher unzureichend berücksichtigt.</p>	Teilweise	<p>Das Neubaugebiet ist so konzipiert, dass es mit dem heutigen Rondorf zusammen wachsen soll. Dabei sind fußläufige bzw. Radwegeverbindungen zwischen dem Quartiersplatz und der Rondorfer Hauptstraße sowie bei den Straßen `Am Höfchen` und am Lerchenweg vorgesehen. Verbindungen für den Kfz-Verkehr bestehen über den Weißdornweg bzw. die Kapellenstraße. Ziel ist es, die Nahmobilität zu stärken.</p>
<p><b>Anregung Verbindung Plangebiet und Rondorf über Lerchenweg und Am Höfchen</b></p> <p>Von den Einwender/-innen werden Anregungen zu den Straßen „Am Höfchen“ bzw. Lerchenweg bzw. zur Anbindung an die Rodenkirchener Straße vorgetragen. Einige wenige kritisieren, dass es zwischen dem Neubaugebiet und der bestehenden Bebauung fast keine direkten für den Kfz nutzbaren Verbindungen gibt, offenbar nicht einmal zu den Straßen Lerchenweg, „Am Höfchen“ und zur Rondorfer Hauptstraße. Sie sprechen sich für eine Öffnung der Straßen „Am Höfchen“ sowie Lerchenweg für den Kfz-Verkehr aus.</p> <p><b>Kritik an Verbindung Plangebiet und Rondorf über Lerchenweg und Am Höfchen</b></p>	Nein	<p>Es ist nicht vorgesehen, das Plangebiet für den motorisierten Individualverkehr über die Straßen „Am Höfchen“ und Lerchenweg anzubinden. Zwischen „Am Höfchen“, Lerchenweg und dem neuen Straßennetz ist nur eine Verbindung für Radfahrer und Fußgänger geplant, um die Nahmobilität zu stärken und das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr zu dämpfen. Eine Anbindung des Kfz-Verkehrs ist in diesem Bereich nicht vorgesehen. Der Abfluss des Kfz-Verkehrs wird über verkehrslenkende Maßnahmen umgesetzt.</p> <p>Im Rahmen der Modelluntersuchungen werden im weiteren Verfahren die Auswirkungen des Plangebiets mit seiner geplanten Erschließung betrachtet.</p> <p>Da jedoch keine Anbindung des Plangebiets über die Straßen „Am Höfchen“ und „Lerchenweg“ vorgesehen ist, sind dort</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Der weit überwiegende Teil der Einwender/-innen kritisiert jedoch, dass das neue Plangebiet über die Straßen „Am Höfchen“ bzw. Lerchenweg mit der Rodenkirchener Straße verbunden werden soll. Hier würde es sich um kleine enge Straßen handeln, welche an einem Kindergarten und einem Hospiz vorbei führen. Darüber hinaus würden durch diese Planung die Verkehre auf der Rodenkirchener Straße zunehmen. Die genannten Straßen dürften auf keinen Fall viel befahrene Zufahrtsstraßen (bzw. auch nicht für den Baustellenverkehr) genutzt werden. Zur Straße „Am Höfchen“ wird teilweise erläutert, dass sich bereits im Bestand nicht an die Beschilderung des Durchfahrtsverbots, Anlieger frei, gehalten würde. Ebenso werden Probleme mit Rettungswegen gesehen. Der Lerchenweg ist darüber hinaus ein Schulweg für viele Kinder der Grundschule und zum Bus. Ebenso sind hier beidseits nur sehr schmale Bürgersteige vorhanden. Teilweise wird eine Bürgerinitiative angekündigt, um eine solche Erschließung zu verhindern (auch für den Baustellenverkehr).</p>		<p>auch keine Effekte zu erwarten. Auf diesen Straßen tritt demnach kein Mehrverkehr auf. Der Quell- und Zielverkehr des genannten Bereichs muss weiterhin über den Weißdornweg und die Rodenkirchener Straße fahren.</p> <p>Der Ortskern soll von Kfz-Verkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung des Plangebiets über vergleichsweise kleine Wohnstraßen an die Rodenkirchener Straße widerspricht dieser Zielsetzung. Der Plangebietsverkehr soll daher möglichst über die Entflechtungsstraße geführt werden.</p>
<p><b>Husarenstraße nicht als Erschließungsstraße</b></p> <p>Es wird angeregt, die Husarenstraße an der St. George Schule nicht als Erschließungsstraße heranzuziehen. Hier befindet sich der Parkplatz der Schule und es bestünden zu den Bring- und Holzeiten starke Verkehre. Aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen könne diese Straße nicht als Zufahrtsstraße zum neuen Wohngebiet genutzt werden.</p>	Nein	<p>Es ist geplant, den Stellplatzbereich der St. Georg`s Schule zu erweitern, so dass die Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs verbessert und entzerrt wird. Der Hol- und Bringverkehr soll abseits der öffentlichen Straßen abgewickelt werden, sodass die Bedenken zur Verkehrssicherheit ausgeräumt werden können. Im weiteren Verfahren wird in dem Lärmgutachten vertiefend berechnet, welche die Auswirkungen der Verkehrslärm hat.</p>
<p><b>1.13 Umgestaltung bestehender Straßen im Planungsumfeld</b> laufende Nummern 11, 52, 69, 73, 79, 99, 113, 119, 133, 141, 142, 143, 144, 145, 152, 156</p>		
<p>Von den Einwender/-innen werden folgende Anregungen zur Umgestaltung bestehender Straßen im Planungsumfeld vorgetragen:</p> <p><b>Auswirkungen auf Geschäfte durch Straßenraumgestaltung</b></p>	Kenntnisnahme	<p>Die Stadt Köln plant im Rahmen der Siedlungserweiterung Rondorf Nord-West die Umgestaltung der Rodenkirchener Straße, Rondorfer Hauptstraße (teilweise) sowie der Husarenstraße (teilweise) in Köln-Rondorf. Die Straßen zeigen sich</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es erfolgt der Hinweis, dass sich auf der Rodenkirchener Straße eine Vielzahl von Geschäften befindet. Eine Beruhigung des Verkehrs ginge auch mit Einbußen bei den Geschäften einher.</p>		<p>heute als Verkehrsräume mit einer rein funktionalen Ausrichtung auf den motorisierten Verkehr. Der Bereich ist derzeit durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet.</p> <p>Mit der Realisierung der geplanten Entflechtungsstraße kann diese sowohl einen Teil der planbedingten Mehrverkehre als auch einen Teil des vorhandenen Durchgangsverkehrs von Rondorf aufnehmen. Durch die Reduzierung des Verkehrs im alten Ortskern (es soll auch zukünftig die Möglichkeit gegeben sein, mit dem Kfz ins Zentrum von Rondorf zu gelangen), ergibt sich die Möglichkeit, hier den öffentlichen Straßenraum zu gestalten und aufzuwerten. Gleichzeitig kann mit dem geplanten Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur eine nahtlose Verbindung des alten Ortskerns mit dem neuen Siedlungsgebiet geschaffen werden.</p> <p>Durch die qualitätsvolle Umgestaltung des Straßenraums und durch die geplante Anbindung an das Plangebiet mit circa 3.000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern ist nicht von Geschäftseinbußen, sondern von einer Belebung des Bereichs auszugehen.</p>
<p><b>Verkehrslenkende Maßnahmen auf der Rodenkirchener Straße</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass täglich parkende Autos auf der Rodenkirchener Straße zu einem Verkehrschaos führten. Folgende Maßnahmen werden vorgebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf der Rodenkirchener Straße sollte daher ein Halteverbot für Pkw auf einer Straßenseite eingerichtet werden.</li> <li>- Ebenfalls sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erfolgen.</li> </ul>	<p>Prüfung im weiteren Verfahren</p>	<p>Es ist vorgesehen, eine Ortskernberuhigung durchzuführen. Hierzu wird ein Gestaltungskonzept für den Straßenraum Rodenkirchener Straße, Rondorfer Hauptstraße (teilweise) sowie der Husarenstraße (teilweise) mit den notwendigen verkehrslenkenden Maßnahmen zur Ortskernberuhigung erstellt. In dem Gestaltungskonzept werden unter anderen genaue Anforderungen an den Straßenraum im Hinblick auf Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Orientierung für den Fußgänger und Radverkehr sowie die Funktionalität formuliert. Ziel ist, die Flächen für den motorisierten Individualverkehr (IV) unter Orientierung einer Flächenverteilung für alle Verkehrsformen (IV, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) zu minimieren.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ebenso wird befürchtet, dass durch die in der Verkehrsplanung vorgesehene vorspringende Verkehrsinsel vor dem Haus „Rodenkirchener Straße Nr. 15“ der gesamte Verkehrsfluss auf der Rodenkirchener Straße in beiden Richtungen behindert würde.</li> <li>- Des Weiteren wird nachgefragt, wie verbindlich die Planungen und die Beantragung von Mitteln für eine „shared space“ - Zone Rondorfer Hauptstraße / Rodenkirchener Straße sind. Die Straßen müssten so gestaltet werden, dass Fußgänger und Radfahrer den alten Ortskern ungehindert genießen können.</li> </ul>		<p>Eine detaillierte Planung verfolgt im weiteren Verfahren, zu welchem die Bürgerinnen und Bürger öffentlich beteiligt werden.</p>
<p><b>Sperrung der Rondorfer Hauptstraße und die Rodenkirchener Hauptstraße für den LKW-Verkehr und Ausweisung als Anliegerstraße</b></p> <p>Es wird sich dafür ausgesprochen, die Rondorfer Hauptstraße und die Rodenkirchener Hauptstraße für jeglichen Lkw-Verkehr zu sperren. Eine sinnvolle Alternative wäre auch die Ausweisung als Anliegerstraße. Die aktuelle Ausweisung als Tempo-30-Zone sei nicht ausreichend.</p>	Nein	<p>Eine Sperrung für den Lkw-Verkehr kann aus Gründen der Belieferung der anliegenden Geschäfte als nicht durchführbar erachtet werden.</p>
<p><b>Zeitgleiche Realisierung des Plangebietes und der Umgestaltung der Rodenkirchener Straße</b></p> <p>Es wird angeregt, mit Baubeginn auch den Umbau der Rodenkirchener Straße zu planen, die Finanzierung sicherzustellen und die Realisierung in Angriff zu nehmen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Aufgrund der engen inhaltlichen, räumlichen, funktionalen sowie planerischen Zusammenhänge zwischen der Planung des Entwicklungsgebietes und der Umgestaltungsmaßnahmen im Ortskern von Rondorf ist beabsichtigt, die Umsetzung der Maßnahmen zeitlich möglichst unmittelbar nacheinander zu entwickeln.</p>
<p><b>Abknickende Vorfahrten oder Kreisverkehre im Kreuzungsbereich bestehender Straßen und der Entflechtungsstraße</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob Konzepte zur Verkehrsberuhigung vorliegen, wie beispielsweise abknickende Vorfahrten im Bereich der Ortseinfahrten und der Entflechtungsstraße, einem Kreisverkehr Kapellenstraße / Entflechtungsstraße, mit einer Tempo 30-Zone für ganz Rondorf.</p>	Prüfung im weiteren Verfahren	<p>Mit dem gefassten Ratsbeschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterzuverfolgen, dabei aber den östlichen Abzweig der Vorzugsvariante nach Norden zur Hahnenstraße entfallen zu lassen (Variante 4.3) und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen, führt die nunmehr geplante Trassenfüh-</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p> rung der Entflechtungsstraße nicht mehr über die Rodenkirchener Straße bzw. Kapellenstraße. Das Plangebiet erhält jedoch mit einer Erschließungsstraße an die Kapellenstraße einen Anschluss an die Entflechtungsstraße. Die Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Kapellenstraße/Bödinger Straße wurde im Rahmen der Untersuchung für die Entflechtungsstraße als mögliche Knotenpunktform betrachtet.</p> <p> Entsprechende Regelungen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die Einführung einer generellen Tempo-30-Zone in Rondorf ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
<p><b>Unterbrechung des Weißdornwegs</b></p> <p>Es wird angeregt, den Weißdornweg auf Höhe des Lindenwegs oder der Tennishalle für den Durchgangsverkehr zu unterbrechen, um den Durchgangsverkehr bevorzugt über die Entflechtungsstraße zu leiten. Alternativ müsste die Geschwindigkeitsbeschränkung durch Tempo 30-Zonen abgesenkt und durch Maßnahmen wie Kreisel oder Verkehrsinseln erzwungen werden.</p>	Nein	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf die nördliche Lage der Entflechtungsstraße.</p> <p>Diese vorgeschlagene Unterbrechung würde die Erschließungssituation der südlich der Unterbrechung angrenzenden Wohngebiete deutlich verschlechtern. Aus diesem Grund wird die Anregung nicht weiterverfolgt.</p> <p>Es wird des Weiteren auf die Stellungnahme der Verwaltung unter 1.13 `Umgestaltung bestehender Straßen im Planungsumfeld - Auswirkungen auf Geschäfte durch Straßenraumgestaltung` und `Verkehrslenkende Maßnahmen auf der Rodenkirchener Straße` verwiesen.</p>
<p><b>Anregungen für die Rodenkirchener Straße und den Lindenweg</b></p> <p>Darüber hinaus werden weitere folgenden Anregungen für Straßen außerhalb des Geltungsbereiches vorgetragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umwandlung des Lindenweg von einer Anliegerstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich</li> <li>- Besserer Beschilderung des Zebrastreifens in Höhe der Stadtspar-kasse Köln auf der Rodenkirchener Straße</li> </ul>	Kenntnisnahme	Die angesprochenen Anregungen liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes und haben keine Relevanz für die Entwicklung von Rondorf Nord-West. Im Zuge dieses Verfahrens sind hier keine Änderungen angedacht.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>1.14 Baustellenverkehr</b> laufende Nummern 15, 18, 27, 39, 43, 93, 113, 124, 133, 164		
<b>Baustellenverkehr nicht durch Rondorf bzw. Hochkirchen (Rodenkirchener Straße) führen</b> Von den Einwender/-innen wird bzgl. des Baustellenverkehrs befürchtet, dass dieser über den Weißdornweg, den Birkenweg, der Straße „Am Höfchen“, die Kapellenstraße sowie die Husarenstraßen geführt wird. Diese Möglichkeiten seien als Straßen für ein großes Baugebiet ungeeignet. Ein Baustellenverkehr über die Straßen „Am Höfchen“ bzw. „Lerchenweg“ würde auch zu einer Zunahme der Lkw-Verkehre auf der Rodenkirchener Straße / Rondorfer Hauptstraße führen. Die notwendige Straßeninfrastruktur soll vor Baubeginn errichtet werden	Ja	Es ist geplant, die Entflechtungsstraße sowie die Anbindung des Erschließungsgebietes an die Husarenstraße als erste Maßnahme umzusetzen, damit diese Straßen den Baustellenverkehr aufnehmen können. Die Baustellenverkehre sollen nicht über die genannten bestehenden Erschließungsstraßen geführt werden.
<b>Bauschäden durch Vibrationen des Baustellenverkehrs</b> Aufgrund der geringen Entfernung des Hauses des Stellungnehmers von teilweise nur 35 cm bis zum Fahrbahnrand der Straße „Am Höfchen“ befürchtet der Eigentümer durch die Vibrationen des Baustellenverkehrs, welche Schädigungen am Mauerwerk bzw. der Bausubstanz bewirken könnten. Es wird für das entsprechende Haus bzgl. verkehrsbedingter Schäden ein Statikgutachten gefordert, falls geplant ist, den Baustellenverkehr über die Straße am Höfchen zu führen. Auch für Bereiche der Rodenkirchener Straße würden durch Erschütterungen Hausschädigungen erwartet.	Kenntnisnahme	Es ist nicht vorgesehen, den Baustellenverkehr über die Straße „Am Höfchen“ zu führen. Ebenso ist im zentralen Bereich der Rodenkirchener Straße nicht mit Baustellenverkehr zur Errichtung der Gebäude von Rondorf Nord-West zu rechnen. Für die Umgestaltung der Rodenkirchener Straße selbst sind natürlich Bauverkehre notwendig.
