

Befragung zur OB-Wahl am 13.09.2015

Antworten von Frau Reker und Herrn Ott

Fragen Bürgerverein	Antworten Jochen Ott	Antworten Henriette Reker	Kommentar Bürgerverein
	(Schreiben vom 30.07.2015)	(Schreiben vom 31.08.2015)	
<p>Frage 1:</p> <p>Bisher bestand ein parteiübergreifender Konsens, dass spätestens <u>vor</u> Beginn der Realisierung von Zündorf Süd eine entlastende Umgehungsstraße gebaut und die KVB-Linie 7 mindestens bis zur Ranzeler Straße verlängert wird, damit alle Zündorfer eine direkte Verbindung ohne Umsteigen zur Kölner Innenstadt haben.</p> <p>Werden Sie sich weiter dafür einsetzen?</p>	<p>Ja, ich werde mich weiter für kurzfristige Verkehrsentslastungen mit Nachdruck einsetzen.</p>	<p>Ja, ich stimme Ihnen zu, dass vor der Realisierung von Zündorf Süd eine bedarfs-gerechte Verkehrsinfrastruktur vorhanden sein muss. Schon heute ist die Schmittgasse zu den Stoßzeiten völlig überlastet. Die Verlängerung der Linie 7 muss schnell erfolgen und alle notwendigen Verhandlungen mit Grundstückseigentümern müssen mit Nachdruck erfolgen. Eine Verlängerung der Schnellbuslinie SB55 über Langel und Zündorf bis Wahn Bf könnte außerdem für Berufspendler attraktiv sein. Außerdem gilt es, auch die Verkehrsspanne (L 274n), die bereits von Seiten des Landes beschlossen worden ist und zu einer Entlastung im Kölner Süden führen wird, zeitnah zu realisieren. Im neuen Wohngebiet selbst müssen verkehrsberuhigte Anliegerstraßen gebaut werden.</p>	<p>Beide Antworten sind kein klares Ja!</p>

<p>Frage 2:</p> <p>Halten Sie es für erforderlich, ein verkehrliches Gesamtkonzept für den rechtsrheinischen Raum zwischen Köln und Bonn zu entwickeln und dabei die Funktionstüchtigkeit der Verkehrsmaßnahmen für Zündorf vor der Entscheidung über das Neubaugebiet unabhängig und transparent gutachterlich untersuchen und prüfen zu lassen?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Durch Beschluss der Landesregierung im Jahr 2006 wird es die für Zündorf geplante zusätzliche Autobahnanbindung nicht geben. Daher bleibt nur die Möglichkeit, eine oder mehrere der vorhandenen Auffahrten zu nutzen und so nicht nur den neu entstehenden sondern auch den bereits vorhandenen Verkehr dahin abzuleiten. Als weiteres Problem hat sich ergeben, dass die Umgehungsstraße Niederkassel (L 274n) aus Gründen des Artenschutzes nicht wie bisher vorgesehen zur Frankfurter Straße verlängert werden kann und daher bis auf weiteres vor Libur endet. Dadurch entstehen Verkehrsbelastungen besonders für Langel, Zündorf und Wahn, denen es entgegenzuwirken gilt. Gegen CDU und FDP haben wir daher gemeinsam mit den Grünen im Dezember eine Machbarkeitsstudie beauftragt, mit der die Stadtverwaltung genau das von Ihnen angesprochene verkehrliche</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Ja, im Rahmen des anstehenden Bebauungsplanverfahrens müssen selbstverständlich auch die regionalen Verkehrsbeziehungen untersucht werden. Gerade in Zündorf wird deutlich, dass es nicht nur die Kölnerinnen und Kölner sind, die den Verkehr produzieren, sondern auch die Pendler aus Niederkassel. Eine nachhaltige Verkehrsplanung kann nur regional erfolgen.</p>	<p>Zur Antwort J. Ott:</p> <p>Es wird weiterhin auf Artenschutzprobleme für die Trasse der L274n durch die Speicher Seen hingewiesen. Dies ist aber nicht abschließend untersucht und soll jetzt lt. Rhein-Sieg-Kreis (nach einer Abstimmung auch mit der Stadt Köln) nachgeholt werden! Ferner kann eine Prüfung der schwierigen Aufgabe einer Verkehrslösung für Zündorf nicht Gegenstand des geplanten städtebaulichen Wettbewerbs sein - dies muss vorher geklärt sein!</p> <p>Zur Antwort H. Reker:</p> <p>Eine Lösung der regionalen Verkehrsbeziehungen muss vor dem Start von Bebauungsplanverfahren gesucht werden (inzwischen auch von der Stadtverwaltung