<b>1.15 Parken, bestehende Parkplätze, Parkraumkonzept</b> laufende Nummern 9, 12, 15, 17, 18, 27, 35, 39, 43, 59, 69, 79, 97, 103, 119, 127, 133, 141, 151, 152, 158, 165		
<b>Ausreichend Stellplätze für geplante Infrastruktur</b> Es wird angeregt, ausreichend Stellplätze für die Schulen, Kindergärten und Geschäfte (Besucher, Lieferanten etc.) zu schaffen. Gerade	Kenntnisnahme	Für die genannten Nutzungen sind die jeweils von den Fachämtern definierten Stellplatzschlüssel aus dem Mobilitätskonzept einzuplanen. Die Überprüfung des Stellplatznach-

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>bei Regen, Eis und Schnee kämen die Leute vermehrt mit dem Auto. Auch wird befürchtet, dass Hol- und Bringdienste zu den sozialen Standorten nicht berücksichtigt werden.</p>		<p>weises erfolgt im Baugenehmigungsverfahren, nicht im Bebauungsplanverfahren.</p>
<p><b>Ausreichend Stellplätze für geplante Wohneinheiten</b></p> <p>Es wird angeregt, dass zu jeder Wohneinheit zwei Autos anzurechnen sind. So wird auch kritisiert, dass für das Plangebiet nur ein Stellplatzschlüssel von 1:0,7 angenommen werden würde. Die Annahme, dass statistisch nur 70 % der Haushalte ein Auto haben sollen, sei unrealistisch und abzulehnen. Die Anzahl der Autos würde sich nach dem persönlichen Bedarf und nicht nach stadtplanerischen Wunschvorstellungen richten. Bei den angenommenen Stellplatzschlüssel wird ein Wildparken befürchtet. Es wird anregt, mindestens einen Stellplatz je Wohneinheit vorzusehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der durch die Planung ausgelöste Stellplatzbedarf soll im Plangebiet entweder in Tiefgaragen, Gemeinschaftsstellplatzanlagen oder Einzelstellplätzen auf den jeweiligen privaten Grundstücken nachgewiesen werden. Im weiteren Verfahren wird durch den Vorhabenträger ein Mobilitätskonzept erstellt, welches den genauen Bedarf und die Abwicklung des ruhenden Verkehrs regelt. Das Mobilitätskonzept ist mit dem Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung abzustimmen.</p> <p>Die Stadt Köln verfolgt das planerische Ziel, den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) zu stärken. Der vergleichsweise geringe zusätzliche Platzbedarf, die Umweltfreundlichkeit und auch der überschaubare Finanzbedarf in die Infrastruktur zeichnen diese Verkehrsmittel aus. Die Mobilität der Zukunft soll sich stärker auf die Verkehrsangebote des Umweltverbunds ausrichten. Als Rückgrat der Mobilität werden die Angebote aus S-Bahn, Stadtbahn und Bussen sowie der Radwegeverbindungen mit höherer Priorität weiter ausgebaut. Mit dem geplanten Stadtbahnanschluss von Rondorf und dem Ausbau des Radwegenetzes im Plangebiet wird diesem Ziel Rechnung getragen. Diesem Leitgedanken folgend, zielt die Planung darauf ab, dass zukünftig nicht mehr zwingend für jeden neuen Haushalt ein Stellplatz benötigt wird, da bei einem gut ausgebauten Nahverkehr und einer attraktiven Fahrradinfrastruktur die Zahl der Pkw pro Haushalt abnimmt, sodass alternative und nachhaltige Verkehrsmittelnutzungen zunehmend zum Tragen kommen.</p>
<p><b>Parkplatz Husarenstraße</b></p> <p>Der Parkplatz an der Husarenstraße stellt einen wichtigen Zugang zu einer bestehenden Kleingartenanlage dar. Gleichzeitig stellt dieser</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Mit dem gefassten Ratsbeschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterzuerfolgen</p>

<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>auch die einzige Möglichkeit für Rettungsfahrzeuge dar, die Kleingartenanlage anzufahren. Somit dürfte die Husarenstraße nicht der Entflechtungsstraße weichen, denn auch die Zufahrt zur Kleingartenanlage liegt an der Husarenstraße.</p>		<p>gen entfällt die Trasse entlang der Husarenstraße. Die Kleingartenanlage erhält jedoch eine neue Zufahrt zur Erschließungsstraße. Es wird auch eine neue fußläufige Verbindung geben. Auf der Erschließungsstraße sind Fahrbahnteiler vorgesehen um Fußgängern das Queren der Fahrbahn zu erleichtern.</p>
<p><b>Entfall des Parkplatzes an der Kapellenstraße</b></p> <p>Es wird dargestellt, dass durch den Entfall des Parkplatzes an der Kapellenstraße durch die Bahntrasse eine massive Beschneidung des alten Rondorfs erfolgen würde. Der Parkplatz sei notwendig, um den Verkehr zu entlasten. Ebenso wird teilweise kritisch gesehen, dass auch der dahinter liegende Dorfplatz entfallen bzw. deutlich verkleinert würde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Trassenfindung der Stadtbahn erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Es ist jedoch anzumerken, dass der derzeitige Trassenverlauf nicht über den bestehenden Parkplatz südlich der Kapellenstraße führt. Dieser bleibt somit gemäß der vorliegenden Planung unverändert erhalten. Der sich dahin weiter südlich angrenzende Freibereich, welcher in der Vergangenheit z. B. für die Ackerparty „RONDORF ROCKT!“ und weitere Veranstaltungen genutzt wurden ist, wird je nach Trassenführung der Stadtbahn tangiert und ggf. verkleinert. Entsprechende Ausführungen hierzu sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorzunehmen.</p>
<p><b>Reduzierung der privaten Stellplätze auf der Stadtbahnverlängerung</b></p> <p>Es wird nachgefragt, in welchem Umfang sich die Stellplatzpflicht aufgrund der geplanten Stadtbahntrasse ändern wird (mit der Folge, dass weniger Kfz-Stellplätze niedrigere Baukosten ermöglichen).</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die neue Stellplatzsatzung befindet sich aktuell in der politischen Beratung (Ratsinformationssystem: Vorlagennummer 3217/2019). Dort ist die Stadtbahnverlängerung Rondorf-Meschenich noch nicht enthalten. Bei absehbarer Realisierung wird sie nachträglich berücksichtigt.</p> <p>Mit dem Bauherrn für das Erschließungsgebiet wird eine Einzelvereinbarung im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes geschlossen.</p>
<p><b>Quartiersgaragen</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob Stellplatzalternativen zum Parken direkt am Haus bzw. an den Wohnungen wie Quartiersgaragen vorgesehen sind,</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Das Konzept sieht für die einzelnen Baublöcke unterschiedliche Parkkonzepte vor. Die Geschosswohnungsbauten erhalten Tiefgaragen. Die Bereiche von Reihen- und Doppelhäusern erhalten nach gegenwärtigem Planungsstand teilweise Gemein-</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
um die Häufigkeit der Autonutzung zu reduzieren und die Umwelt zu entlasten.		<p>schaftsstellplätze im Blockinneren bzw. eine gemeinsame Tiefgarage. Insbesondere bei den Doppelhäusern sind aber auch eigene Garagen auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Mobilitätskonzept erstellt welches, zum Beispiel untersucht, ob die private Autonutzung reduziert werden kann (z. B. Errichtung der Stadtbahn, Car- und Bike-Sharing, Mobilitätsstationen etc.).</p>
<p><b>Organisation der privaten Stellplätze</b></p> <p>Es wurde nachgefragt, welche inhaltlichen Details bei der in der Öffentlichkeitsveranstaltung angesprochenen „Stellplatzorganisation“ gemeint sind.</p>	Kenntnisnahme	<p>Inhaltliche Details zu der Stellplatzorganisation erfolgen im Rahmen der Baugenehmigungsplanung. Generell ist jedoch vorgesehen, dass die Geschosswohnungsbauten Tiefgargen erhalten. Die Bereiche von Reihen- und Doppelhäusern erhalten nach gegenwärtigem Planungsstand teilweise Gemeinschaftsstellplätze im Blockinneren bzw. eine gemeinsame Tiefgarage. Insbesondere bei den Doppelhäusern sind aber auch eigene Garagen auf dem jeweiligen Grundstück vorgesehen.</p>
<p><b>Tiefgarage für Quartiersplatz</b></p> <p>Es wird angeregt, unter dem zukünftigen Quartiersplatz / Einkaufskomplex eine großzügige zentrale Tiefgarage zu errichten.</p>	Ja	<p>Im Bereich des zukünftigen Quartiersplatzes soll für den geplanten Vollsortimenters eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in einer Tiefgarage errichtet werden.</p>
<p><b>1.16 Gesamtverkehrskonzept - Alternative und nachhaltige Verkehrsmittelnutzungen</b></p> <p>laufende Nummern 79, 152</p>		
<p><b>Integrales Verkehrskonzept</b></p> <p>Aufgrund der zusätzlichen Verkehre bedarf es eines integralen Verkehrskonzeptes für Rondorf und die angrenzenden Siedlungsräume sowie Verkehrswege unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer vom MIV über den ÖPNV bis zu Radverkehr und Fußgänger.</p>	Teilweise	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Verkehrsgutachten mit einem integrierten Mobilitätskonzept erarbeitet. Dieses wird neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch den ÖPNV, die Radfahrer sowie die Fußgänger berücksichtigen. Hier werden jedoch nur die für Rondorf Nord-West notwendigen Untersuchungen durchgeführt und nicht das gesamte Ortsgebiet von Rondorf im Detail betrachtet.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Gesamtverkehrskonzept für Rondorf</b></p> <p>Es wird nachgefragt, wie sichergestellt werden kann, dass die Verkehrsinfrastrukturen einschließlich ÖPNV synchron zur baulichen Entwicklung von Rondorf Nordwest – ggf. bauabschnittsweise – fertiggestellt wird. In diesem Zusammenhang wird auch nachgefragt,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wie die unterschiedlichen Projekte der sozialen Infrastruktur und der Nahversorgung in Bezug auf die Verkehrserschließung koordiniert werden.</li> <li>- welche der erforderlichen Entlastungsstraßen und ÖPNV-Angebote vorrangig realisiert werden, mit dem Ziel, den heute bereits akuten Überlastungszustand und Verkehrsdruck auf der Rondorfer Hauptstraße / Rodenkirchener Straße sowie der angrenzenden Querstraßen zu minimieren.</li> <li>- wie die vielfältigen Teilaspekte zu einer zusammenhängenden Gesamtentwicklung erstellt werden können (die Komplexität der verkehrlichen Verflechtungen und Abhängigkeiten wirft eine Vielzahl von Detailfragen auf).</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der Ratsbeschluss vom 26.03.2020 zur Entflechtungsstraße nimmt Bezug auf diese Fragestellung und legt die enge Verknüpfung der einzelnen Teilprojekte fest.</p> <p>So darf der Wohnungsbau nicht erfolgen, bevor die Entflechtungsstraße nutzbar und die Linienführung der Stadtbahn über den Verteilerkreis Süd politisch beschlossen ist. Darüber hinaus soll die Einleitung des Genehmigungsverfahrens für den Stadtbahnbau Voraussetzung für einen Baubeginn von Gebäuden sein.</p> <p>Mit dem Erstbezug der Wohnungen muss ein Stadtbahnvorlaufbetrieb installiert sein.</p>
<p><b>Alternative und nachhaltige Verkehrsmittelnutzungen</b></p> <p>Es wird dargestellt, dass in urbanen Gesellschaften bei einem gut ausgebauten Nahverkehr und einer attraktiven Fahrradinfrastruktur die Zahl der Pkw pro Haushalt abnimmt, sodass alternative und nachhaltige Verkehrsmittelnutzungen eine zunehmende Bedeutung einnehmen. Es wird nachgefragt, was unternommen wird, damit im Zusammenhang mit Rondorf Nord-West und der Stadtbahnverlängerung dieser Trend verstärkt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Stadt Köln verfolgt das politische Ziel, den Umweltverbund zu stärken. Hierzu zählen der Ausbau der Infrastruktur (Radwege, Fußwege, ÖPNV), die Optimierung und Qualitätssteigerung des bestehenden Angebotes, um Netzlücken zu schließen und die Verknüpfung zum ÖPNV zu optimieren. Die Mobilität der Zukunft soll sich stärker auf die Verkehrsangebote des Umweltverbunds ausrichten. Als Rückgrat der Mobilität werden die Angebote aus S-Bahn, Stadtbahn und Bussen sowie der Radwegeverbindungen mit höherer Priorität weiter ausgebaut.</p> <p>Mit der geplanten Sicherung einer Stadtbahntrasse als Verlängerung der geplanten Nord-Süd Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über Hochkirchen und Rondorf nach Meschenich und dem Ausbau des Radwegenetzes im Bereich und Umfeld des</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		Plangebietes wird diesem Ziel Rechnung getragen. Vom Plangebiet ausgehend sind folgende Maßnahmen der Nahmobilität geplant: Ausbau Radwegenetze Rondorf-Rodenkirchen, Rondorf-Immendorf, Rondorf-Hürth, Rondorf-Meschenich sowie der Radschnellweg Kölner Süden. Zudem soll die Rodenkirchener Straße umgebaut und somit attraktiver für die Nahmobilität werden.
<b>1.17 Radwege</b> laufende Nummern 1, 3, 4, 11, 27, 28, 38, 52, 77, 79, 123, 133, 142, 143, 144, 152, 155		
<b>Stärkere Förderung des Radverkehrs</b> Im Hinblick auf die gesetzten Umweltziele und die zwingenden Emissions-Reduzierungen der Stadt Köln muss der Radverkehr viel stärker als bislang gefördert werden. Hierfür sind sichere Radwege erforderlich.	Ja	Der Radverkehr hat eine Schlüsselfunktion im geplanten und von der Stadt Köln geförderten Umweltverbund. Es wird auf die Stellungnahme 1.16 `Gesamtverkehrskonzept - Alternative und nachhaltige Verkehrsmittelnutzungen` verwiesen.
<b>Fahrradverbindung über Bödinger Straße und Husarenstraße</b> Die Bödinger Straße ist zusammen mit der Husarenstraße zwischen Brühl / Meschenich und Raderthal / Rheinufer eine beliebte Fahrradverbindung, welche erhalten bleiben, ausgebaut und als solche beschildert werden sollte. Es wird angeregt, dass die Bödinger Straße zwischen Meschenich und Rondorf beidseitig Fahrradwege erhalten sollte, auch wenn dieser Bereich außerhalb des Plangebietes liegt.	Ja	Die Entflechtungsstraße ab Bödinger Straße in Richtung Norden erhält einen straßenbegleitenden Radweg mit der dazugehörigen Beschilderung. Südlich der geplanten Trasse für die Entflechtungsstraße liegt die Bödinger Straße außerhalb des Maßnahmenbereichs. Im Zuge der Stadtbahnplanung kann jedoch geprüft werden, ob parallel zur Stadtbahn ein gemeinsamer Geh-/Radweg realisierbar ist.
<b>Direkter Radweg entlang der Immendorfer Hauptstraße</b> Es wird ein direkter Radweg entlang der Immendorfer Hauptstraße nach Rondorf angeregt. Der jetzige Radweg über die Felder in Richtung Rondorf kreuzt an einer gefährlichen Senke und unübersichtlichen Stelle die Straße „Vor dem Dorf“ und würde insbesondere von Frauen im Dunkeln wegen fehlender Beleuchtung gemieden.	Kenntnisnahme	Die Anregung bezieht sich auf eine Straße außerhalb des Geltungsbereiches. Die Linienführung der Bedarfsstrecke Köln-Wesseling (Radschnellweg) verläuft über die Adlerstraße → Falkenweg nach Süden Richtung Immendorf. Im Rahmen der Planung der Entflechtungsstraße wird eine planfreie Lösung für die Querung des Radweges Am Moosberg untersucht.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Es ist vorgesehen, eine neue Radwegeverbindung parallel zur Stadtbahntrasse anzulegen. Die entsprechenden Planungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahntrasse vorgenommen.</p> <p>Die Anregung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
<p><b>Kreuzungsfreie Radschnellwege und Fußwege nach Norden</b></p> <p>Es wird nachgefragt, welche vorzugsweise kreuzungsfreie Radschnellwege und Fußwege nach Zollstock, Raderberg und zur Bonner Straße vorgesehen sind, um die Barrieren der Autobahnen A555 und A4 zu überwinden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Anregung bezieht sich auf eine Straße außerhalb des Geltungsbereiches. Die Bedarfsstrecke Köln-Wesseling (Radschnellweg) verläuft in Nord-Süd-Richtung und überwindet die Autobahn kreuzungsfrei. Darüber hinaus können an allen heute vorhandenen Brücken die Autobahnen gekreuzt werden. Die Anregung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens</p>
<p><b>Planung eines Radweges im Bereich `Im Wasserwerkswäldchen`</b></p> <p>Es wird angeregt, im südlichen Bereich des Weißdornwegs bzw. der Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ von der Autobahnbrücke bis zur 90° Grad-Kurve hinter dem Wasserwerk ein Radweg anzulegen. Ab dort könnte sich der Radweg im Wald fortsetzen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Entsprechende Planungen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahn möglich. Die Anregung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
<p><b>Fahrradabstellmöglichkeiten</b></p> <p>Es werden attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten an der Haltestelle Arnoldshöhe gefordert.</p>	Kenntnisnahme	<p>Entsprechenden Regelungen sind im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn sowohl in der neuen P+R-Palette wie auch in unmittelbarer Nähe der zukünftigen Endhaltestelle vorgesehen worden. Die Anregung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
<p><b>1.18 Radschnellweg</b></p> <p>laufende Nummern 3, 4, 27, 28, 52, 77, 79, 84, 144, 145, 152</p>		
<p><b>Fußgänger/Radwege-Brücke als Querung des Radschnellweges mit der geplanten Entflechtungsstraße</b></p>	Kenntnisnahme	<p>Die Stadt Köln plant einen Radschnellweg im Kölner Süden. Derzeit werden verschiedene Varianten einer möglichen Streckenführung begutachtet und bewertet. Da ein konkreter Trassenverlauf noch nicht feststeht, werden die Anregungen zur</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird angeregt, an der zukünftigen Kreuzung der Entflechtungsstraße mit dem Radschnellweg in Richtung Militärring eine kreuzungsfreie Überquerung anstatt einer kostenintensiven Ampelanlage zu installieren. So kann ein störungsfreier Verkehrsfluss gewährleistet und ein gefähderungsfreier Zugang vom äußeren Grüngürtel zum Plangebiet gewährleistet werden. Die Querung sei unter anderem durch eine leichte Fußgängerbrücke zu realisieren. Eine reine Querungshilfe sei nicht ausreichend.</p> <p>Die Vorteile einer Fußgänger/Radwege-Brücke werden bei einem Stellungnehmer in folgenden Punkten gesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pkw-Verkehr kann ungehindert fließen</li> <li>- Keine Anhebung der Entflechtungsstraße erforderlich, sondern leichte Absenkung (Boden wird für Lärmschutzwahl frei)</li> <li>- Lärmschutz für die Entlastungsstraße ist einfacher zu realisieren bzw. kann mit dem für die Autobahn kombiniert werden</li> <li>- Entflechtung der beiden Verkehrsarten mit Erhöhung der Sicherheit</li> <li>- Kein Anfahren am Berg für Pkw-Verkehre (für den Fall, dass ein Zebrastreifen geplant wäre)</li> <li>- Dem Ziel für einen Radschnellweg möglichst wenig niveaugleichen Kreuzungen mit dem MIV zu schaffen, kann Rechnung getragen werden.</li> </ul> <p>Die Nachteile einer Fußgänger-/Radwege-Brücke werden in folgenden Punkten gesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absenkung der Entflechtungsstraße damit der Anstieg für die Radfahrer nicht zu hoch wird</li> <li>- Relativ hohe Geschwindigkeit der Verkehre auf der Entflechtungsstraße</li> <li>- Kosten einer Stahlbrücke</li> </ul>		<p>Kenntnis genommen. Die genannten Argumente sind jedoch Aspekte, die in der Variantenuntersuchung berücksichtigt werden.</p> <p>Des Weiteren beziehen sich die Anregungen auf die nicht mehr weiter verfolgte nördliche Entflechtungsstraße. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch für die nun verfolgte südliche Entflechtungsstraße zu prüfen, wie Kreuzungspunkte mit den Radwegen gelöst werden.</p>
<p><b>Gefährdung älterer Menschen und Schulkindern durch Radschnellweg</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Radschnellwege sollen sicher und schnell zu befahren sein und müssen daher gemäß Straßen- und Wegegesetz ähnlichen Ansprüchen wie Landesstraßen genügen. Die Gewährleistung</p>

<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>Es wird dargestellt, dass ein Radschnellweg durch Rondorf hindurch nicht erforderlich und auch nicht gewünscht sei. Schnelle Radfahrer stellten ein Risiko für ältere Menschen und für Schulkinder dar. Es wird angeregt, den Fahrradschnellweg entlang der Entflechtungsstraße vorzusehen.</p>		<p>der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist eine Frage der detaillierten Planung. Der Ausbau der Radschnellwege unterliegt den straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in den jeweils gültigen Fassungen. Hierbei spielt die Verkehrssicherheit eine tragende Rolle.</p> <p>Radschnellwege können in verschiedenen Führungsformen vorgesehen werden. Es wird sichergestellt, dass im Bereich des Neubaugebietes eine für alle Verkehrsteilnehmenden verträgliche Form gewählt wird.</p> <p>Mit dem gefassten Ratsbeschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterzuverfolgen entfällt die Nordtrasse entlang der Husarenstraße. Die Anregung, den Fahrradschnellweg entlang der Entflechtungsstraße vorzusehen, erübrigt sich somit.</p>
<p><b>Befürwortung</b> Der Radschnellweg wird befürwortet.</p>	Kenntnisnahme	Entfällt
<p><b>Radschnellweg zusätzlich zum ÖPNV-Ausbau planen</b> Es erfolgt der Hinweis, dass der Radschnellweg nur ein zusätzliches Angebot neben dem Ausbau des ÖPNV, Stadtbahn, sein kann.</p>	Kenntnisnahme	Die Stadt Köln hat als Zielsetzung, den Umweltverbund umfassend, d. h. verkehrsmittelübergreifend zu fördern. Ein Ausbau des Radwegenetzes ist daher ebenso selbstverständlich wie die Förderung des ÖPNV.
<p><b>Zweifel an Nutzen des Radschnellweges</b> Bei der Errichtung des Radschnellweges sollte bedacht werden, dass die Deutschen kein Radfahrervolk seien.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Stellungnahme entspricht nicht der tatsächlichen Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Kölner Bevölkerung.</p> <p>Neuen Studien zum Mobilitätsverhalten, beauftragt vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, zufolge ist ein deutlicher Rückgang des Pkw-Anteils am Gesamtverkehr zu verzeichnen. Weitere, auf regionaler oder kommunaler Ebene erhobene Daten sind in der Studie mit dem Titel "Mobilität in</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Deutschland 2017" ausgearbeitet worden. Auch für Köln ist dabei eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger festzustellen. So ist deutliche Zunahme des Radverkehrs zu verzeichnen, dessen Anteil von 12 Prozent (2006) auf 19 Prozent deutlich zugelegt hat.“</p> <p><a href="https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/19614/index.html">https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/19614/index.html</a></p>
<p><b>Beleuchtung des Radschnellwegs</b></p> <p>Es wird angeregt, den Radschnellweg im Bereich des Grüngürtels zu beleuchten, um die Sicherheit zu erhöhen.</p>	Kenntnisnahme	Radschnellverbindungen dienen der Alltagsmobilität. Der Ausbau unterliegt Qualitätsstandards, die zum Beispiel gute Einsehbarkeit, versiegelte Oberflächen (Asphalt, Beton) und Beleuchtungen umfassen.
<p><b>Radschnellweg mit zusätzlichen 2,5 m breiten Fußweg für Fußgänger planen</b></p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der bestehende Radweg von Rondorf ins Zentrum von Köln über die Straße Am Höfchen aus dem Dorf heraus über die Autobahnbrücke durch den Grüngürtel führt. Der Weg wird mit dem Neubaugebiet noch wichtiger. Daher sollte der geplante Radschnellweg in Richtung Militärring auch einen zusätzlichen 2,5 m breiten Fußweg für Fußgänger beinhalten, welche oft mit einem Hund unterwegs seien.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die bauliche Ausgestaltung des Radschnellwegs liegt generell in der Hand des zuständigen Fachamtes der Stadt Köln. Für das laufende Bebauungsplanverfahren können nur Festlegungen innerhalb des Plangebietes für den Radschnellweg berücksichtigt werden.</p> <p>Radschnellwege bestehen gemäß Vorgaben des Landes i. d. R. aus einem 4 m Radweg und einem nebenliegenden Gehweg von 2,5 m.</p>
<p><b>Radschnellweg parallel zur Stadtbahn oder zur Bödinger Straße?</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob zwischen Meschenich und Rondorf Radschnellwege, vorzugsweise parallel zur Stadtbahntrasse und zur Bödinger Straße geplant sind.</p>	Kenntnisnahme	Es wird auf die Stellungnahme 1.18 Radschnellweg `Fußgänger/Radwege-Brücke als Querung des Radschnellweges mit der geplanten Entflechtungsstraße` verwiesen.
<p><b>Radschnellverbindung zur Bonner Straße/ ein weiterer Radweg</b></p> <p>Es wird eine Radschnellverbindung zur Bonner Straße angeregt, vorzugsweise durch das Wasserwerkswäldchen. Diese Verbindung sollte auch bei nassem Wetter gut zu befahren sein. Zudem sollte sie vernünftig ausgebaut sein, mitunter auch mit Beleuchtung. Die Errichtung</p>	Kenntnisnahme	Radschnellverbindungen zeichnen sich als Wege für Alltagsmobilität durch versiegelte Oberflächen (Asphalt, Beton) aus, um möglichst komfortables, also auch sauberes Fortkommen mit dem Fahrrad zu ermöglichen (Qualitätsstandards). Gute Einsehbarkeit und Beleuchtung sind dabei Prämissen.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>eines Radschnellweges weiter westlich sei nicht ausreichend, da eine Verbindung zur Bonner Straße benötigt würde. Insbesondere würde dieser Weg frühzeitig erforderlich, da die Bahnhaltestelle Arnoldshöhe deutlich vor dem KVB-Anschluss nach Rondorf und Meschenich errichtet wird. Nur eine verstärkte Busanbindung von Rondorf zu der genannten Haltestelle sei nicht ausreichend. Die bestehende Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ weist im Bestand keinen Radweg auf und ist unbeleuchtet. Die Alternative durch den Wald sei mit vielen Schlaglöchern versehen und ebenfalls unbeleuchtet, sodass diese nicht als Radweg angesehen werden könnte. Teilweise wird hier dargestellt, dass diese Strecke zumindest an jeder Kreuzung mit einer Beschilderung zur Straßenbahnhaltestelle ausgestattet und das erste Teilstück besser befestigt werden müsste. Für die geplante Stadtbahntrasse von der Arnoldshöhe entlang der Autobahn nach Hochkirchen wird daher ein weiterer Radweg angeregt.</p>		<p>Im Zuge der Stadtbahnplanung durch den äußeren Grüngürtel wird auch – zusätzlich zum geplanten Radschnellweg über den Robinienweg/Am Höfchen - eine parallele Radwegeverbindung mitgedacht.</p>
<p><b>1.19. ÖPNV - Stadtbahn</b>  laufende Nummern 1, 15, 16, 17, 18, 19, 27, 28, 35, 36, 39, 43, 52, 59, 68, 73, 77, 79, 89, 93, 103, 104, 114, 119, 123, 126, 133, 144, 145, 148, 151, 152, 158</p>		
<p><b>Finanzierung der Stadtbahnverlängerung</b>  Es wird nachgefragt, ob die Finanzierung der Stadtbahn durch die Erweiterung auf zusätzliche 1.300 Wohneinheiten sichergestellt ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Maßnahme `Verlängerung der Stadtbahn nach Rondorf/Meschnich` ist im ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW als vordringlicher Bedarf enthalten, so dass Fördermittel aus dem Bundes- und Landeshaushalt beantragt werden können. Fördermittel werden vom Fördergeber jedoch nur dann in Aussicht gestellt, wenn im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mindestens ein Faktor <math>\geq 1,0</math> erreicht wird, das heißt, dass der Nutzen größer als die Kosten sein muss. Die Anforderungen an die Förderfähigkeit sind somit nur bei einer entsprechenden Einwohnerdichte gegeben.</p>
<p><b>Auswirkung planbedingter Neuverkehr auf ÖPNV- Ausbau der Stadtbahnlinie</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Mit der Entwicklung des Wohnquartieres kann ein wesentlicher Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung an dringend benötigtem Wohnraum (Einfamilienhäusern, Eigentumswohnungen</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird kritisch gesehen, dass die für die Stadtbahn notwendigen 1.300 neuen Wohneinheiten zu einer Zunahme von mindestens 3.500 neuen Bewohnern und mindestens 2.000 neuen Kraftfahrzeugen führen werde. Es wird befürchtet, dass der geplante Ausbau des ÖPNV die Zunahme des Verkehrs durch das Neubaugebiet ggf. zwar auffangen würde, jedoch der vorhandene Individualverkehr nicht nennenswert reduziert werde.</p>		<p>sowie Wohnungen im geförderten Geschosswohnungsbau) geleistet werden. Mit der Entwicklung des Plangebietes Rondorf Nord-West soll die gleichzeitig die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgebaut und umgestaltet werden. Dies betrifft sowohl den Individualverkehr als auch den ÖPNV und den Radverkehr. Es ist geplant, Rondorf an das bestehende Stadtbahnnetz anzubinden und somit die Verkehrssituation für den Ort insgesamt langfristig zu verbessern.</p> <p>Es wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein Mobilitätskonzept nach den Leitlinien und Anforderungen der Stadt Köln erstellt. Hierin werden die Vorgaben für die verkehrliche Entwicklung für das Plangebiet und den bestehenden Ort ausgearbeitet. Entsprechende Vorgaben werden im Bebauungsplan festgesetzt oder im städtebaulichen Vertrag mit dem Investor vertraglich vereinbart.</p>
<p><b>Zustimmung zum Ausbau der Stadtbahn</b></p> <p>Im Hinblick auf die gesetzten Umweltziele und die zwingenden Emission-Reduzierungen der Stadt Köln muss der ÖPNV viel stärker als bislang gefördert werden. Darauf sollte das Hauptaugenmerk gelegt werden. Hierfür sind attraktive ÖPNV-Verbindungen erforderlich. Die Verlängerung der Stadtbahn wird befürwortet bzw. wird begrüßt, dass diese mittelfristig umgesetzt wird.</p>	Kenntnisnahme	Entfällt
<p><b>Zeitgleiche Umsetzung der Stadtbahnanbindung und des Wohngebietes</b></p> <p>Es wird gefordert, dass die Stadtbahnanbindung zeitgleich zum Bau des Wohngebietes erfolgt. Es wird dargestellt, dass bei der Planung der Bauabschnitte die zeitgleiche Realisierung der Infrastruktur (Stadtbahn, Entflechtungsstraße) eine hohe Bedeutung zukäme. Die Umsetzung dieser Maßnahmen solle vor den entsprechenden Bauabschnitten der Wohnbebauung erfolgen. Es wird nach dem generellen Zeitplan für die Realisierung der geplanten Stadtbahntrasse gefragt.</p>	Nein	<p>Es ist erklärtes politisches Ziel, die geplante Siedlungserweiterung mit der Verlängerung der Stadtbahn zu realisieren. Parallel und in Abstimmung mit der Entwicklung des Neubaugebietes wird das Thema Stadtbahnplanung in einem separaten Planverfahren untersucht und bearbeitet. Hierin werden umfangreiche Themen wie zum Beispiel auch umweltrelevante Themen wie Bodenuntersuchungen in der Wasserschutzzone oder Artenschutzprüfungen bearbeitet. Die Untersuchungen müssen zum Teil zu bestimmten Jahreszeiten und über festge-</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>legte Zeiträume ausgeführt werden. Hinzu kommen zeitintensive Planungen und zeitaufwändige Vergabeverfahren. Deshalb ist eine Realisierung vor Baubeginn des Wohngebietes sehr unwahrscheinlich. Alle aktuellen Informationen zum Zeitplan werden auf der Internetplattform des Projekts zur Verfügung gestellt:  <a href="https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/stadtbahn-anbindung-rondorfmeschenich">https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/stadtbahn-anbindung-rondorfmeschenich</a></p>
<p><b>Bebauung erst bei Entscheidung für Stadtbahnanbindung</b></p> <p>Die Stadtbahnanbindung wird positiv bewertet. Die Realisierung sollte jedoch untrennbar mit dem Neubaugebiet gekoppelt werden. Falls doch keine Stadtbahn gebaut werden sollte, müsste das Neubaugebiet deutlich geringer, als ursprünglich geplant, ausfallen. Eine endgültige Entscheidung zum Bebauungsplan sollte daher erst nach einer finalen Entscheidung über den Stadtbahnbaugeschäft getroffen werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Es ist erklärtes politisches Ziel, die geplante Siedlungserweiterung mit der Verlängerung der Stadtbahn zu realisieren.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme 1.19. ÖPNV - Stadtbahn `Zeitgleiche Umsetzung der Stadtbahnanbindung und des Wohngebietes` verwiesen.</p>
<p><b>Interimslösung vor Realisierung der Stadtbahn</b></p> <p>Es wird nachgefragt, wie ohne eine gleichzeitige Stadtbahnanbindung sichergestellt werden kann, dass die Anwohner aus Rondorf / Hochkirchen in die Innenstadt gelangen können.</p>	Ja	<p>Es ist geplant, Interimslösungen zu schaffen – zum Beispiel über den Einsatz von Schnellbussen -, so dass bereits vor Fertigstellung und Inbetriebnahme der Stadtbahn ein verbessertes ÖPNV-Angebot genutzt werden kann. Wie dies genau aussehen wird, kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht konkret beschrieben werden.</p>
<p><b>Geplanter Trassenverlauf</b></p> <p>Die Verlängerung der Stadtbahn sollte im Planbereich neben die Husarenstraße und entlang der St. George Schule gelegt es. Des Weiteren sei bei der Planung dieser Trasse darauf zu achten, dass diese auf Höhe der Landsberger Straße durch eine ehemalige Kiesgrube verläuft. Hier sollte eine sehr gute Gründung erfolgen.</p>	Nein	<p>Es wird auf die Stellungnahme 19. ÖPNV - Stadtbahn `Finanzierung der Stadtbahnverlängerung`</p> <p>Die Maßnahmen der Tragwerksplanung werden erfolgen.</p>
<p><b>Stadtbahntrasse als Zäsur</b></p>	Kenntnisnahme	<p>Neben zwei Haltestellen, an denen eine Querung der Trasse möglich ist, werden nach derzeitigem Planungsstand 5 weitere Fußgänger-Querungen vorgesehen. Hierbei ist zu beachten,</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird befürchtet, dass die Stadtbahnlinie eine Trennung zwischen dem heutigen Stadtteil Rondorf / Hochkirchen und dem neuen Stadtteil Rondorf Nord-West markieren wird, da eine solche Bahnstrecke nicht beliebig zu überqueren sei.</p>		<p>dass die genaue Ausführung im Rahmen der weiteren Planung sowie des anschließenden Genehmigungsverfahrens erfolgt.</p>
<p><b>Haltestelle im Bereich der Kapellenstraße</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob eine Haltestelle im Bereich der Kapellenstraße wirklich sinnvoll sei. Es wird befürchtet, dass hier ein weiterer Engpass der Verkehrsinfrastruktur entstehen würde (Rückstau durch die Stadtbahn). Es wird als Alternative der Standort westlich des geplanten Neubaugebietes vorgeschlagen.</p>	Nein	<p>Durch die Position der Haltestelle nördlich der Kapellenstraße wird es durch die Haltestelle keinen zusätzlichen Engpass auf der Kapellenstraße geben. Die Auswirkungen auf den Verkehr werden zudem durch ein umfangreiches Gutachten geprüft. Durch die parallel erfolgende Verkehrsberuhigung der Hauptstraße Rondorf ist von einer Mehrbelastung im Vergleich zur jetzigen Situation nicht auszugehen.</p>
<p><b>Büchelhof</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass die Trassenführung der Stadtbahn bei Weiterführung der Linie 5 durch das Grundstück des denkmalgeschützten Büchelhofs geführt werden müsste. Hierdurch würde die Wohnsituation vor Ort deutlich eingeschränkt, da eine Terrasse, ein Garten und ein Carport mit zwei Stellplätzen nicht mehr genutzt werden könnte. Hierdurch würde eine Entwertung der Immobilie erfolgen</p>	Nein	<p>Die Stadtbahntrasse wird einen Teil des angesprochenen Grundstücks in Anspruch nehmen. Genauere Aussagen erfolgen im Rahmen der weiteren Planungen zur Stadtbahnverlängerung.</p>
<p><b>Verlauf südlich der Kapellenstraße</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass die Bahntrasse nach der Querung der Kapellenstraße im südlichen Verlauf über neu errichtete unterirdische Bauwerke der StEB geführt werden müsste, weiter über einen Parkplatz, welcher demnach entfallen würde, neu angelegte Ausgleichsflächen, erneut über neu errichtete Abwassereinrichtungen der StEB und anschließend über zugeschüttete Deponieflächen (Müll aus der Südstadt und Deponiegut von chemischen Fabriken). Die Eingriffe, Risiken und Kosten sollten abgeschätzt und eine bessere Lösung angestrebt werden.</p>	Nein	<p>Die Stadtbahntrasse wird in verschiedenen Alternativen geplant und die angesprochenen Problematiken hierbei im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>
<p><b>Lage der Stadtbahntrasse wird befürwortet</b></p>	Kenntnisnahme	Entfällt

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
Die Lage der Stadtbahntrasse wird befürwortet, da diese sowohl für den alten, wie den neuen Ortsbereich gut erreichbar sei.		
<p><b>Verzicht auf Stadtbahnausbau</b></p> <p>Es wird angeregt, auf die Stadtbahnlinie zu verzichten und dafür die Buslinien weiter auszubauen.</p>	Nein	Gesamtstädtisches Ziel ist es, den ÖPNV-Verkehr in Köln und damit den Umweltverbund zu stärken. Die Stadtbahn bildet dabei aufgrund ihrer höheren Leistungsfähigkeit und Attraktivität gegenüber einem Busangebot das Rückgrat des Kölner ÖPNV-Systems. Hierzu stellt die geplante Stadtbahn einen wichtigen Baustein dar. Die Stadtteile Rondorf und Meschenich sollen an das bestehende Stadtbahnnetz angebunden werden, so dass attraktive Reisezeiten bis in die Kölner Innenstadt entstehen, die mit Busangeboten nicht realisierbar sind. Daher wurde das Projekt auch für den Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für den Öffentlichen Personennahverkehr angemeldet.
<p><b>Lärmschutz</b></p> <p>Es wird angeregt, die Schienentrassen mit den neusten bautechnischen Erkenntnissen zu errichten, um einen guten Lärmschutz sicherzustellen. Ebenso müsste durch Lärmschutzmaßnahmen verhindert werden, dass entstehender Lärm sich ausbreitet.</p>	Ja	Die Stadtbahntrasse wird nach den allgemeinen Regeln der Technik gebaut. Die Vorgaben aus dem Lärm- und Erschütterungsgutachten werden berücksichtigt.
<p><b>Mehr Überquerungen</b></p> <p>Es wird angeregt, die Trassenführung an mehreren Stellen mit Überquerungen zu versehen, um die Integration beider Teile zu fördern.</p>	Ja	Es sind drei Straßenquerungen vorgesehen. Des Weiteren sind acht zusätzliche Querungen für Fußgänger und Radfahrer geplant.
<p><b>Sicherheit bei Querung der Stadtbahn</b></p> <p>Es wird nachgefragt, wie die KVB beabsichtigt, die neue Straßen- und Stadtbahnkreuzung Weißdornweg / Entflechtungsstraße – auch zum Schutz für den Fahrradverkehr – zu regeln.</p>	Prüfung im weiteren Verfahren	Die Analyse des Knotenpunktes wird im weiteren Verfahren betrachtet. Genaue Erkenntnisse liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.
<b>P+R-Parkplatz</b>	Nein	Eine P+R-Anlage ist im Plangebiet nicht vorgesehen.

<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
Es wird nachgefragt, ob beabsichtigt wird, an der neuen Haltestelle „Rondorf Zentrum“ nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie einen (ggf. temporären) P+R-Parkplatz (z.B. am Kirmesplatz) einzurichten.		
<b>Haltstelle an der Bödinger Straße / L92n</b> Es wird nachgefragt, ob bei der Stadtbahnlinie eine optionale Haltestelle an der Bödinger Straße / L92n geplant ist oder ob die Bahn ohne weiteren Halt vom Rondorfer Zentrum bis Meschenich Nord weitergebaut wird.	Kenntnisnahme	Eine optionale Haltestelle ist derzeit auf Höhe der Westerwaldstraße vorgesehen.
<b>Namen von Stadtbahnhaltestelle</b> Es wird nachgefragt, ob die Haltestelle „Rondorf Nord“ nach dem angrenzenden Stadtteil „Hochkirchen“ benannt werden kann. Es wird nachgefragt, ob die Haltestelle „Rondorf Mitte“ so benannt werden kann, wie das geplante Zentrum Rondorfs heißen wird.	Kenntnisnahme	Insgesamt ist das Ziel Haltestellennamen zu finden, die einer guten Orientierung dienen und dabei die lokalen Gegebenheiten und Wünsche so weit wie möglich berücksichtigen. Die Haltestelle Rondorf Mitte soll so benannt werden, dass eine eindeutige Orientierung für umsteigende Fahrgäste zwischen Bus und Bahn gewährleistet ist. Die bisherigen Haltestellenbezeichnungen können als Arbeitstitel angesehen werden.
<b>Stadtbahntrasse in Wasserschutzgebiet</b> Es wird Einspruch gegen die Stadtbahntrasse in Köln-Hochkirchen erhoben, da mit diesem das Flair des Stadtteils verloren gehen würde und die Stadtbahntrasse in einem Wasserschutzgebiet liegt.	Prüfung im weiteren Verfahren	Im Rahmen der Planung wird auch eine Trassenführung untersucht, die westlich um das Wasserschutzgebiet herum führt. Diese wird den Alternativen, die durch das Wasserschutzgebiet führen in allen planungsrelevanten Aspekten gegenüber gestellt.  Auf Grundlage dieser Gegenüberstellung wird entschieden, ob eine Ausnahme des Bauverbots in der Wasserschutzzone II erfolgen kann.
<b>Trassenführung durch das Wohngebiet/ Erschleichen von Fördergeldern</b> Es wird kritisiert, dass die Straßenbahntrasse mitten durch das Wohngebiet geführt werden soll. Dieses Gelände würde sich besser für Wohnungsbau eignen. Die derzeit geplante Lage würde zu vielen Straßenbahnunfällen führen, insbesondere im Bereich der Schulen und	Kenntnisnahme	Nur eine Stadtbahn in Ortslage erreicht die Bürgerinnen und Bürger. Durch kurze Wege zur Stadtbahn kann die Attraktivität des ÖPNV maßgeblich gesteigert werden. Zugesagte Zuschüsse werden nur für die letztendlich planfestgestellte Variante ausbezahlt.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Kindergärten sowie des Spielplatzes. In diesem Zusammenhang wird auch die Lage des Radschnellweg kritisiert, da dieser ebenfalls als unfallträchtig eingeschätzt wird. Es wird die Behauptung aufgestellt, dass dieser Planung zum Schein erfolgt, um die Zuschüsse zu erhalten, um später die Trasse trotzdem am Neubaugebietsrand umzusetzen.</p>		<p>Es wird zusätzlich auf die Stellungnahme `1.19 ÖPNV - Stadtbahn `Finanzierung der Stadtbahnverlängerung` verwiesen.</p>
<p><b>Alternative Trassenführung, Stadtbahn mit Endpunkt in Rondorf</b>  Es wird kritisiert, dass die geplante Stadtbahn „ein Beil ins Dorf schlägt“. Es wird nachgefragt, ob die Stadtbahn nicht wie am Südfriedhof in das Plangebiet hinfahren und von dort zurück hinter oder zwischen der englischen Schule in Richtung Meschenich durchfahren könnte. Anwohner würden bereits angesprochen, um ihr Haus zu verkaufen. Es wird eine Führung über den Kirmesplatz befürwortet.</p>	<p>Prüfung im weiteren Verfahren</p>	<p>Zur Trassenführung wird auf die Stellungnahme `1.19 ÖPNV - Stadtbahn `Finanzierung der Stadtbahnverlängerung` verwiesen.</p>
<p><b>Stadtbahn bis nach Meschenich</b>  Es wird die Weiterführung der Stadtbahn bis nach Meschenich gefordert.</p>	<p>Ja</p>	<p>Die Stadtteile Rondorf und Meschenich sollen an das bestehende Stadtbahnnetz angebunden werden. Derzeit ist die Gesamtmaßnahme in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der erste Bauabschnitt endet im nördlichen Bereich des Stadtteils Meschenich. In einem zweiten Bauabschnitt soll die Stadtbahn bis ans südwestliche Ortsende von Meschenich verlängert werden.</p>
<p><b>Eingriffe in Natur und Umwelt</b>  Es wird gefordert, unverhältnismäßige Eingriffe durch die Stadtbahn zu vermeiden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Eingriffe werden in entsprechenden Gutachten aufgenommen und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen definiert.</p>
<p><b>Entwertung der bestehenden Bebauung</b>  Es wird gefordert, dass die geplanten Straßenbahntrasse die bestehende Bebauung nicht entwerten dürfte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im Rahmen der Planung werden die möglichen Auswirkungen der Stadtbahntrasse aufgenommen und bewertet.  Im Allgemeinen hat eine Stadtbahnanbindung einen steigenden Grundstückswert zur Folge.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>1.20 Alternative ÖPNV-Konzepte</b> laufende Nummern 16, 19, 27, 59, 79, 89, 93, 103, 104, 118, 119, 133, 141, 152, 157		
<b>Anbindung des Plangebietes an die Deutsche Bahn</b> Es erfolgt der Hinweis, dass der Bahnhof Hürth-Kalscheuren mit Verbindungen nach Köln, Bonn und die Eifel nur circa 2 km vom Neubaugebiet entfernt ist. Für diesen Bahnhof wird die Errichtung eines neuen Park & Ride Parkplatzes auf der „Rondorfer Seite“ vorgesehen. Ebenso wäre die Aufnahme Rondorfs in die Buslinie 192 eine Option, ebenso die Schaffung einer eigenständigen Anbindung Rondorfs mit einem Bus.	Nein	Der Bereich östlich des Bf. Kalscheuren liegt auf Hürther Stadtgebiet und damit in der Planungszuständigkeit der Stadt Hürth. Die bisherigen Abstimmungen mit der Stadt Hürth lassen dabei bisher kein Interesse an einem Ausbau erkennen, so dass zur Zeit weder die Verbesserung der Busverbindung, noch die Schaffung eines P&R Platzes konkret in Aussicht gestellt werden können. Die Stadt Köln wird aber die Gespräche mit dem Ziel fortsetzen, hier perspektivisch sinnvolle Lösungen realisieren zu können.
<b>Anbindung des Ortsteils Immendorf</b> Für den Ortsteil Immendorf wird eine Busanbindung an Rondorf und dort an die geplante Stadtbahnhaltestelle gefordert.	Kenntnisnahme	Eine direkte Busverbindung zwischen Immendorf und Rondorf lässt sich aufgrund der Straßenbreite der Rondorfer Hauptstraße nicht einrichten. Die Anbindung an die Stadtbahn von Immendorf wird über Meschenich und Godorf gegeben sein.
<b>Anbindung an Haltestelle Arnoldshöhe</b> Mit der Eröffnung der Haltestelle Arnoldshöhe sollte der gesamte Busverkehr aus dem Kölner Süden erst mal an diese vorläufige Endhaltestelle der Nord-Süd-Stadtbahn ausgerichtet werden.	Kenntnisnahme	Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn von der Kölner Innenstadt bis zur Haltestelle Arnoldshöhe soll die Buslinie 132 nur noch bis zur Haltestelle Arnoldshöhe geführt werden, da damit trotz Umsteigeerfordernis günstigere Reisezeiten erreicht werden können. Nach Fertigstellung der Stadtbahnanbindung nach Rondorf Meschenich soll diese Interimslösung dann entfallen.
<b>Verlängerung der Stadtbahn bis Brühl</b> Es wird angeregt, die geplante Stadtbahntrasse bei Meschenich bis nach Brühl zu verlängern.	Nein	Die Möglichkeit einer Stadtbahnanbindung bis nach Brühl besteht grundsätzlich, wäre aber ein eigenes Projekt. Konkrete Planungen hierzu gibt es daher nicht.
<b>Zweite Stadtbahnlinie mit alternativer Trasse</b> Es wird angeregt, eine zweite Stadtbahnlinie über die Bonner Straße kommend bis Arnoldshöhe, dort ebenerdig den Verteilerkreis durch-	Nein	Im Rahmen des bereits in Umsetzung befindlichen Projekts der Stadtbahnerweiterung bis zur Arnoldhöhe ist bereits eine P+R Anlage in direkter Nähe der Haltestelle Arnoldshöhe vorgesehen. Eine Zweite Stadtbahnlinie ist nicht vorgesehen.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>querend und endend im Mittelstreifen der beiden Fahrbahnen der Autobahn A555, zu errichten. Hier sollen Umsteigemöglichkeiten in ein dort zu errichtendes Park- &amp; Ride-Parkhaus geschaffen werden, um den stadteinwärts fahrenden Autobahnberufsverkehr mit der Stadtbahn aufzufangen und abends die Verkehre umgekehrt wieder abzuleiten.</p>		
<p><b>P+R-Angebote an den Haltestellen im Plangebiet, Meschenich, Godorf, Sürth, Rodenkirchen und am Heinrich-Lübke-Ufer</b></p> <p>Es wird angeregt, attraktive P+R-Angebote an den Stadtbahnhaltestellen im Plangebiet aber auch in Meschenich zu errichten. Ebenso seien Kapazitätserweiterungen in Godorf, Sürth, Rodenkirchen und am Heinrich-Lübke-Ufer notwendig. Es wird nachgefragt, welche Abstellmöglichkeiten für einen bequemen Umstieg in die Stadtbahnlinien geplant sind.</p>	Kenntnisnahme	P+R-Angebote sind im Plangebiet nicht vorgesehen, da das Ziel ist, die Nahmobilität (Erreichung der Bahnhaltstelle zu Fuß, per Rad oder Bus) zu stärken. So werden Umfangreiche Abstellanlagen für Fahrräder an den beiden Bahnstationen vorgesehen. Weiteres städtebauliches Ziel ist es, keine weiteren auswärtigen Verkehre nach Rondorf hineinzuziehen.
<p><b>Neue Buslinie auf der Militärstraße</b></p> <p>Es wird angeregt, auf der Militärringstraße von Rodenkirchen bis Merkenich eine Buslinie einzurichten und alle Straßen- und Busverbindungen von der Innenstadt an dieser Verbindung anzuschließen. Hierdurch würde die Innenstadt in den Morgen- und Abendstunden entlastet (Vergleich zum rechtsrheinischen Mauspfad).</p>	Kenntnisnahme	Die Anregung besitzt keine direkte Relevanz für das Bauleitplanverfahren.
<p><b>Neue Buslinie auf der Brühler Straße</b></p> <p>Es wird angeregt, eine Buslinie Mannsfelder Straße über die komplette Brühler Straße bis nach Meschenich zu führen. Vorteile wären Kostenersparnis und Umweltfreundlichkeit. Nachteilig wäre, dass Rondorf kein Schienennetz hätte. Eine Anbindung könnte über Buslinien erfolgen.</p>	Kenntnisnahme	Die Anregung besitzt keine direkte Relevanz für das Bauleitplanverfahren.
<p><b>Schnellbus als Interimslösung</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob die KVB bei Verzögerung der Realisierung der Stadtbahn temporäre (Schnell-) Busverbindungen von der Haltestelle</p>	Ja	Bis zur Realisierung der Stadtbahn ist der Einsatz von Schnellbussen zur Überbrückung vorgesehen. Die Festlegung des genauen Verlaufs erfolgt im Verfahren.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
Arnoldshöhe – Bahnhof Hürth-Kalscheuren – Arnoldshöhe eingerichtet werden?		Es wird auf die Stellungnahme 1.19. ÖPNV - Stadtbahn `Interimslösung vor Realisierung der Stadtbahn` verwiesen.
<b>Genereller Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur</b> Es wird ein genereller Ausbau der Infrastruktur für die Bahnen angeregt.	Ja	Die Anregung besitzt keine direkte Relevanz für das Bauleitplanverfahren. Die Finanzierung des ÖPNV ist ein erklärtes Ziel der Stadt Köln.
<b>Keine ebenerdige Kreuzung auf der Militärringstraße</b> Es wird angeregt, auf eine ebenerdige Kreuzung der Stadtbahn mit der Militärringstraße zu verzichten (an der Luxemburger Straße und der Dürener Straße ergäben sich im Bestand bereits minutenlange Staus). Ist die Leistungsfähigkeit des Verteilerkreises nicht ausreichend genug, fördere dies den Schleichverkehrs nach Rondorf.	Kenntnisnahme	Entsprechende Prüfungen werden im Rahmen der Planungen für die Stadtbahntrasse vorgenommen.
<b>Optimierung des Tarifsystems</b> Es wird die Optimierung des Tarifsystems zwecks Vermeidung hoher ÖPNV Ticketpreise gefordert.	Kenntnisnahme	Die Anregung besitzt keine Relevanz für das Bauleitplanverfahren. Tarife liegen in der Zuständigkeit des Verbunds und können nicht von der Stadt Köln alleine verändert werden.
<b>2. UMWELT</b> <b>2.1 Wasser</b> laufende Nummern 23, 28, 33, 38, 39, 57, 73, 77, 78, 79, 86, 89, 91, 92, 95, 99, 106, 118, 119, 123, 138, 141, 152		
<b>Schutz des Wasserschutzgebietes</b> Von den Einwender/-innen wird kritisiert, dass durch den Bau der Entflechtungsstraße (bzw. der Stadtbahn) ein Wasserschutzgebiet bzw. der Galgenbergsee zerstört bzw. verkleinert würde. Es wird der Vergleich zu anderen Bauvorhaben dargestellt, in welchen innerhalb des Wasserschutzgebietes die Bauauflagen zum Schutz dieses Gebietes teilweise sehr hoch waren (zum Beispiel Forderung von Rigolen in Gärten). Es wird gefordert, das Wasserschutzgebiet zu schützen bzw. Alternativen für die geplante Entflechtungsstraße zu prüfen.	Kenntnisnahme	Innerhalb der Wasserschutzzone III im Trinkwasserschutzgebiet Hochkirchen ist eine Bebauung unter Beachtung der entsprechenden Auflagen zum Schutz des Wasserkörpers zulässig. Die von der Politik beschlossene Südvariante liegt dabei mit der Ost-/West-Verbindung an der Grenze der Wasserschutzzone. Je nach exakter Lage, welche im entsprechenden Planfeststellungsverfahren ermittelt wird, kann diese soeben noch in bzw. gerade außerhalb der Wasserschutzzone liegen. Die Verbindungen nach Norden (Bödingener Straße / Kapellenstraße bzw. Entflechtungsstraße / Hahnenstraße – falls diese

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>umgesetzt werden soll) liegen aber weiterhin innerhalb der Wasserschutzzone III.</p> <p>Im Rahmen eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens wird eine Umgestaltung des Sees bei nahezu unveränderten Flächengrößen in Verbindung mit einer ökologischen Aufwertung geprüft. Dabei ist eine Umgestaltung des Sees auch aufgrund der Führung der Stadtbahntrasse erforderlich, sodass diese unabhängig von der Lage der Entflechtungsstraße zu sehen ist.</p>
<p><b>Verkleinerung des Galgenbergsees</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass der Galgenbergsee um fast 2/3 seiner Fläche verkleinert würde. Dieser sei als Wasserschutzgebiet 1 in Jahrzehnten gewachsen und zu einem Biotop für Tier und Mensch gediehen. Durch eine Verseuchung sei dieser als Wasserschutzgebiet 2, bzw. heute 3 degradiert worden. Dieses Naturschutzgebiet diene als Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen, als Erholung zum Spazieren, Joggen oder ähnliches. Die Seeverkleinerung würde geschützte Tiere und Natur vernichten und die Umweltbelastungen um ein Vielfaches erhöhen. Folgende Risiken werden gesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enorme bauliche Aufwendungen mit hohen Kosten</li> <li>- Negative Umweltverschiebung</li> <li>- Anstieg des Grundwasserspiegels durch die zukünftige Rückführung der Kohleförderung am Hambacher Forst</li> <li>- Spätfolgeschäden durch Unterspülung der bebauten Fläche am See denkbar</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Es ist keine Teilverfüllung sondern eine Seeumgestaltung mit nahezu unveränderter Flächengröße geplant. Der Galgenbergsee wird zukünftig sowohl dem Biotopschutz als auch dem Naturschutz mit einer höheren Wertigkeit dienen. Derzeit liegt das künstliche Abgrabungsgewässer im Landschaftsschutzgebiet, nicht in einem Naturschutzgebiet. Bereits vorliegende Erkenntnisse zum Artenschutz zeigen keine Vorkommen von besonders geschützten Arten im Wasserkörper des vorhandenen Sees. Eine Nutzung des Sees für die Öffentlichkeit ist derzeit nicht gestattet. Im Rahmen eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens wird die Umgestaltung des Sees bei nahezu unveränderten Flächengrößen geprüft. Die Kosten für die Aufwendungen werden vom Projektentwickler getragen.</p> <p>Aufgrund der Entfernung des Plangebiets zum Hambacher Forst ist nicht zu erwarten, dass die Rückführung der Kohleförderung zu einem Anstieg des Grundwasserspiegels im Plangebiet führt. Von Spätfolgen durch eine Unterspülung der bebauten Fläche am See ist nicht auszugehen, was auch die bereits durchgeführten Böschungsstandsicherheitsberechnungen für die Seeverlegung zeigen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Überflutungen</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird bemängelt, dass keine Aussagen und Planungen vorliegen, wie die geplanten 1.350 WE in das Abwassernetz integriert werden sollen, ohne noch mehr Überflutungen - wie bereits im Bestand vorhanden - zu generieren. Diesbezüglich sind auch die vorhandenen Bodenklassen zu berücksichtigen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Eine Planung zur Berücksichtigung der Entwässerung und von Starkregenereignissen wird im laufenden Verfahren erarbeitet.</p> <p>Aktuell ist ein Mischwassersammelkanalnetz mit Kanalananschluss am Birkenweg und an die Rondorfer Hauptstraße an das öffentliche Kanalnetz der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR geplant. Mit den Stadtentwässerungsbetrieben Köln und dem Amt 57 der Stadt Köln wurden für die Regenwasserentwässerung eine dezentrale Regenwasserversickerung je Grundstück oder Baufeld abgestimmt. Es sind Gründächer zu favorisieren bzw. durch technische Retentionsmaßnahmen einen Oberflächenwasserrückhalt bei Normalregen von 20 l/m<sup>2</sup> versiegelter Fläche zu gewährleisten.</p> <p>Für den öffentlichen Straßen- und Freiraum wurde eine Überflutungsprüfung für das gesamte Plangebiet erarbeitet, welche die geplante Anordnung von Retentionsflächen als Grün- und Freiflächen zum Ergebnis hat. Neben der Nutzung der Grünflächen wird der Straßenraum durch Längs- und Quergefälleausbildung so gestaltet, dass Retentionsraum entsteht.</p>
<p><b>Abwasserkanal Lerchenweg, Adlerstraße</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird nachgefragt, ob der Abwasserkanal Lerchenweg, Adlerstraße in seiner bisherigen Dimensionierung beim Anschluss des Neubaugebietes und zusätzlichen Straßen noch ausreichend sei. Es wird befürchtet, dass bei noch hinzukommenden Starkregen durch Rückstau im Abwasserkanal in der tiefer liegenden Rodenkrichener Straße die Keller in den Häusern volllaufen würden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Das Regenwasser soll größtenteils nicht dem Mischwasserkanalnetz zugeführt, sondern dezentral versickert werden. Es werden neue, große Notflutflächen im Plangebiet angeordnet und unterirdische Stauraumkanäle nach Stand der Technik geplant.</p>
<p><b>Entwässerungsgraben parallel zur Nordwestumgehung</b></p> <p>Der geplante Entwässerungsgraben parallel zur Nordwestumgehung bzw. der Autobahn A4 in Richtung Osten ist nicht hinnehmbar, da bei einem Unfall auf der Nordumgehung durch Leckagen von Treibstoff, Motor- und Getriebeöl das Grundwasser verunreinigen würde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Mit dem Ratsbeschluss am 26.03.2020 wird die Planung für die Planung zur Entflechtung des Verkehrs auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterverfolgt, hierbei aber den östlichen Abzweig der Vorzugsvariante nach Norden zur Hahnenstraße entfallen zu lassen (Variante 4.3) und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		Die ehemals nordwestlich geplante Entflechtungsstraße wird demnach nicht weiter verfolgt. Aber auch bei der Südvariante wird eine Entwässerung erforderlich. Dabei werden die gesetzlichen Vorgaben beachtet.
<p><b>Neubaubereich mit einem Trennsystem</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird nachgefragt, ob das Neubaubereich mit einem Trennsystem ausgestattet wird, sodass das Kanalsystem von den Dachentwässerungen und befestigten Flächen entlastet wird. Müssten dann alle alten Häuser mit einer Rückstauklappe nachgerüstet werden?</p>	Kenntnisnahme	Für das Erschließungsgebiet ist kein Trennsystem sondern ein Mischwasserkanal vorgesehen. Jedoch soll das Regenwasser im Plangebiet dezentral versickert oder in Retentionsräumen gespeichert und somit nicht dem Mischwasserkanal zugeführt werden. Änderungen bei den Bestandshäusern sind Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
<p><b>Gestaltung des Galgenbergsees</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird angeregt, den Galgenbergsee ansprechend zu gestalten und mit Flaniermöglichkeiten zu versehen. Ein so entwickelter Park würde den Ortsteils und das Neubaubereich aufwerten.</p> <p>Es wird diesbezüglich jedoch darauf hingewiesen, dass eine Ausdünnung des Baumbestandes zu einer stärkeren Lärmbelastung führen würde, welches durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen werden sollte.</p>	Kenntnisnahme	<p>Derzeit wird ein Konzept zur naturnahen Gestaltung des Galgenbergsees und seiner Umgebung erstellt. Aufgrund der bestehenden PFT-Belastung soll dieser nach derzeitigem Kenntnisstand jedoch für die Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden.</p> <p>Gehölze dienen nicht dem Lärmschutz. Im Verfahren wird ein Lärmgutachten erstellt und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.</p>
<p><b>2.2 Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe)</b></p> <p>laufende Nummern 3, 11, 12, 13, 14, 20, 22, 23, 24, 32, 33, 34, 37, 38, 42, 52, 57, 60, 63, 72, 73, 77, 78, 81, 83, 85, 86, 92, 95, 96, 99, 100, 102, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 118, 119, 123, 126, 130, 133, 138, 141, 147, 153, 155, 162, 165</p>		
<p>Von den Einwender/-innen werden für den Bereich der <b>Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße</b> folgende Anregungen vorgetragen:</p> <p><b>Lärmbelastung des Bestands durch die Entflechtungsstraße und Autobahnen</b></p>	Kenntnisnahme	Zum Trassenverlauf der Entflechtungsstraße wird auf die Stellungnahme `1.3 Entflechtungsstraße – Grundsätzliche Aussagen zur Planung` verwiesen.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass bereits im Bestand durch die Autobahnen A4 sowie A555 im Bereich der geplanten Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße gesundheitlich grenzwertige Belastungen in Bezug durch Abgabe, Feinstaub und Lärm bestehen würden. Ergänzt wird dies durch die Belastungen durch den Fluglärm.</p>		<p>Im Verfahren werden Gutachten zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe erstellt.</p>
<p><b>Lärmbelastung des Bestands und des Neubaugebietes durch Entflechtungsstraße und Autobahnen</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass aufgrund der in der Regel bestehenden Nord-Westwinde viele Bewohner von Rondorf an der tiefer liegenden Rodenkirchener Straße durch die Emissionen (Lärm, Abgase) der stark befahrenen Autobahnen beeinträchtigt sind. Hier fehlt seit Jahren ein Lärm- und Abgasschutzwall. Stattdessen würde nun mit der neu geplanten Entflechtungsstraße ohne jeglichen Schutz eine neue zusätzliche unzumutbare Quelle errichtet. Das Neubaugebiet sei hiervon noch mehr betroffen, da es näher an der Entflechtungsstraße liegen wird. Statt eines Entwässerungsgrabens sollte ein Erdwall oder eine Schallschutzwand gebaut werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im weiteren Verfahren werden Gutachten zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe erstellt, deren Erkenntnisse bei der anstehenden Planung berücksichtigt werden. Wie vorstehend dargestellt, sieht die aktuelle Planung nicht mehr eine Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße vor, sodass die aufgeführten Anregungen nun nicht mehr von Relevanz für die Planung sind.</p> <p>Unabhängig von der Entflechtungsstraße wird zur es zur Autobahn A4 einen Lärmschutzwand geben, der mit Gehölzen begrünt wird. Diese Gehölze können in gewissem Maße eine Staubbindung erbringen.</p>
<p><b>Lärmbelastung durch Entflechtungsstraße zwischen dem Weißdornweg und der Rodenkirchener Straße</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird befürchtet, dass die Entflechtungsstraße zwischen dem Weißdornweg und der Rodenkirchener Straße zu einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung, insbesondere auch für Hochkirchen, führt und dass diesbezüglich keine Schallschutzmaßnahmen geplant seien.</li> <li>- Es wird als unzumutbar angesehen, dass das Wohngebiet Halv-Miel-Ring / An der Sophienhöhe, die Bebauung am Lindenweg und Großrotter Weg sowie Hochkirchen weiter durch Lärm und Emissionen belastet wird. Ein entsprechender Schutz dieser Wohngebiete wird gefordert.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Diese Trassenvariante beinhaltet nicht mehr den hier angesprochenen Abschnitt zwischen Weißdornweg sowie Rodenkirchener Straße, sodass die aufgeführten Bedenken nun nicht mehr von Relevanz für die Planung sind.</p> <p>Zum Trassenverlauf der Entflechtungsstraße wird auf die Stellungnahme `1.3 Entflechtungsstraße – Grundsätzliche Aussagen zur Planung` verwiesen. Die nunmehr geplante Südvariante beinhaltet nicht mehr den hier angesprochenen Abschnitt zwischen Weißdornweg sowie Rodenkirchener Straße, sodass die aufgeführten Bedenken nun nicht mehr von Relevanz für die Planung sind.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird erläutert, dass es für den Bereich der Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße bereits heute schon Gutachten gäbe, welche belegen würden, dass der Lärmpegel durch mangelnden Schallschutz heute schon an der Grenze angeht und verbesserungswürdig sei.</li> <li>- Es wird befürchtet, dass es durch die Abholzung des Waldes für den Teilbereich der Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße bzw. durch die zusätzlichen Verkehre zu einer Erhöhung der Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>)- bzw. der Feinstaubbelastung (Luftqualität) kommt. Hierdurch könnte es zusammen mit der Lärmbelastung zu gesundheitlichen Folgen kommen.</li> <li>- Zum Trassenverlauf der Entflechtungsstraße wird auf die Stellungnahme `1.3 Entflechtungsstraße – Grundsätzliche Aussagen zur Planung` verwiesen.</li> <li>- Es wird befürchtet, dass durch die Entflechtungsstraße im Bereich zwischen dem Weißdornweg und der Rodenkirchener Straße ein geschütztes Lärm- und Naturschutzgebiet zerstört würde.</li> <li>- Diesbezüglich wird auch teilweise kritisiert, dass hier ein Waldstück zerstört würde, welche ebenfalls eine Lärmschutzfunktion übernehmen.</li> <li>- Es wird dargestellt, dass der Bau der Entflechtungsstraße mit Blick auf den Schutz der Gesundheit der Anwohner keine vertretbare Alternative darstellt. Die aus einer Langzeitmessung gewonnenen Erkenntnisse der bereits vorhandenen Lärmbelastung würde dies bestätigen, falls beabsichtigt sei, diese im Vorfeld durchzuführen. Perspektivischen Neuzuzügler zu Lasten der vorhandenen Anwohner eine schöne Lebensqualität zu verschaffen, sei politisch sicherlich der falsche Ansatz.</li> </ul>		<p>Im weiteren Verfahren werden unabhängig von der Lage der Entflechtungsstraße Gutachten zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe erstellt.</p> <p>Bei den Flächen handelt es sich das Landschaftsschutzgebiet L18 „Freiräume um Meschenich, Immendorf und Rondorf“, nicht um ein Naturschutzgebiet.</p> <p>Gehölze dienen nicht dem Lärmschutz. Im Verfahren wird ein Lärmgutachten erstellt und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.</p>
<p><b>Entflechtungsstraße im Bereich der Kleingartenanlage</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Planung der Südvariante führt dazu, dass die geplante Entflechtungsstraße nicht mehr in dem angesprochenen Teilbe-</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird angeregt, auf dem Teilstück der Entflechtungsstraße zwischen der Kleingartenanlage und der Entflechtungsstraße auf einem Teilstück von ca. 300 m entlang von zehn Kleingärten eine Schallschutzwand zu errichten, um die als Naherholungsgebiet gesehene Anlage sowie die darin vorkommende Vielzahl verschiedener Tiere (u.a. Honigbiene, Holzbiene, Fledermäuse) und Pflanzen zu schützen.</p>		<p>reich verläuft. Allerdings befindet sich in dem Abschnitt weiterhin eine Erschließungsstraße mit Anbindung an den Weißdornweg. Im weiteren Verfahren werden ein Lärmgutachten erstellt und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Ebenso wird ein Artenschutzgutachten erstellt. Nach Vorlage der Ergebnisse ist zu prüfen, ob bzw. welche Maßnahmen erforderlich werden.</p>
<p><b>Entflechtungsstraße zwischen Kapellenstraße und Bödinger Straße</b></p> <p>Es wird aufgrund der befürchteten Zunahme der Immissionsbelastungen nachgefragt, welche Maßnahmen bzgl. der Feinstaubbelastung und dem Lärm für den Bereich des Teilstücks der Entflechtungsstraße zwischen der Kapellenstraße bis zur Bödinger Straße angedacht sind. Es wird dargelegt, dass teilweise Häuser von zwei Seiten mit Straßen mit den entsprechenden Immissionsbelastungen „eingeklemmt“ würden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Im Planfeststellungsverfahren zur Entflechtungsstraße werden Gutachten zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe erstellt.</p>
<p><b>Rückstau an der Hahnenstraße</b></p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Hahnenstraße zwei Einengungen morgens zu langen Rückstaus führen, welche bis auf die Hauptstraße zurückreichen. Die Folge sei ein erheblicher Verkehrslärm, eine hohe Schadstoffbelastung und zum Teil auch gefährliche Überholversuche an den beiden Bushaltestellen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Verkehrsgutachten erstellt, welches die Auswirkungen auf die Verkehre in Rondorf untersucht. Sollte das Verkehrsgutachten zu dem Ergebnis kommen, dass durch die Neuverkehre eine nicht ausreichende Verkehrsqualität entstehen würde, wären entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.</p> <p>Bestehende Verkehrsthematiken, welche nicht durch die Neuverkehre ausgelöst werden, sind nicht im Rahmen dieser Bauleitplanverfahren zu lösen.</p>
<p><b>Gesamtlärmbelastung in Rondorf</b></p> <p>Es wird die Gesamtlärmbelastung in Rondorf kritisiert. Rondorf und Hochkirchen würden bereits im Bestand von den Autobahnen A4 und A555 sowie der Anflugzone des Flughafens Köln/Bonn beschallt. Hierzu käme jetzt noch die Umgehungsstraße. Es wird nachgefragt,</p>	Kenntnisnahme	<p>In Abhängigkeit der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens werden ggf. innerhalb des Plangebietes Festsetzungen zu treffen sein, welche im Plangebiet die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen. Es ist bereits jetzt abzusehen, dass ein Lärmschutzwall zu errichten ist, welcher sich lärmtechnisch auch positiv auf große Teile der Bestandsbebauung auswirken</p>

<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>wie die Lärm-Vermeidungs-Planung aussieht. Ist eine Einhausung über die Autobahn A4 bzw. des vorhandenen Autobahnkreuzes vorgesehen? Welcher Bauzeitraum würde hierfür anberaumt.</p>		<p>wird. Im Zuge der Bauleitplanverfahren erfolgt jedoch keine Einhausung der Autobahn A4 bzw. des Autobahnkreuzes.</p>
<p><b>Lärmminderungsmaßnahme für die Autobahnen</b></p> <p>Für die bestehenden Autobahnen A4 bzw. A555 wird als Lärmminderungsmaßnahme der Einsatz von offenporigen Asphalt bzw. Flüsterasphalt vorgeschlagen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im Rahmen der Bauleitplanverfahren wird ein Lärmgutachten erstellt. In Abhängigkeit der Ergebnisse werden ggf. innerhalb des Plangebietes Festsetzungen zu treffen sein, welche im Plangebiet die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen. Insbesondere ist bereits jetzt abzusehen, dass ein Lärmschutzwall zu errichten ist, welcher sich auch positiv auf große Teile der Bestandsbebauung auswirken wird. Im Zuge der Bauleitplanverfahren können jedoch keine Änderungen der Fahrbahnbeschaffenheit der Autobahnen A4 und A555 geregelt werden.</p>
<p><b>Luftqualität</b></p> <p>Es wird dargelegt, dass die Luft im Kölner Süden bereits im Bestand sehr schlecht und die Krebsarten im Kölner Süden sehr hoch seien.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im Verfahren für ein Luftschadstoff-Gutachten erstellt.</p>
<p><b>Perfluorierende Tenside (PFT), Stickstoff- und Feinstaubbelastungen</b></p> <p>Es wird auf die Ergebnisse der UVP für die Stadtteile Rondorf und Hochkirchen verwiesen. Perfluorierende Tenside (PFT), Stickstoff- und Feinstaubbelastungen seien dem Bürger zu erklären und zu beseitigen. Ferner wird nachgefragt, wie man sich die unterschiedlichen Belastungen (Umwelt / Lärm) durch die tieferliegende Autobahn A4 und die neue Umgehungsstraße auf Rondorf vorstellt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im Verfahren wird ein Luftschadstoff-Gutachten erstellt. Die fertigen Gutachten sind später im Verfahren einzusehen.</p> <p>Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung werden auch die bestehenden PFT-Belastungen berücksichtigt.</p>
<p><b>„Neue Stichstraße Am Höfchen“</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass durch die neue Stichstraße „Am Höfchen“ die bereits bestehende unerträgliche Verkehrsbelastung noch weiter erhöht würde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Straße „Am Höfchen“ ist nicht als Durchfahrtsstraße für den motorisierten Verkehr vorgesehen, sodass von einer Mehrbelastung nicht auszugehen ist.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
Es wird eine Lärmschutzwand im Bereich der privaten Gärten bei der Straße „Am Höfchen“ gefordert, sodass die Bewohner von den Lärm-belästigungen des Wohnbaugebietes nichts mitbekommen.		Im weiteren Verfahren wird ein Lärmgutachten erstellt. Entsprechend den noch zu ermittelnden Ergebnisse ist zu prüfen, ob und wenn ja welche Lärmschutzmaßnahmen erfolgen müssen.
<b>Baulärm</b> Es wird eine große Beeinträchtigung von privaten Gärten durch den entstehenden Baulärm befürchtet.	Kenntnis-nahme	Für die Baustellenlogistik wird ein eigenes Konzept entwickelt. Geplant ist, dass die Entflechtungsstraße den Baustellenverkehr abwickelt. Dieser wird westlich der St. George School auf die Kapellenstraße geführt, so dass der alte Ortsteil nicht belastet wird. Bei der Umsetzung der Baumaßnahmen werden lärmgedämpfte Baumaschinen nach dem heutigen Stand der Technik eingesetzt.
<b>Lärmgutachten und Abgasgutachten</b> Es werden ein Lärmgutachten und ein Abgasgutachten gefordert.	Ja	Im Verfahren wird ein Lärmgutachten erstellt und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Des Weiteren wird ein Luftschadstoff-Gutachten erstellt
<b>2.3 Klima</b> laufende Nummern 68, 79, 152		
<b>Klimawandel und Klimaschutzsiedlungen</b> Von den Einwender/-innen erfolgt der Hinweis, dass das Land NRW sogenannte Klimaschutzsiedlungen fördert, die in den Bereichen Energieeffizienz, Energiesparen und Einsatz erneuerbarer Energien anspruchsvolle Kriterien erfüllen. Es wird nachgefragt, ob daran gedacht wird, diese Fördermöglichkeiten zu nutzen und auf welcher Ebene diesbezügliche Entscheidungen getroffen werden.	Ja	Die Umsetzung einer Klimaschutzsiedlung gemäß des Förderprogrammes der Landesregierung und der EnergieAgentur.NRW ist für Rondorf nicht geplant. Seit dem Beschluss vom 09.07.2019, in dem der Rat der Stadt Köln den Klimanotstand erklärt, sind energetische Aspekte, Energieeinsparung und CO2 Einsparung im Planungsprozess verankert. Energiekonzepte sind im Rahmen von städtebaulichen Planungen seit dem Beschluss grundsätzlich erforderlich. Die Stadt Köln erarbeitet zurzeit Klimaleitlinien zur Etablierung eines Kölner Standards. Auch für das Plangebiet Rondorf Nordwest wird es ein Energiekonzept erarbeitet.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>2.4 Eingriffe in Natur und Landschaft</b></p> <p>laufende Nummern 1, 13, 14, 23, 33, 38, 42, 57, 60, 63, 72, 77, 78, 81, 83, 85, 86, 92, 95, 96, 98, 99, 100, 106, 109, 110, 111, 112, 118, 119, 126, 130, 138, 141, 153, 155, 162, 165</p>		
<p><b>Landwirtschaftliche Flächen</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird bedauert, dass immer mehr landwirtschaftliche Flächen in Köln überbaut werden. Für die Anwohner entfielen 70 Hektar Ackerfläche. Durch das neue Fußballstadion würden weitere Ackerflächen entfallen. Es wird aber auch die Notwendigkeit gesehen, dem Bevölkerungszuwachs mit neuem Wohnraum zu begegnen. Ebenso wird dargestellt, dass Großteile der im Bebauungsplan liegenden Flächen in Monokulturbau bewirtschaftet werden, sodass diese Flächen bereits einen geringeren ökologischen Wert aufweisen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Das Bebauungsplangebiet umfasst eine Größe von insgesamt circa 72 Hektar. Hiervon beinhalten circa 32 Hektar Ackerfläche, welche durch Wohnbauflächen überplant werden. Circa 20,5 Hektar Ackerfläche werden als Ausgleichsflächen zur Heilung des geplanten Eingriffs in Natur und Landschaft dienen.</p> <p>An dieser Stelle wird dringend benötigter Wohnraum für die Stadt Köln errichtet.</p>
<p><b>Erhalt Feldgehölz</b></p> <p>Das Feldgehölz an der Kreuzung „Am Höfchen“ / Verlängerung Lindenweg sollte erhalten bleiben und Teil einer mindestens zwei Hektar großen öffentlich genutzten Grünfläche sein.</p>	<p>Nein</p>	<p>Gemäß des derzeit vorliegenden Entwurfs verläuft eine geplante Straße durch einen Teil des Feldgehölzes, sodass nachzeitigem Kenntnisstand nicht davon auszugehen ist, dass das Feldgehölz erhalten werden kann. Für den Fall des Entfalls wird hierfür ein Ausgleich zu schaffen sein.</p>
<p><b>Inanspruchnahme von Waldgebieten</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass für das Teilstück der Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße ein Wald in Anspruch genommen wird. Dieser diene der Umweltverbesserung, dem Lärmschutz und als Frischluftlieferant. Teilweise wird nachgefragt, ob die Bäume abgeholzt werden müssen, bzw. welche Alternativen hierzu bestehen. Ebenfalls wird befürchtet, dass die Waldgebiete von Rondorf / Hochkirchen drastisch reduziert werden. Der Schutz dieses Waldgebietes wird gefordert. So wurde bspw. in der Vergangenheit eine temporäre Zufahrt und Anbindung der Baufahrzeuge für die Bebauung am Halv-Miel-Ring sowie eine sichere Anbindung des Schulwegs mit dem</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die am 26.03.2020 durch den Rat der Stadt Köln gefasste Südvariante beinhaltet nicht mehr den hier angesprochenen Abschnitt zwischen Weißdornweg sowie Rodenkirchener Straße, sodass die aufgeführten Bedenken nun nicht mehr von Relevanz für die Planung sind.</p> <p>Gehölze dienen nicht dem Lärmschutz. Im Verfahren wird ein Lärmgutachten erstellt und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Fahrrad vom Weißdornweg durch das Wasserwerkswäldchen zur Bonner Straße (auch Beleuchtung gewünscht) aus Gründen von zu vieler Abholzung abgelehnt.</p>		
<p><b>Teilrodung eines Waldstreifens im Bereich der geplanten Entflechtungsstraße</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass eine bereits durchgeführte Teilrodung eines Waldstreifens im Bereich der geplanten Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Rodenkirchener Straße für die unmittelbaren Anwohner in Bezug auf Luftqualität und Lärmbelästigung durch die Autobahnen negative spürbare Konsequenzen hätte und diese zum (Straßen-) Ausbau der vorhandenen Wege vor circa drei Jahren ohne Planfeststellungsverfahren, UVP und Bürgerbeteiligung durchgeführt worden ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Eine möglicherweise durchgeführte Teilrodung ist nicht der geplanten Entflechtungsstraße zuzuordnen.</p> <p>Im weiteren Verfahren werden unabhängig von der Lage der Entflechtungsstraße Gutachten zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe erstellt.</p>
<p><b>Buschhecke</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass durch die Errichtung der Entflechtungsstraße zwischen Kapellenstraße und Bödinger Straße eine naturbelassene Buschhecke mit lebhaften Vogelaufkommen vernichtet werden müsste.</p>	<p>Prüfung im weiteren Verfahren</p>	<p>Ein möglicher Verlust des genannten Gehölzstreifens wird bei der Eingriffs-/Ausgleichsbewertung im Zuge des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens geprüft.</p>
<p><b>Verlust von Erholungswert des Grüngürtels</b></p> <p>Es wird nachgefragt, welchen Umfang der Wegfall von Biomasse an Bäumen und Sträuchern bzw. der reduzierte Erholungswert des Grüngürtels in Bezug auf die vorgestellte Verkehrsplanung (Maßnahmen im Wasserwerkswäldchen) hat.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der Bereich des Wasserwerkswäldchens ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans.</p>
<p><b>Verlust von Natur</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass viel wertevolle Natur verloren ginge.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Es wird im Bebauungsplanverfahren ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag mit Eingriffs-/ Ausgleichsbewertung erarbeitet. Ein ermittelter Ausgleich ist zu schaffen.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>2.5 Freiraum, Bepflanzung, Grüngestaltung</b> laufende Nummern 1, 13, 25, 79, 119, 133, 152, 160		
<b>Johannishof und Büchelhof</b> Von den Einwender/-innen wird angeregt, um den Johannishof und den Büchelhof eine öffentliche Grünfläche zu errichten, welche einen landwirtschaftlichen Bezug, zum Beispiel als Streuobstwiese oder als Streichelzoo o.ä. erhalten sollte.	Prüfung im weiteren Verfahren	Für die hofnahen Flächen des Büchelhofs und des Johannishofs sieht der Landschaftsplan der Stadt Köln eine Festsetzung als geschützter Landschaftsbestandteil (LB 2.12, Umgebung des Johannis- und Büchelhofs, Rondorf) vor. Der LB 2.12 umfasst teilweise hofnahe Flächen des Büchelhofs und des Johannishofs. Die denkmalgeschützten Gebäudekomplexe der ‚Hofanlage Johannishof‘ und der ‚Hofanlage Büchelhof‘ selbst liegen weder im Landschaftsschutzgebiet noch besteht eine Ausweisung als geschützter Landschaftsbestandteil.  Die Überplanung des Geschützten Landschaftsbestandteils LB 2.1.2 wurde mit dem Fachamt `Amt für Landschaftspflege und Grünflächen` eng abgestimmt. Eine moderate Bebauung mit großzügigem Freiraum unter Berücksichtigung von schutzwürdigem Baumbestand wird vom Fachamt zugestimmt.  Im Rahmen des geschützten Landschaftsbestandteils soll eine Grünfläche ausgewiesen werden. Im weiteren Verfahren ist die Größe noch zu definieren. Auch wird im Bebauungsplan festgesetzt, ob diese öffentlich oder privat sein wird.
<b>Naturschutzgebiet</b> Aufgrund des geplanten Teilstücks der Entflechtungsstraße zwischen Kapellenstraße und Bödinger Straße würde das den Anwohnern zugesagte Naturschutzgebiet entfallen und durch eine zweispurige Straße ersetzt.	Kenntnisnahme	Die renaturierte Kiesgrube ist als Landschaftsschutzgebiet (5107-0032) und Biotopkatasterfläche (5107-044, Abgrabungsgewässer, Vorschlag geschützter Landschaftsbestandteil) ausgewiesen und dient zudem als Lebensraum für Amphibien. Die Stellungnahme wird im Rahmen des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt, da der Abschnitt der Entflechtungsstraße nicht Teil des Plangebietes des Bebauungsplanes ist.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Platanen statt Linden pflanzen</b></p> <p>Im Zuge der Bepflanzung des neuen Baugebiets sollten mehr Platanen als Linden gepflanzt werden. Auf Kölner Stadtgebiet seien in den letzten Jahren viele Linden gepflanzt worden. Die Platane würde sich zu einem schönen großen Baum entwickeln. Des Weiteren sollen die geplanten Bäume in Lava-Substrat gepflanzt werden, da sämtliche Pflanzen dieses Pflanzensubstrat lieben würden. Außerdem sollten große Laubbäume vermehrt gepflanzt werden.</p>	Prüfung im weiteren Verfahren	Die Stadt Köln hat entsprechende Vorgaben zur Straßenbaumpflanzung. Die GALK-Straßenbaumliste führt die Platane als auch die Linde als geeignete Straßenbäume auf. Die Auswahl der Straßenbäume (Empfehlungen für das Plangebiet) wird mit dem Vertreter des Grünflächenamtes im weiteren Verfahren abgestimmt.
<p><b>Große Laubbäume pflanzen</b></p> <p>Es wird angeregt große Laubbäume zu pflanzen und nicht nur „kümmerliche“ Bäume. Als negatives Beispiel wird der Maternusplatz oder Ecke Barbarastraße / Hauptstraße genannt.</p>	Prüfung im weiteren Verfahren	Im weiteren Verfahren werden die Bepflanzungen näher konkretisiert.
<p><b>Gestaltung der geplanten öffentlichen Grünflächen</b></p> <p>Es wird nachgefragt, wie das Konzept für die ökologische Gestaltung des Bürgerparks, der Ausgleichsflächen und des Begleitgrüns aussieht.</p> <p>Es werden Freiflächen mit Bänken angeregt.</p>	Prüfung im weiteren Verfahren	<p>Im Rahmen der Erarbeitung des städtebaulichen Konzepts und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags werden entsprechende Konzepte erstellt</p> <p>Es ist vorgesehen, in den öffentlichen Grünflächen, bei den Kinderspielplätzen sowie bei dem Quartiersplatz Bänke vorzusehen. Entsprechende Regelungen erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung..</p>
<p><b>Eingriff in Kölner Grüngürtel</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass durch den Bau der Entflechtungsstraße der Kölner Grüngürtel beschnitten würde.</p>	Kenntnisnahme	Änderungen des Kölner Grüngürtels sind aufgrund der Lage der Entflechtungsstraße im Süden des Plangebietes nicht zu erwarten.
<p><b>Flächen für Hunde</b></p> <p>Es wird angeregt, Hundeflächen vorzusehen.</p>	Nein	Regelungen zu Hundeflächen überschreiten die Festsetzungsmöglichkeiten eines Bebauungsplanes.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>2.6 Bau- und Bodendenkmäler</b> laufende Nummern 1, 36, 114, 148		
<b>Baudenkmäler Johannishof und Büchelhof</b> Von den Einwender/-innen wird dargestellt, dass der Johannishof sowie der Büchelhof Baudenkmäler sind und diese das alte bäuerliche Rondorf repräsentieren. Es wird gefordert, dass diese auf keinen Fall so eng umbaut werden dürfen, wie der Bödingerhof und dass den denkmalgeschützten Anlagen Rechnung getragen wird.	Prüfung im weiteren Verfahren	Die Planung wird im Verfahren eng mit dem zuständigen Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege abgestimmt.
<b>Husarenstraße Teil einer römischen Straße</b> Es wird dargestellt, dass die Husarenstraße Teil einer römischen Straße sei. Diese sollte daher als solche kenntlich gemacht werden und der Verlauf im Plangebiet dokumentiert werden.	Prüfung im weiteren Verfahren	Derzeit finden Prospektionen statt und es wird ein Archäologisches Gutachten erstellt.
<b>2.7 Artenschutz</b> laufende Nummern 13, 23, 32, 33, 38, 57, 73, 77, 78, 79, 86, 91, 92, 95, 96, 99, 106, 109, 138, 141, 152, 155, 162, 165		
<b>Renaturierung der Kiesgrube</b> Von den Einwender/-innen wird dargestellt, dass für das geplante Teilstück der Entflechtungsstraße zwischen Kapellenstraße und Bödinger Straße die beschlossene Renaturierung der Kiesgrube aufgegeben werden müsste. Die dorthin umgesiedelte Krötenpopulation der Melia Deponie müsste erneut umgesiedelt werden. Ebenso wird nachgefragt, wie die Kröten vor dem Verkehr geschützt werden können.	Prüfung im weiteren Verfahren	Im Planfeststellungsverfahren für die Entflechtungsstraße wird ein Artenschutzgutachten erstellt, welches die dargelegten Belange berücksichtigen wird.
<b>Abholzung des Waldes im Bereich der Entflechtungsstraße</b> Von den Einwender/-innen wird befürchtet, dass durch die Abholzung des Waldes im Bereich der Entflechtungsstraße zwischen Weißdornweg und Kapellenstraße der Lebensraum für die Tiere vernichtet wird.	Kenntnisnahme	Mit dem gefassten Beschluss des Rates am 26.03.2020 über die Südvariante 4a.2+ wird der hier angesprochene Abschnitt zwischen Weißdornweg sowie Rodenkirchener Straße nicht mehr berührt, sodass die aufgeführten Bedenken nun nicht mehr von Relevanz für die Planung sind.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
Dieser Mischwald böte mit seinem intakten, gut funktionierenden Ökosystem einen Lebensraum für eine Vielzahl von Tieren. Der Schutz der Tiere wird gefordert.		
<p><b>Maßnahmen für die Fauna</b></p> <p>Es wird nachgefragt, mit welchen Maßnahmen dem Rückgang der Artenvielfalt von Insekten und Vögeln begegnet wird. Es wird ferner nachgefragt, wie sichergestellt wird, dass die in dem Gebiet lebenden Fasane, Feldhamster etc. bei den notwendigen umfangreichen Bodenbewegungen geschützt werden.</p> <p><i>[Anmerkung: die Stellungnahme bezieht sich nicht nur auf das Waldstück des vorstehenden Punktes sondern auf die allgemeine Entwicklung von Rondorf Nord-West].</i></p>	Prüfung im weiteren Verfahren	<p>Im Verfahren wird ein Artenschutzgutachten mit entsprechenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen erstellt.</p> <p>Es wird ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag erstellt, der diesen Aspekt behandeln wird.</p>
<p><b>Zerstörung von Natur durch Bebauung</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass immer mehr Natur durch Bebauung zerstört würde. Das Plangebiet ist daher auf seltene Tierlebewesen zu durchforsten, welche unter Naturschutz stehen. Es wird ein Artenschutzgutachten gefordert.</p>	Ja	Im Verfahren wird ein Artenschutzgutachten mit entsprechenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen erstellt.
<p><b>2.8 Sonstiges zum Thema Umwelt</b></p> <p>laufende Nummern 15, 17, 18, 27, 36, 43, 79, 114, 148, 152, 158, 160</p>		
<p><b>Verschattung</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass aufgrund der Bebauung der geplanten Stadtbahntrasse mit einer III-geschossigen Bebauung den heutigen Bewohnern neben der freien Sicht auch die Sonneneinstrahlung genommen würde.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die gesetzlichen Vorgaben des Abstandsflächenrechts gemäß der Bauordnung NRW müssen eingehalten werden. Der Entwurf sieht eine Bebauung mit Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern mit einer II-Geschossigkeit zzgl. Staffelgeschoss vor. Diese Geschosshöhen stellen einen üblichen Maßstab für eine Neubausiedlung dar. Darüber hinaus befinden sich die Gebäude entweder im Norden der Bestandsgebäude bzw. im Westen, sodass erst ab dem Nachmittag mit Schattenwürfen zu rechnen ist. Negative städtebauliche Auswirkungen sind</p>

<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
		aufgrund der notwendigen Einhaltung der Abstandsflächen gemäß BauO NRW jedoch nicht zu erwarten.
<p><b>Umgebung des Johannishof und Büchelhof</b></p> <p>Es erfolgt der Hinweis auf das Landschaftsschutzgebiet bzw. den geschützten Landschaftsbestandteil hinter dem Johannishof in Richtung Büchelhof. Die Schutzfestsetzung sähe hier das Ziel vor, die Umgebung des Johannes-/Büchelhofes durch die Erhaltung der Ensemblewirkung der Hofanlagen auch als Rest der bäuerlichen Kulturlandschaft zu erhalten. Dies sei bei den bisherigen Entwürfen beim Büchelhof berücksichtigt, beim denkmalgeschätzten Johannishof jedoch nicht.</p>	Kenntnisnahme	Es wird auf die Stellungnahme 2.5 Freiraum, Bepflanzung, Grüngestaltung `Johannishof und Büchelhof` verwiesen.
<p><b>Energiekonzept</b></p> <p>Es erfolgt der Hinweis, dass das Neubaugebiet die Möglichkeit eröffnen würde, ein an neusten Erkenntnissen orientiertes Energiekonzept zu entwickeln und umzusetzen (Solar, Geothermie, Blockheizkraftwerke etc.). Es wird nachgefragt, ob es ein solches Konzept bereits gibt und das es aussagt. Ebenso wird sich erkundigt, ob dafür eine Anschlusspflicht für alle Bauten in Rondorf Nord-West vorgesehen ist. Des Weiteren wird sich erkundigt, inwieweit einzelne Wohnblocks / Cluster als Ökosiedlungsprojekte festsetzen und Investorenwettbewerbe initiiert werden können. Beispiel: Passivhaussiedlung, Nullenergie.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Vorhabenträger prüft derzeit mit Energieversorgern unterschiedliche, zukunftsorientierte Energiekonzepte. Diese sollen den zukünftigen Bewohnern eine größtmögliche Flexibilität für ihre individuelle Energieversorgung ermöglichen.</p> <p>Konkrete Aussagen zu den Inhalten der Konzepte und deren Umsetzung im Städtebau können zu derzeitigen Stand der Planung noch nicht getätigt werden.</p>
<p><b>Integrierte Raumanalyse</b></p> <p>Es wird dargestellt, dass in den 1990 ff. eine Integrierte Raumanalyse erstellt worden ist. Es wird nachgefragt, inwieweit die Erkenntnisse und Empfehlungen fortgeschrieben worden und in die Planung des Neubaugebietes eingeflossen sind.</p>	Kenntnisnahme	Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit der Stadt Köln eine aktuelle Raumanalyse erstellt.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>3. STÄDTEBAULICHER ENTWURF, BAU- UND INFRASTRUKTUR</b></p> <p><b>3.1 Städtebaulicher Entwurf</b></p> <p>laufende Nummern 15, 17, 18, 19, 27, 28, 39, 43, 68, 71, 89, 93, 118, 133, 141, 158, 160, 163, 164</p>		
<p><b>Verknüpfung des alten Ortskerns mit dem neuen Plangebiet</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird kritisiert, dass nicht ersichtlich sei, ob das Neubauvorhaben autark alle Belange des täglichen Lebens abdecken und so als eigenständiger Ortsteil gelten kann. Oder soll das Neubaugebiet über das bestehende Rondorf abgedeckt werden? Auch wird die Befürchtung geäußert, dass sich der dörfliche Charakter von Rondorf verändert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Planung sieht eine Bebauung mit circa 1.300 neuen Wohnungen und einen neuen Quartiersplatz mit Einzelhandel vor. Ferner sollen eine weiterführende Schule, zwei Grundschulen und sechs Kitas realisiert werden. Die geplante soziale Infrastruktur soll den heute bereits bestehenden und planbedingten Bedarf an Schulplätzen abdecken. Der geplante Einzelhandel soll - zentral zwischen Alt-Rondorf“ mit dem Neubaugebiet gelegen - den Bedarf für die derzeitigen und neuen Bewohnerinnen und Bewohner decken.</p> <p>Städtebauliches Ziel ist es, den bestehenden Ort mit dem Neubaugebiet so zu verknüpfen, dass sich die Planung in den Bestand integriert. Ziel ist es ebenfalls den dörflichen Charakter zu erhalten. So werden mit der Planung die in die Rondorf üblichen Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser, wie aber auch Geschosswohnungsbau vorgesehen.</p>
<p><b>Städtebauliche Dichte</b></p> <p>Das Neubaugebiet verursacht ein zu starkes Bevölkerungswachstum mit den Folgen der Zunahme des Verkehrs und des Lärms sowie fehlender Freiräume.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der Rat der Stadt Köln hat am 11. Februar 2014 das Stadtentwicklungskonzept Wohnen beschlossen, im dem die Ausgangslage, die Ziele und Leitlinien sowie ein Handlungsprogramm für die Wohnbauentwicklung innerhalb von Köln dargelegt wird. Die Entwicklung dieses Handlungsprogrammes wurde notwendig, da es sich bei der Stadt Köln um eine wachsende Stadt handelt. Die Kölner Wohnungspolitik stellt sich der Herausforderung, für die zuziehenden und die bereits in Köln wohnenden Menschen ausreichend neue Wohnungen zu bauen und die vorhandenen Wohnungen zu sichern und zu verbessern.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Die Zielvorgaben, die bei der Beschlussfassung noch auf Daten aus dem Jahr 2011 basierten, wurden dabei mittlerweile überprüft und angepasst. Der ermittelte Gesamtwohnungsbedarf beläuft sich aktuell auf rund 66.000 Wohnungen bis Ende 2029. Ein Großteil davon wird bereits bis Ende 2019 vor allem im Geschosswohnungsbau benötigt. Damit liegt der Gesamtwohnungsbedarf deutlich höher als zunächst angenommen.</p> <p>Das Plangebiet ist Bestandteil des Wohnungsbauprogramms 2015 und soll einer erstmaligen baulichen Entwicklung für eine Wohnnutzung zugeführt werden. Im Wohnungsbauprogramm 2015 wird für diese Fläche (Rondorf Nord-West, Kennzeichnung: W 206-014) ein Wohnungsbaupotenzial von circa 900 Wohneinheiten vorgesehen, welche im Einfamilienhaus- bzw. Geschosswohnungsbau errichtet werden sollen. Die im Wohnungsprogramm dargestellte Flächengröße und der Flächenzuschnitt (28 ha) sind weitgehend identisch mit dem vorliegenden Plangebiet, werden aber um Erweiterungen im Norden und im Westen ergänzt. Weitere Flächen werden für die Erschließung und Sicherung einer Stadtbahntrasse notwendig.</p> <p>Aufgrund der zum Wohnungsbauprogramm noch gestiegenen Anzahl am notwendigen Wohnraum sowie um die Förderfähigkeit der notwendigen Stadtbahntrasse zu erhöhen erfolgte eine Erhöhung der geplanten Wohneinheiten auf 1.300. Die Stadt Köln reagiert damit auf den gestiegenen Bedarf an Wohnraum in Köln.</p> <p>Bezüglich den angesprochen Folgen der Zunahme des Verkehrs und des Lärms sowie fehlender Freiräume wird auf die Punkte Verkehr und Umwelt verwiesen.</p>
<b>Auswirkungen auf Rondorf</b>	Nein	Bei der Entwicklung von Rondorf Nordwest wird auf ein sozialverträgliches Wachstum geachtet. Die bestehende dörfliche Struktur soll erhalten bleiben. Es ist geplant, verschiedene

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es werden negative Auswirkungen auf Rondorf befürchtet. Als Beispiel wird zum Beispiel die Siedlung `Am Kölnberg` genannt. Rondorf darf nicht seine dörflichen Wurzeln verlieren.</p>		<p>Quartiere mit einer durchgängigen II-III-geschossigen Bebauung mit Staffelgeschoss Bebauung zu entwickeln. Lediglich am Quartiersplatz sind IV geschossige Gebäude mit Staffelgeschoss geplant. Es sollen unterschiedliche Gebäudeformen festgesetzt werden, sodass sich eine Vielfalt in der Baustruktur entwickeln kann.</p> <p>Der Entwurf sieht neben der baulichen Entwicklung auch eine große Grünfläche als zentrales Grünelement der neuen Siedlung vor.</p>
<p><b>Erhöhung der Wohneinheiten von 1.000 auf 1.300</b></p> <p>Die Erhöhung der Wohneinheiten von 1.000 auf 1.300 Wohneinheiten aus Gründen der Fördernotwendigkeit der geplanten Stadtbahn wird kritisiert. Es wird die Vermutung einer Wohneinheitenerhöhung aus rein wirtschaftlichen Gründen unterstellt.</p>	Nein	<p>Die Erhöhung der Wohneinheiten von vormals 1.000 auf 1.300 erfolgte insbesondere aufgrund des erhöhten Wohnraumbedarfs. In der Tat führt eine Verdichtung an Wohneinheiten auch zu einer Verbesserung der Förderfähigkeit des Ausbaus der Stadtbahnlinie. Rein wirtschaftliche Gründe stehen jedoch nicht im Vordergrund.</p>
<p><b>Weniger Wohneinheiten</b></p> <p>Eine geringere Wohneinheitenanzahl wird gefordert. Das Neubaugebiet geht zu Lasten der ruhigen Wohnverhältnisse.</p>	Nein	<p>Eine Reduzierung der Wohneinheitenanzahl erfolgt nicht. Es ist das erklärte Ziel der Stadt Köln, eine ausreichende Anzahl von Wohneinheiten aufgrund des erhöhten Wohnraumbedarfes zu realisieren. Es wird auf die Stellungnahme 3.1 Städtebaulicher Entwurf `Städtebauliche Dichte` verwiesen.</p>
<p><b>Einwohneranstieg verhindert Kaufkraftabwanderung</b></p> <p>Der Einwohneranstieg kann der Kaufkraftabwanderung entgegenwirken und die Basis für einen attraktiven Einzelhandel mit vielfältigen Dienstleistungen und mit Gastronomie sichern.</p>	Kenntnisnahme	Entfällt
<p><b>Trennende Wirkung durch der geplanten Gebäude und Stadtbahntrasse</b></p> <p>Die geplante III-geschossige Bebauung und die geplante Stadtbahntrasse bewirken zwischen dem bestehenden Ort und dem Plangebiet eine trennende Wirkung.</p>	Nein	<p>Bei den an die Bestandsbebauung heranreichenden geplanten Gebäuden sieht der Entwurf direkt angrenzend II-geschossige Reihen- bzw. Doppelhäuser mit Staffelgeschossen vor. Des Weiteren ist hier untergeordnet auch vereinzelt Geschosswohnungsbau geplant. Sämtliche Gebäude müssen die Abstands-</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Auch werden die III-geschossigen Gebäude als zu massiv bewertet. In den Bereichen, in welchen die Neubebauung mit III-geschossigen Reihenhäusern und Mehrfamilienhäusern an die Bestandsgebäude heranrücken, wird die Planung als unverhältnismäßig gesehen. Es wird generell eine maximal III-geschossige Gebäudehöhe zzgl. Dach- oder Staffelgeschoss gefordert.</p>		<p>flächen gemäß der BauO NRW einhalten, sodass ein ausreichender Abstand zu der Bestandsbebauung sichergestellt ist. Mit der Planung soll eine größtmögliche Verbindung zwischen Alt-Rondorf und dem Neubaugebiet geschaffen werden.</p> <p>Der derzeitige Entwurf von West 8 sieht für Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser eine max. III-Geschossigkeit vor. Für den Geschosswohnungsbau zum Park werden III-IV-geschossige Wohnungsbauten vorgesehen, wobei das IV Geschoss als Staffelgeschoss ausgebildet werden soll. Im weiteren Verfahren sind die genauen Höhen zu detaillieren.</p> <p>Die Stadtbahntrasse in ein wichtiger Baustein, um die bestehenden sowie die neuen Verkehre in Rondorf (und Meschenich) aufzunehmen. Damit die Stadtbahn nicht nur von den neuen Bewohnern von Rondorf Nordwest sondern auch von den heutigen Bewohnern gut zu erreichen ist, erfolgt eine ortsnahe Führung der Stadtbahntrasse. Stadtbahntrassen können in der Tat eine Zensur bzw. Trennung von Ortsteilen darstellen. Um diese Trennung möglichst gering zu halten, soll die Stadtbahn in einem Grüngleis geführt werden, sodass sich diese optisch gut in die Umgebung einfügt. Darüber hinaus werden mehrere Querungen vorgesehen. Neben der Entflechtungsstraße sind derzeit zwei weitere Querungen für den motorisierten Individualverkehr sowie sechs Querungen für Fußgänger bzw. Radfahrer vorgesehen. Hierbei ist zu beachten, dass die genaue Ausführung im Rahmen der Planfeststellung erfolgt.</p>
<p><b>Alternativstandorte für Wohnungsbau</b></p> <p>Es werden der Kirmesplatz in Rondorf, die Felder und Gartenanlagen im Bereich der Hahnenstraße und des Falkenwegs sowie die Felder an der Bödinger Straße als Alternativstandorte vorgeschlagen.</p>	Nein	<p>Die genannten Flächen sind nicht ausreichend, um bis zu 1.300 Wohneinheiten zu errichten. Darüber hinaus sind die Projektflächen im `Stadtentwicklungskonzept Wohnen` als Entwicklungsfläche vorgesehen. Der Flächennutzungsplan stellt das Siedlungsgebiet als Wohnbauflächen dar. Dies sind Planungsvorgaben, an denen sich die Stadt gebunden sieht,</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Auf eine Bebauung im Bereich des Galgenbergsees soll aus Gründen der Gefahrenabwehr verzichtet werden. Der Flächenverlust für Wohnungsbau könne stattdessen in den südlichen Bereichen von Rondorf ausgeglichen werden.</p>		<p>Für den Galgenbergsee sieht das vorliegende Konzept eine Inanspruchnahme vor. Ziel ist eine Umgestaltung des Sees, aber keine Verkleinerung. Unabhängig davon kann bei einer Inanspruchnahme des Sees bei einer Ausführung der Maßnahmen nach dem Stand der Technik sichergestellt werden, dass zukünftig keine Gefahren bestehen.</p>
<p><b>Lage lärmträchtiger Anlagen</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass nicht alle lärmträchtigen Anlagen des Neubaugebietes an den äußeren Rand der Bebauung gelegt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Als größter Lärmemittent ist wahrscheinlich die Stadtbahn zu sehen. Diese soll bewusst nicht an den Rand des Neubaugebietes sondern möglichst nah zum Bestand von Rondorf gelegt werden, damit auch die heutigen Bürger von Rondorf die Stadtbahn gut erreichen können. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird das Thema Lärm geprüft. Auch im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird die geplante Stadtbahntrasse in das Lärmgutachten eingestellt.</p> <p>Als weitere Lärmemittenten könnten die Einzelhandelseinrichtungen eingestuft werden. Diese sollen jedoch aus städtebaulichen Gründen möglichst nah an den bestehenden Ortskern gelegt werden, um hier eine gute Verbindungsmöglichkeit bzw. Erreichbarkeit über kurze Wege zu erzielen.</p>
<p><b>3.2 Quartierszentrum, Einzelhandel</b></p> <p>laufende Nummern 1, 6, 19, 35, 77, 79, 104, 133, 152, 157</p>		
<p><b>Kein Platz für das zukünftige Zentrum</b></p> <p>An der Kapellenstraße bzw. Rodenkirchener Straße ist kein Platz für das zukünftige Zentrum bzw. es wird befürchtet, dass sich bei Errichtung des Zentrums auf dem Parkplatz an der Kapellenstraße die Parkplatzknappheit verschärft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Rodenkirchener Straße / Rondorfer Hauptstraße soll weiterhin das Zentrum von Rondorf sein. Dieses wird um den Bereich des geplanten Supermarktes im Plangebiet erweitert. Hier sind ein Quartiersplatz sowie weitere Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe vorgesehen. Dieser Platz wird möglichst nah am heutigen Zentrum platziert, sodass die Bereiche räumlich miteinander gut verknüpft werden können.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Bestehendes Zentrum mit dem neuen zusammen wachsen lassen anstatt zwei Zentren</b></p> <p>Das alte Geschäftsviertel sollte mit dem neuen zusammenwachsen, da zwei Zentren nicht sinnvoll erscheinen.</p>	Ja	<p>Der neue Quartiersplatz wird so nah wie möglich an das bestehende Geschäftsviertel verortet und über eine direkte fußläufige Anbindung miteinander verbunden. Nutzer des motorisierten Individualverkehrs können den neuen Quartiersplatz über die Kapellenstraße und der inneren Erschließung des neuen Quartiers erreichen. Eine direkte verkehrliche Verbindung an die Rondorfer Hauptstraße ist aus Gründen der Verfügbarkeit der Grundstücke nicht möglich. Es ist jedoch gewünscht, die zukünftigen Verbindungswege möglichst attraktiv für Fußgänger und den Radfahrer zu gestalten.</p>
<p><b>Quartiersplatz zeitgleich mit der Wohnbebauung entwickeln</b></p> <p>Der geplante Quartiersplatz sollte zeitgleich mit der Wohnbebauung entwickelt werden und ein verbessertes Einzelhandelsangebot vorsehen (Lebensmittelvollsortimenter, Drogeriemarkt, Bäckerei, Restaurant mit Ganztags-Angeboten, individuellen Geschäften, Buchhandel).</p>	Ja	<p>Der geplante Quartiersplatz bildet einen zentralen Bereich innerhalb des Entwicklungsgebietes. Eine Zusammenhängende Realisierung ist ausdrücklich geplant. Als Ankermieter soll ein Vollversorger sowie ein Drogeriemarkt am geplanten Quartiersplatz errichtet werden. Generell ist die Festsetzung eines Sondergebietes für diesen Bereich vorgesehen, bei dem auch Nutzungen wie Restaurants sowie Dienstleistungsbetriebe zulässig sein sollen.</p>
<p>Es wird nachgefragt, ob es für die Stadtbahnhaltestelle am geplanten Zentrum konkrete Planungen gibt, diesen als Knotenpunkt unterschiedlicher Verkehrsmittel (Car-Sharing, E-Ladesäulen, Stadtbahn, Leihräder, Abstellanlagen für Fahrräder und Pkw) auszubauen.</p>	Ja	<p>Der Quartiersplatz soll eine hohe Aufenthaltsqualität für die heutigen und die neuen Bürgerinnen und Bürger erhalten. Eine Ausgestaltung als reiner Parkplatz ist nicht vorgesehen. Die notwendigen Stellplätze des Vollsortimenters sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden. Die Stadtbahnhaltestelle in unmittelbarer Nähe zum Quartiersplatz ist gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen. Abstellanlagen für Fahrräder werden im Bereich der Bahnhaltestelle vorgesehen.</p> <p>Darüber hinaus soll die Bushaltestelle in den Bereich der Stadtbahnhaltestelle verlegt werden, um kurze Umsteigeverbindungen zu schaffen. Car-Sharing Konzepte bzw. E-Ladesäulen werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes generell betrachtet.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Geplante Nahversorgung</b></p> <p>Bei der geplanten Nahversorgung ist darauf zu achten, dass die bestehenden Nahversorger an der Rondorfer Hauptstraße nicht in den Ruin getrieben werden.</p>	Ja	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Einzelhandelsgutachten erstellt, welches die Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche im Umfeld des Plangebietes untersucht.
<p><b>Begrenzung der Verkaufsfläche (VK)</b></p> <p>Es angeregt, vor der exakten Festlegung der Verkaufsfläche den bereits vorhandene Einzelhandel (REWE, NETTO, EDEKA) vor Ort gedanklich vollständig zu berücksichtigen. Eine überproportionierte Verkaufsfläche würde zumindest für den Betrieb des Rewe als existenzbedrohend angesehen. Es wird angeregt, dass der Markt eine Größe von circa 880 m<sup>2</sup> VK nicht überschreitet.</p>	Kenntnisnahme	<p>Das Einzelhandelsgutachten untersucht die Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche im Umfeld des Plangebietes aber auch auf die bestehenden Einzelhandelsbetriebe. In Abstimmung mit dem Lenkungskreis Einzelhandel wird im weiteren Verfahren eine maximale Verkaufsfläche für den Vollsortimenter verbindlich festgesetzt.</p> <p>Es ist bei einer geplanten Größe des Vollsortimenters von 2.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie zusätzlichen 600 m<sup>2</sup> für einen Drogeriemarkt nicht grundsätzlich auszuschließen, dass sich mittelfristig einer der beiden Vollsortimenter (REWE bzw. EDEKA), die jeweils unterdurchschnittlich große Betriebseinheiten und damit deutliche Wettbewerbsnachteile aufweisen, vom Markt zurückziehen könnten. Auch wenn die beiden Märkte aufgrund ihrer Standorte außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche nicht schützenswert im Sinne des Bau- und Planungsrechts sind, erfüllen sie dennoch wichtige Nahversorgungsfunktionen für die Wohnbevölkerung. Es ist daher im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen, welche Verkaufsflächen zulässig sein sollen und ob ggf. eine Verlagerung eines der beiden Märkte an den Planstandort umgesetzt werden kann. So stünde den Bewohnern des Stadtteils Rondorf ein moderner Vollsortimenter als Nahversorger zur Verfügung und der entsprechende Markt könnte seine Wettbewerbsposition deutlich ausbauen.</p>
<p><b>Eröffnung des neuen Einzelhandel</b></p> <p>Es wird angeregt, die neuen Einzelhandelsflächen nicht bereits in den ersten Stufen des Neubauprojektes zu etablieren, sondern erst, wenn</p>	Kenntnisnahme	Der Vorhabenträger beabsichtigt, das Gesamtgebiet sukzessive in Bauabschnitten zu realisieren. Es ist nicht beabsichtigt,

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
ein Großteil der Häuser bezogen ist. Eine frühere Bereitstellung des Marktes könnte für die vorhandenen Märkte existenzbedrohend sein.		die Einzelhandelsstandorte vor der Wohnbebauung zu realisieren. Eine genaue Festlegung der Bauabschnitte erfolgt im weiteren Verfahren.
<b>3.3 Wohnformen, öffentlich geförderter Wohnungsbau</b> laufende Nummern 1, 79, 104, 118, 135, 152, 157, 163, 164		
<b>Öffentlich geförderter Wohnungsbau</b> Der geplante Anteil von 30 % für den öffentlich geförderten Wohnungsbau wird begrüßt. Es wird bemängelt, dass 434 Sozialwohnungen neben den bereits bestehenden Flüchtlingsheimen in Rondorf angesiedelt werden sollen. Dies würde zu einer negativen Sozialstruktur in Rondorf führen. Es wird nachgefragt, wer den vorgegebenen Anteil im Rahmen des kooperativen Baulandmodells überwacht.	Kenntnisnahme	Mit der Regelung, einen Teil der Wohnungen im öffentlich geförderten Segment zu realisieren, wird dem Ziel der Stadtentwicklung nach bezahlbarem Wohnraum gefolgt. Die Stadt Köln und der Vorhabenträger werden einen städtebaulichen Vertrag abschließen, der eine entsprechende Regelung enthalten wird. Mit der Planung von 1.300 neuen Wohneinheiten ergeben sich mindestens 390 neue öffentlich geförderte Wohnungen auf das gesamte Plangebiet von über 30 Hektar verteilt. In diesem Verhältnis kann von einer Sozialverträglichkeit ausgegangen werden, auch wenn im Umfeld bereits öffentlich geförderte Wohnungen bestehen. Es ist erklärtes Ziel der Stadt Köln, den öffentlich geförderten Wohnraum auszubauen, da diesbezüglich im Stadtgebiet insgesamt eine Unterversorgung besteht.
Es wird dargelegt, dass für den Anfang vom Lindenweg sozial geförderter Wohnungsbau beantragt wurde, dieser jedoch abgelehnt wurde, da er zu nah an der Autobahn A 4 gelegen sei. Nun sei der sozial geförderter Wohnungsbau im neuen Plangebiet vorgesehen.	Kenntnisnahme	Der Stadt ist nicht bekannt, ob hier ein entsprechender Antrag gestellt wurde.
<b>Wohnungsmischung von selbstgenutztem Wohneigentum, Mietwohnungsbau und Baugenossenschaften</b> Es wird nachgefragt, welches prozentuale Verhältnis der Wohnungsmischung (selbstgenutztes Wohneigentum, Mietwohnungsbau und Baugenossenschaften) vorgesehen ist und wie der Übergang von Alt zu Neu gestaltet wird.	Kenntnisnahme	Ziel des Vorhabenträgers ist es, eine ausgewogene Wohnungsmischung zu realisieren.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Alternative Wohnformen/ Mehrgenerationenwohnen</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass der derzeitige Entwurf keine alternativen Wohnformen, insbesondere in Form der Mehrgenerationenwohnen vorsähe. Gemäß Ratsbeschluss vom 08.04.2014 seien beim Verkauf von städtischer Flächen neue gemeinschaftliche Wohnformen zu berücksichtigen. Dieses sollte in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Investor Amelis gesichert werden.</p>	Ja	Im städtebaulichen Konzept ist ein Mehrgenerationen-Wohnhof im zentralen Bereich des geplanten Quartiersplatz vorgesehen.
<p><b>3.4 Soziales und Pflege</b></p> <p>laufende Nummern 40, 79, 139, 152</p>		
<p><b>Angebote für Kurz- und Langzeitpflege und Tagesangebote und Wohnangebote zum Wohnen mit Betreuungsbedarf</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass es im Süden des Stadtbezirkes Rodenkirchen keine Einrichtungen für Kurz- und Langzeitpflege, keine Tagesangebote, keine Wohnangebote zum Wohnen mit Betreuungsbedarf gibt. Auch sähe das Amt für Soziales und Senioren einen Bedarf für eine vollstationäre Einrichtung, evt. auch im Verbund mit einer solitären Kurzzeitpflegeeinrichtung. Der konkrete Bedarf läge sogar bei über der maximalen Platzzahl für vollstationäre Pflegeeinrichtungen von 80 Plätzen. Im Plangebiet sollten daher entsprechende Angebote geschaffen bzw. preisgünstige Flächen für diese Nutzungen angeboten werden.</p>	Kenntnisnahme	Im Rahmen eines allgemeinen Wohngebietes sind neben Wohnen unter anderem auch Anlagen für soziale und gesundheitliche Zwecke zulässig. Demnach sind sowohl Seniorenheime, seniorenrechtliche Wohnungen, Tagespflege und Pflegeheime etc. zulässig. Konkrete Planungen hierzu liegen bislang aufgrund des Planungsstandes noch nicht vor.
<p><b>Kindertagesstätten/ Kindergarten und Pflegeheim auf einem Grundstück</b></p> <p>Es wird angeregt, in Anlehnung an generationenübergreifende Projekte eine gemeinsame Entwicklung von Kindertagesstätten / Kindergarten und Pflegeheim auf einem Grundstück voran zu treiben und eine hierfür ausreichend bemessene Fläche vorzusehen.</p>	Kenntnisnahme	Entsprechende Flächen stehen im Plangebiet zur Verfügung. Konkrete Planungen hierzu liegen bislang aufgrund des Planungsstandes noch nicht vor.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>3.5 Soziale Infrastruktur (Schulen, Kindertagesstätten)</b> laufende Nummern 1, 19, 68, 79, 104, 126, 127, 133, 141, 152, 157		
<b>Geplante Schulen und Kindertagesstätten</b> Von den Einwender/-innen erfolgen unterschiedliche Bewertungen zu den geplanten Schulen und Kindertagesstätten. Zum Teil werden diese als sinnvoll und als ausreichend erachtet. Kritische Stellungnahmen beschreiben, dass aufgrund des demografischen Wandels zu viele Einrichtungen geplant würden. Bei Reduzierung der genannten Einrichtungen könnte der gewonnene Platz einer großzügigen Schulsportanlage zugutekommen. Diese könne auch von der Grundschule und der weiterführenden Schule genutzt werden.	Kenntnisnahme	Der Bedarf von Kindergärten- und Grundschulplätzen wurde vom Amt IV/2 Integrierte Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung ermittelt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde diskutiert, ob eine Grundschule mit sechs Zügen oder zwei Grundschulen mit einmal vier bzw. einmal zwei Zügen errichtet werden sollen. Das Fachamt entschied sich für zwei Grundschulstandorte, um auf zukünftig Entwicklungen im Bereich der notwendigen Schülerzahlen flexibler reagieren zu können. Bei einem reduzierenten Bedarf wäre es denkbar, eine Schule aufzugeben oder umzunutzen, zum Beispiel als Seniorenheim.  Der Bedarf für eine Schulsportanlage wurde vom zuständigen Fachamt nicht angemeldet.
<b>Flexible Umnutzung der geplanten Grundschulstandorte</b> Es wird dargestellt, dass die bestehende Grundschule an der Adlerstraße in den vergangenen Jahren zwischen drei und sechs Zügen aufwies. Es sei damit zu rechnen, dass zu einem späteren Zeitpunkt zwei Grundschulen in Rondorf ausreichend seien. Daher wird nachgefragt, ob die Lage der geplanten Schulen – insbesondere die weiterführende Schule – so geplant sei, dass eine der Grundschulen optional in die weiterführende Schule integriert werden kann.	Kenntnisnahme	Eine geplante Grundschule befindet sich in fußläufiger Entfernung zur der weiterführenden Schule. Bei einem reduzierten Bedarf an Grundschul- und einem steigenden Bedarf an Plätzen für die weiterführende Schule wäre es grundsätzlich möglich, die Grundschule in die weiterführende Schule zu integrieren.
<b>Zeitgleiche Umsetzung der sozialen Infrastruktureinrichtungen und der Wohnbebauung</b> Von den Einwender/-innen wird gefordert, dass die sozialen Infrastruktureinrichtungen zeitgleich mit der Wohnbebauung erfolgen sollten. Eine Inbetriebnahme erst Jahre nach Einzug der neuen Bürger sei nicht angebracht.	Kenntnisnahme	Es ist vorgesehen, dass die weiterführende Schule, eine Grundschule sowie einige Kitastandorte mit als erstes umgesetzt werden sollen.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Es wird nachgefragt, ob es einen „Masterplan“ für Kitas gibt, so dass eine 24-Stunden-Betreuung, zumindest eine Betreuung zu sehr frühen und zu sehr späten Arbeitszeiten von Eltern möglich wird.</p>		<p>Die Festlegung Öffnungs- und Betreuungszeiten von Kitas ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.</p>
<p><b>Sicherheit im Straßenverkehr im Bereich der Schulen</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird nachgefragt, ob die Straßen so konzipiert sind, dass ein sicheres Aussteigen ohne Straßenüberquerung möglich sein wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Festsetzung der Flächen für die Schulen nach Größenvorgaben durch das Fachamt.</p> <p>Bei Planung der Straßen werden die Hol- und Bringverkehre berücksichtigt im Bereich der Schulen berücksichtigt. Insbesondere für die weiterführende Schule wurde Wert darauf gelegt, dass diese in unmittelbarer Nähe zu einer Haltestelle der Stadtbahn errichtet wird. Hier sollen vermehrt Anreize geschaffen werden, dass die Schülerinnen und Schüler mit der Stadtbahn zur Schule kommen.</p>
<p><b>(Außen)Sportanlage</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird angeregt, eine (Außen)Sportanlage vorzusehen. Diese Anlage sollte eine Laufbahn (mindestens 250 m), ein darin eingebettetes Spielfeld, eine Sprintstrecke (100 m), eine Sprunganlage (Weit- und Hochsprung) sowie eine Wurfanlage (Kugelstoßen, Diskus und Speerwurf) enthalten. Die Anlage sollte auch durch die Grundschule genutzt werden können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Eine entsprechende öffentlich zugängliche Anlage ist derzeit im Plangebiet nicht vorgesehen. Im Rahmen der geplanten Errichtung neuer Schulen werden solche Anlagen vorgehalten, soweit diese für den Schulbetrieb benötigt werden.</p>
<p><b>3.6 Sport- und Freizeiteinrichtungen</b></p> <p>laufende Nummern 11, 35, 79, 118, 127, 152</p>		
<p><b>Kinderspielplatz Ecke Weißdornweg / Lindenweg</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird gefordert, dass der seit Jahren geplante und genehmigte Kinderspielplatz an der Ecke Weißdornweg / Lindenweg in Hochkirchen (neben dem Flüchtlingsheim) gebaut wird.</p>	<p>Ja</p>	<p>Der genannte Kinderspielplatz befindet sich in Realisierung.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Sportplatzplanung an der Husarenstraße/ Kapellenstraße</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird nach der geplanten Sportplatzplanung an der Husarenstraße / Kapellenstraße gefragt.</p>	Kenntnisnahme	Für den geplanten Sportplatz an der Husarenstraße / Kapellenstraße besteht ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Die Umsetzung erfolgt unabhängig von diesen Bauleitplanverfahren.
<p><b>Konzept zur Nutzung der künftigen Sportanlagen/ Turnhallen der neuen Schulen/ Konzept für eine offene Sportinfrastruktur wie Bolz- und Basketballplatz, Skateranlage, Fußball</b></p> <p>Von den Einwender/-innen wird nachgefragt, ob es ein mit den Sportvereinen abgestimmtes Konzept zur Nutzung der künftigen Sportanlagen, insbesondere auch der Turnhallen der neuen Schulen sowie ein Konzept für eine offene Sportinfrastruktur wie Bolz- und Basketballplatz, Skateranlage, Fußball etc. gibt, welcher nicht über Vereine organisiert wird, gibt. Ebenfalls wird nachgefragt, ob es Begegnungsplätze für Jugendliche geben wird, welche so platziert sind, dass sie Anwohner nicht stören.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die geplanten Turnhallen sollen außerhalb der Schulzeiten auch den ansässigen Sportvereinen zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes sollen neben dem kurzfristig umzusetzenden Kinderspielplatz am Weißdornweg weitere vier Spielplätze errichtet werden. Diese sind im Bereich des Quartierspark sowie bei der Kapellenstraße vorgesehen.</p> <p>Des Weiteren soll ein Bolzplatz westlich des Plangebietes und nördlich des neuen Sportplatzes entwickelt werden. Dieser Standort wurde aufgrund der guten Erreichbarkeit und aus lärmtechnischen Gründen gewählt.</p> <p>Weitere Planungen für Basketballplätze und Skateranlagen sind derzeit nicht vorgesehen.</p>
<p><b>Haus der Familie</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob es im Rahmen des Neubaugebietes Möglichkeiten gibt, eine entsprechende Einrichtung zum „Haus der Familie“ mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen, da das bestehende „Haus der Familie“ an einer Kapazitätsgrenze arbeitet.</p>	Kenntnisnahme	Es gibt Überlegungen, im Quartierspark ein Gebäude zu integrieren, welches für die Rondorfer Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung stehen soll. Denkbar wäre zum Beispiel auch ein „Haus der Familie“. Die Finanzierung der Realisierung und Unterhaltung muss allerdings unabhängig von der Planung erfolgen.
<p><b>Sportanlage des SC Rondorf</b></p> <p>Es wird kritisiert, dass die gezeigten Pläne und Modelle nicht die neue Sportanlage des SC Rondorf aufzeigen. Dieses würde Gefahren für die Umsetzung der beiden Vorhaben bedeuten. Es müsse für alle ersichtbar sein, dass neben der englischen Schule der neue Sportplatz geplant sei. Ansonsten sei zu befürchten, dass Immobilien-Interessenten oder bereits Zugezogene gegen den Bau des neuen Sportplatzes</p>	ja	Der geplante Sportplatz des SC Rondorfs wird in den städtebaulichen Entwurf nachrichtlich übernommen. Im Bebauungsplanentwurf sowie später im rechtsverbindlichen Bebauungsplan werden benachbarte Bebauungspläne genannt.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
prozessieren könnten. Dies würde zu weiteren Verzögerungen bzw. zu Vermarktungsproblemen führen.		
<b>3.7 Sonstiges zum Thema städtebaulicher Entwurf und Infrastruktur</b> laufende Nummern 7, 14, 35, 79, 99, 139, 152		
<b>Kitaplanung auf Fremdgrundstück</b> Es wird gerügt, dass auf einem Privatgrundstück eine in Planung befindliche Kita vorgesehen wurde, ohne dass die Eigentümer vorher in Kenntnis gesetzt wurden. Auch wurden die Eigentümer nicht um Erlaubnis zur Veröffentlichung gebeten. Außerdem seien die Eigentümer auch von Anfang an bereit und die der Lage, auf ihrem Grundstück selbst zu bauen.	Prüfung im weiteren Verfahren	Der Vorhabenträger steht mit den Eigentümern des Grundstücks in Gesprächen, mit dem Ziel eine einvernehmliche Regelung zur Einbringung des Grundstücks in das Verfahren zu schließen.
<b>Tennisplätzen am Großrotter</b> Es wird nachgefragt, ob auf den Außen-Tennisplätzen am Großrotter Weg zukünftig Häuser errichtet werden sollen.	Nein	Der angesprochene Bereich liegt außerhalb des Bebauungsplanverfahrens und wird im Flächennutzungsplan der Stadt Köln nicht als Wohnbaufläche dargestellt. Eine Wohnbebauung ist in diesem Bereich derzeit planungsrechtlich nicht möglich.
<b>Schrebergärten Husarenstraße</b> Es wird nachgefragt, ob die Schrebergärten der Husarenstraße von der Planung betroffen seien.	Kenntnisnahme	Die Schrebergärten an der Husarenstraße sind von der Planung nicht berührt. Einzig die Zufahrt zur Entflechtungsstraße wird geringfügig angepasst.
<b>Inanspruchnahme privater Flächen</b> Es wird bemängelt, dass private Grundstücke für die Planung in Anspruch genommen werden, die heute mit einer anderen Nutzung belegt sind. Die könne auch Existenz zerstörend sein.	Prüfung im weiteren Verfahren	Grundsätzlich können für die städtebauliche Entwicklung eines Plangebietes auch private Flächen, d.h. Grundstücke, die sich nicht im Eigentum der Stadt Köln oder des Vorhabenträgers befinden, mit in die Planung einbezogen werden. Im Verfahren gilt es zu prüfen und zu konkretisieren, ob und in welchem Umfang die jeweiligen Flächen für den Gesamtzusammenhang der Planung benötigt werden. Um die Flächenverfügbarkeit zu überprüfen zu können, werden die Eigentümer mit in die Planung einbezogen.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Mehrzweckraum</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob es vorgesehen ist, einen Mehrzweckraum, z. B. innerhalb der weiterführenden Schule, zu errichten, der auch seitens der Bürger Rondorfs vielfältig nutzbar ist.</p>	Kenntnisnahme	Im Rahmen eines allgemeinen Wohngebietes sind neben Wohnen unter anderem auch Anlagen für soziale und gesundheitliche Zwecke zulässig somit auch Mehrzweckräume für Bürgerinnen und Bürger. Die Verortung sowie die Finanzierung und Unterhaltung muss unabhängig von der Planung erfolgen.
<p><b>Bestehende Wasserleitung im Wirtschaftsweg vom Weißdornweg in Richtung Rodenkirchener Straße</b></p> <p>Es erfolgt der Hinweis, dass im Bereich des derzeit vorhandenen Wirtschaftsweg vom Weißdornweg in Richtung Rodenkirchener Straße unter der Straße eine Wasserleitung besteht, welche seinerseits im Zuge des Baugebiets Corona Rondorf verlegt worden ist. Bei der Verlegung sei nicht davon ausgegangen worden, dass dieser Bewirtschaftungsweg für den normalen Straßenverkehr erweitert werden könnte. Die Wasserleitung müsste demnach mit erheblichen technischen und finanziellem Aufwand so verlegt werden, dass auch bei einer Nutzung der geplanten Straße durch Schwerverkehr kein Schaden an der Wasserleitung entsteht.</p>	Kenntnisnahme	Die Lage der Wasserleitung ist bekannt. Da die Entflechtungsstraße nicht nördlich verläuft, ist eine Berücksichtigung der Leitung nicht erforderlich.
<p><b>Begegnungsräume/ Stadtteilbibliothek</b></p> <p>Es wird angeregt, Begegnungsräume zu schaffen. Daher sollten kleine Gewerbeeinheiten in die Wohnsiedlungen integriert werden wie zum Beispiel Bäcker oder Kiosk mit Postfiliale, Eisdiele an Park, Räume für VHS Kurse, Apotheke, Arztpraxis, Therapieräume, Yogaschule sowie eine Stadtteilbibliothek.</p>	Kenntnisnahme	Innerhalb eines allgemeinen Wohngebietes sind neben Wohngebäuden auch die der „Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe“ und „Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke“ zulässig. Die angeregten kleinen Gewerbeeinheiten und eine Stadtteilbibliothek werden somit über den Bebauungsplan nicht ausgeschlossen und können bei entsprechender Nachfrage errichtet werden.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>3.8 Qualitätssicherung</b> laufende Nummern 79, 152		
<b>Gestaltungssatzung/ Gestaltungsleitlinien für den öffentlichen Raum, für die Architektur und die privaten Grünflächen</b> Es wird nachgefragt, ob es verbindliche Gestaltungsleitlinien für den öffentlichen Raum, für die Architektur und die privaten Grünflächen geben wird. Diesbezüglich wird nachgefragt, ob diese Leitlinien im Bebauungsplan oder in Form einer Gestaltungssatzung festgesetzt werden können. Vertiefend wird nachgefragt, ob es eine Gestaltungssatzung geben wird, um die einzelnen Architekturstile in einen gestalterischen Zusammenhang zu bringen.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Planung soll ein Gestaltungshandbuch entworfen werden, das Vorgaben für die gestalterische Entwicklungen im Plangebiet macht.
Es wird nachgefragt, wie die geplante positive Kleinteiligkeit auch in der Umsetzungsphase garantiert werden können.	Kenntnisnahme	Im Bebauungsplan werden u. a. Bereiche für die Errichtung von Einfamilien-, Doppel- bzw. Reihenhäusern sowie von Geschosswohnungsbau festgesetzt werden, welche die grundlegenden Gedanken des Entwurfs von West 8 sichern werden.
<b>Wettbewerbsverfahren</b> Es wird nachgefragt, ob es für die einzelnen Baufelder Wettbewerbsverfahren geben wird, um die gestalterische Qualität zu sichern.	Ja	Für einzelne Baufelder ist vorgesehen, Qualifizierungsverfahren durchzuführen.
<b>Grundstücksvergabe für Baugenossenschaften, Baugemeinschaften, Mehrgenerationenprojekte, selbstgenutztes Eigentum, Mietwohnungsbau</b> Es wird nachgefragt, wie Baugenossenschaften, Baugemeinschaften, Mehrgenerationenprojekte, selbstgenutztes Eigentum, Mietwohnungsbau etc. bei der Grundstücksvergabe angemessen berücksichtigt werden. Es wird nachgefragt, ob hier ausschließlich der höchste Grundstückspreis oder auch die Qualität des Konzeptes ausschlaggebend sei. Diesbezüglich wird auch nachgefragt, wie sichergestellt werde,	Kenntnisnahme	Mit der Entwicklung des Wohnquartieres soll ein wesentlicher Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung an Einfamilienhäusern, Eigentumswohnungen sowie Wohnungen im geförderten Geschosswohnungsbau geleistet werden. Es ist geplant, verschiedene Wohnquartiere zu entwickeln und 30% der neuen Wohneinheiten als öffentlich geförderte Wohnungen zu errichten, so dass die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen ermöglicht werden. Darüber hinaus wird ein Vertriebskonzept mit einer Konkretisierung der Planung durch den Vorhabenträger erarbeitet. Dabei

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
dass möglichst viele Einkommensgruppen und Lebensformen in Rondorf ihr neues Zuhause finden.		werden auch Sonderformen wie zum Beispiel Mehrgenerationenprojekte berücksichtigt.
<b>3.9 Flächennutzungsplanverfahren</b> laufende Nummern 26, 45, 66, 67, 70		
<b>Flächennutzungsplanänderung</b> Zu der geplanten Flächennutzungsplanänderung liegt ein Widerspruch des Trägers der Landschaftsplanung vor. Es wird daher gefordert, auf die Änderung des Flächennutzungsplanes zu verzichten und die dadurch erforderlichen Anpassungen am Projekt vorzunehmen.	Nein	Die städtebauliche Planung sieht eine Überschreitung der im Flächennutzungsplan dargestellten Siedlungsfläche vor und überplant Flächen für die Landwirtschaft, Grünflächen mit teilweise landwirtschaftlicher Nutzung sowie Vorrang- und Maßnahmenflächen. Entsprechend sind Konflikte mit den Aussagen des Landschaftsplans und des Flächennutzungsplan zu erwarten.  Es handelt sich um einen dynamischen Planungsprozess, welcher alle Belange der städtebaulichen Entwicklung und des Umweltschutzes berücksichtigen muss. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Träger der Landschaftsplanung. Eine finale Prüfung des Trägers der Landschaftsplanung erfolgt zu einem Planungsstand, in welchem die städtebaulichen und umwelttechnischen Erfordernisse miteinander und gegeneinander abgewogen wurden.
<b>Tennisakademie</b> Als planungsrechtliche Kompensationsmöglichkeit für den Einschnitt in die privaten Grundstücke der Tennisakademie aufgrund der geplanten Entflechtungsstraße wird eine Änderung des Flächennutzungsplans beantragt. Im Bereich Weißdornweg / Großrotter Weg sollte ein Mischgebiet bzw. östlich anschließend an die zurzeit bestehende Tennisfläche ein Wohngebiet bis zur geplanten Entflechtungsstraße nördlich / nordöstlich dargestellt werden.	Nein	Die nun geplante Vorzugsvariante 4a.2+ bzw. auch die Variante 4.3 führen nicht mehr zu einer Inanspruchnahme von Grundstücken der Tennisakademie.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<b>3.10 Bebauungsplanverfahren</b> laufende Nummern 15, 17, 18, 26, 27, 43, 45, 70, 107, 158		
<b>Veröffentlichung der auf der Abendveranstaltung gezeigten Präsentation</b> Es wird bemängelt, dass die auf der Bürgerversammlung am 29.06.2018 gezeigten Folien nicht veröffentlicht worden seien, obwohl dieses bei der Versammlung zugesagt worden sei.	Kenntnisnahme	Auf der Bürgerversammlung am 29.06.2018 wurde zugesichert, die präsentierten Folien auf den Internetseiten der Stadt Köln zu veröffentlichen. Dies erfolgte nach vollständiger Prüfung der Nutzungs- und Veröffentlichungsrechte.  <a href="https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/bebauungsplaene/aktuelle-bebauungsplaene/rondorf-nord-west-koeln-rondorf">https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/bebauungsplaene/aktuelle-bebauungsplaene/rondorf-nord-west-koeln-rondorf</a>
<b>Erläuterung des Verfahrensablaufs</b> Es wird darum gebeten, den weiteren Verfahrensablauf zu erklären. Dabei solle insbesondere dargelegt werden, die nächsten anstehenden Termine und Fristen zu nennen. Ferner wird um Rückmeldungen an die Bevölkerung bzw. dem Personenkreis gebeten, welche im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen abgegeben haben.	Kenntnisnahme	Nach Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB erfolgt die Ausarbeitung der Unterlagen aus den eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung für den Beschluss der Politik über die weiteren Planinhalte.  Im Anschluss erfolgen die Ausarbeitung der Planunterlagen und die Erstellung des Bebauungsplan-Entwurfs für die Offenlage. Nach Durchführung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB erfolgt die Offenlage gemäß § 3 (2) BauGB, bei der die Öffentlichkeit erneut Stellung zu den beiden Bauleitplanverfahren nehmen kann. Diese werden ausgewertet. Sofern sich hieraus keine Änderungen des Bebauungsplan-Entwurfes ergeben, wird dieser durch Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Köln und anschließende öffentliche Bekanntmachung zur Rechtskraft gebracht.  Nach einem ggf. erfolgten Satzungsbeschluss werden die Stellungnehmer über den Umgang der Stellungnahmen informiert.  Aufgrund des großen Entwicklungsgebietes und seiner bedeutsamen Planung ist geplant, im Zusammenhang mit der Offenlage eine erneute öffentliche Bürgerinformation durchzuführen.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Weitere Informationen zum Bebauungsplanverfahren sind auf den Internetseiten der Stadt Köln zu finden:</p> <p><a href="https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/bebauungsplaene/aufstellen-eines-bauleitplanes">https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/planen-bauen/bebauungsplaene/aufstellen-eines-bauleitplanes</a></p> <p>Darüber hinaus wird die Öffentlichkeit ebenfalls bei den Planfeststellungsverfahren für die Entflechtungsstraße und für die Stadtbahntrasse sowie beim wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren beteiligt. Einen verbindlichen Zeitplan kann es zu diesem frühen Verfahrensstand nicht geben.</p>
<p><b>Tennisakademie –Wertverlust oder Kompensation durch Planungsrecht</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass die für den Teilabschnitt der Entflechtungsstraße notwendige Abgabe von erforderlichen Grundstücken den dauerhaften Betrieb und die Existenz des Standorts der Tennisakademie gefährden könne.</p> <p>Die damaligen Kriterien zur Wahl der Immobilie waren unter anderem, dass kein Durchgangs- oder Individualverkehr an der Immobilie vorbeiführt, bei gleichzeitig exzellenter Verkehrsanbindung. Der Bau der Entflechtungsstraße würde diesen Standortqualitäten widersprechen, zumal bei einer Anbindung an die Meschenicher Umgehungsstraße mit deutlich mehr Autoverkehren zu rechnen sei. Die bestehende Wohn- und Arbeitsstättenqualität würde durch die Entflechtungsstraße immens reduziert. Ein Ersatz dieser Immobilie würde, soweit er überhaupt zu finden sei, ein Vielfaches mehr kosten, als durch den Verkauf der Flächen zu erzielen sei.</p> <p>Der Wunsch zu der Errichtung der Entflechtungsstraße kann nachvollzogen werden, jedoch würde dann eine planungsrechtliche Kompensationsmöglichkeit erforderlich. Es wird daher beantragt, als Kompensation für die Eingriffe in die Tennisakademie durch die Stadt Köln einen Bebauungsplan aufzustellen, dessen Geltungsbereich die in der Stellungnahme genannten Grundstücke umfassen soll. Durch einen</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Mit Datum vom 26.03.2020 fasste der Rat der Stadt Köln den Beschluss, die Entflechtung auf der Grundlage der sogenannten Südvariante 4a.2+ weiterzuverfolgen, dabei aber den östlichen Abzweig der Vorzugsvariante nach Norden zur Hahnenstraße entfallen zu lassen (Variante 4.3) und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen. Diese Variante beinhaltet nicht mehr Bereiche der Tennisakademie, sodass die aufgeführten Bedenken nun nicht mehr von Relevanz für die Planung sind.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>teilweisen bzw. überwiegenden Geschosswohnungsbau in geschlossener Bauweise mit entsprechenden Lärmschutzvorkehrungen könnte das Vorhaben dazu beitragen, die Lärmemissionen der Entflechtungsstraße als auch des vorhandenen Autobahnkreuzes gegenüber den bereits bestehenden Wohnbebauungen abzuschirmen. Diese Maßnahme soll als Interessensausgleichs für die durch den Neubau der Entflechtungsstraße betroffenen Anlieger dienen.</p>		
<p><b>3.11 Planfeststellungsverfahren</b> laufende Nummer 13</p>		
<p><b>Bürgerbeteiligung im Rahmen der Planfeststellungsverfahren</b> Es wird nachgefragt, ob sich die Bürger auch im Rahmen der Planfeststellungsverfahren zur Entflechtungsstraße einbringen können und, ob die Bürger über dieses Verfahren informiert würden bzw. in welcher Form die Information erfolgt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Öffentlichkeit wird auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Entflechtungsstraße beteiligt. Neben einer frühzeitigen Bürgerinformation erfolgt auch in diesem Verfahren die Auslage der Pläne, zu denen sich die Öffentlichkeit äußern kann.  Über das Amtsblatt wird zur gegebenen Zeit die Öffentlichkeit über die Beteiligungsschritte informiert.</p>
<p><b>3.12 Projektkoordination</b> laufende Nummern 79, 104, 133, 152, 157</p>		
<p><b>Projektkoordinator/in</b> Es wird nachgefragt, wann der/die seitens der Verwaltung zugesagten Projektkoordinator/in einsetzt werde. Es sei unverzichtbar, dass das Projekt Rondorf Nord-West von einem/einer Projektkoordinator/in gesteuert wird, der/ die die Arbeiten im Gesamtkontext Politik-Verwaltung-Investor-Bau-träger koordiniert. Es wird nachgefragt, wer den/die Projektkoordinator/in stellen werde, die Stadt Köln oder der Projektentwickler?  Es wird dargelegt, dass der Projektkoordinator dafür Sorge tragen</p>	<p>Ja</p>	<p>Seit August 2018 ist eine Fachreferentin für Großprojekte eingestellt worden, welche dem Dezernat Stadtentwicklung, Planung, Bauen und Wirtschaft unterstellt ist.  Die Dezernats- und Fachämterübergreifende Projektarbeit er</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
solle, dass die beteiligten Ämter und Dienststellen nicht unabhängig voneinander sondern koordiniert zusammen arbeiten.		folgt über eine Lenkungsgruppe, welche die Fachreferentin koordiniert und in welcher sie mitwirkt.
<b>3.13 Sonstiges ohne Themenzuordnung</b> laufende Nummern 8, 28, 31, 35, 39, 41, 79, 87, 88, 152, 159		
<b>Neuer Vorstand des SC Rondorf 1912 e.V.</b> Es wird mitgeteilt, dass in der Mitgliederversammlung des SC Rondorf 1912 e.V. ein neuer Vorstand gewählt worden ist. Hierbei hat sich die Zuständigkeit des Aufgabenkreises „neue Platzanlage und neues Vereinsheim“ geändert. Aus diesen Gründen wird darum gebeten, dass der mündliche Vortrag im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung am 29.06.2018 des Vertreters des SC Rondorfs als seine private Erklärung einzuordnen. Entsprechend soll auch zukünftig nur noch mit den neuen Vertretern die Angelegenheiten besprochen werden. Ebenso wird darum gebeten, dem Stellungnehmer die E-Mailanschriften von Frau Müller (Amtsleitung Stadtplanungsamt) sowie Herrn Baudezerent Greitemann mitzuteilen, damit sie ebenfalls über den Personenwechsel informiert werden können.	Kenntnisnahme	Entfällt. Bei ggf. notwendigen Abstimmungen bzgl. des Sportplatzes erfolgen diese ausschließlich mit den in der Stellungnahme genannten Personen. Eine Weiterleitung der Mail-Adressen an die Amtsleitung bzw. Dezernatsleitung folgt nicht. Hierfür hat der Vorstand selber Sorge zu tragen.
<b>Referenzen des Planungsbüros West 8</b> Es wird darum gebeten, die Referenzen des Planungsbüros West 8 darzulegen, um sicherzustellen, dass das Büro mit vergleichbaren Projekten bereits vertraut ist. Die Referenzprojekte sollten hinsichtlich Planung und Durchführung erfolgreich abgeschlossen sein.	Kenntnisnahme	Bei West 8 handelt es sich um ein renommiertes international tätiges Planungsbüro mit Büros in Rotterdam, New York und in Belgien. Auf folgender Homepage kann sich die Öffentlichkeit über die Arbeit und Referenzen des Büros informieren: <a href="http://www.west8.com">http://www.west8.com</a>
<b>Zweifel an Berücksichtigung der Stellungnahmen</b> Es wird bezweifelt, dass die Bedenken und Anregungen der Bürger gesammelt und berücksichtigt werden. Dies sei bei der Errichtung des Flüchtlingsheims in Rondorf schon nicht erfolgt. Hier sei keine Rücksicht auf die Anwohner genommen worden. Durch das Flüchtlingsheim	Kenntnisnahme	Alle in der genannten Frist eingegangenen Stellungnahmen, einschließlich sechs verfristete Stellungnahmen, sowie die Niederschrift der öffentlichen Abendveranstaltung werden vom Stadtplanungsamt unter Beteiligung der Fachämter ausgewertet. Die Ergebnisse werden in einer Abwägungstabelle bzw. in einer Niederschrift zur Abendveranstaltung zusammengestellt und den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>entstünde viel Lärm, sodass eine Terrassennutzung nicht mehr möglich sei. Bei einem Verkauf könnte der ursprüngliche Marktwert wohl nicht mehr erreicht werden.</p>		<p>Die in der Stellungnahme genannte Flüchtlingsunterkunft wurde nicht über einen Bebauungsplan geregelt. Bei der Einrichtung handelt es sich um eine temporäre Nutzung. Bei Umsetzung der nun vorgesehenen Planung müsste das Flüchtlingsheim verlagert bzw. aufgegeben werden.</p>
<p><b>Gewinnerzielung für den Investor</b></p> <p>Es wird befürchtet, dass sich an der Planung ausschließlich der Investor bereichern würde, aber auf die Verkehrsproblematik nicht eingegangen würde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Kölner Wohnungspolitik stellt sich der Herausforderung, für die zuziehenden und die bereits in Köln wohnenden Menschen ausreichend neue Wohnungen zu bauen und die vorhandenen Wohnungen zu sichern und zu verbessern. Der Rat der Stadt Köln hat am 11. Februar 2014 das Stadtentwicklungskonzept Wohnen beschlossen, im dem die Ausgangslage, die Ziele und Leitlinien sowie ein Handlungsprogramm für die Wohnbauentwicklung innerhalb von Köln dargelegt wird. Diesem Ziel folgend, soll im Plangebiet ein Betrag zur Deckung des dringend benötigten Wohnraums geleistet werden.</p> <p>Es handelt sich somit nicht um eine Planung, die allein auf eine Gewinnmaximierung der Investoren abzielt, sondern ist im Interesse der Stadt Köln. Aus diesem Grunde fasste der Stadtentwicklungsausschuss am 14. Dezember 2017 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Die Entwicklung des neuen Siedlungsgebietes wird durch ein gesetzlich vorgegebenes Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Die Planung der Entflechtungsstraße sowie der Stadtbahnverlängerung erfolgen über separate Planfeststellungsverfahren, die ebenfalls strengen gesetzlichen Regelungen unterworfen sind.</p> <p>Alle umweltrelevanten Themen umfangreich untersucht und bewertet. Hierzu wird ein Umweltbericht auf Grundlage umweltbezogener Gutachten erstellt und der Öffentlichkeit im Rahmen der Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 BauGB zur Einsicht gegeben. Die Verkehrsthematik bildet einen großen Schwerpunkt der Planung.</p>

Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
<p><b>Darstellung des Planentwurfs in der Möglichkeitsform</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass bei dem vorgestellten Planentwurf alles in der Möglichkeitsform dargestellt worden sei. Es wird erwartet, dass eine eindeutige Klarheit, insbesondere bei dem Bau der Infrastrukturmaßnahmen, geschaffen wird.</p>	Kenntnisnahme	Bei dem Verfahrensstand der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung handelt es sich der Sache nach um einen Planungsstand, in welchem die Planung noch in Entwicklung ist. Dieses ist auch das Ziel, da im weiteren Verfahren geprüft wird, ob ggf. vorgetragene Einwendungen aus der Öffentlichkeit oder Stellungnahmen der Dienststellen und der Träger öffentlicher Belange bei der Planung berücksichtigt werden können oder müssen. Bei der Offenlage gemäß § 3 (2) BauGB sind die Planungen detailliert ausgearbeitet, sodass sie die Grundlage des Bebauungsplan-Entwurfs bilden. Im Rahmen der Offenlage werden die detaillierten Festsetzungen der Öffentlichkeit präsentiert.
<p><b>Darstellung der Planung in einem Modell</b></p> <p>Es wird angeregt, für den Bereich des geplanten Dorfplatzes inklusive der Haltestelle der Stadtbahntrasse im Bereich der Kapellenstraße ein Modell inklusive der topografischen Höhen zu erstellen, da in diesem Bereich das Gelände rapide abfällt. Es sei schwer, sich die Gegebenheiten mit dem vorhandenen Modell vorzustellen. Es würde auch dazu helfen, Fußwegführungen zu planen und die Auswirkungen für die anliegenden Grundstücke zu erahnen.</p>	Kenntnisnahme	Der Vorhabenträger wird diese Anregung für den weiteren Planungsprozess aufnehmen und die Lage des Dorfplatzes und der Haltestelle der Straßenbahn in einer Höhendarstellung visualisieren.
<p><b>Zeitplan</b></p> <p>Es wird nachgefragt, ob es einen konkreten Zeitplan gibt und wie die einzelnen Maßnahmen (Verkehrsinfrastruktur, Wohnbebauung, soziale Infrastruktur, Einzelhandel, ÖPNV) synchronisiert werden.</p>	Kenntnisnahme	Es wird auf die Stellungnahme 3.10 Bebauungsplanverfahren `Erläuterung des Verfahrensablaufs` verwiesen.
<p><b>Informationen über den weiteren Planungsprozess</b></p> <p>Es wird nachgefragt, in welcher Form die Stadt Köln und die Amelis beabsichtigt, die Rondorfer Bürger über den weiteren Planungsprozess zu informieren und in die Planung einzubinden. Wie werden die Bürger in der nächsten durch die Verwaltung zugesagten Öffentlichkeitsbeteiligung weiter einbezogen?</p>	Kenntnisnahme	Vorhabenträger und Stadt werden sich über die weiteren Beteiligungsverfahren abstimmen. Gemäß dem BauGB ist für die Bauleitplanverfahren zwingend eine öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erforderlich. Auch im Rahmen der Planfeststellungsverfahren sind Öffentlichkeitsbeteiligungen

<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
		gesetzlich vorgesehen. Darüber hinaus ist beabsichtigt im Rahmen der Offenlage eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung durchzuführen.
<b>Konzeptvergaben</b> Es wird nachgefragt, wie Konzeptvergaben gesichert werden, über den Bebauungsplan oder über einen städtebaulichen Vertrag?	Kenntnisnahme	Hierzu werden sich Vorhabenträger und Stadt im weiteren Prozess abstimmen.
<b>Informationsweitergabe an Bau- und Kaufinteressenten</b> Es wird darum gebeten, die Stellungnehmer über weitere Neuigkeiten zum Bauvorhaben zu informieren, da sie sich für den Bau eine Einfamilien- oder Reihenhaus interessieren.	Kenntnisnahme	Den Stellungnehmern wird empfohlen, das Amtsblatt der Stadt Köln zu verfolgen, da diesem sowohl der Zeitraum für die Offenlage gemäß § 3 (2) BauGB wie auch der Satzungsbeschluss entnommen werden kann. Weitern sind sämtliche Verfahrensschritte den Internetseiten der Stadt Köln zu entnehmen.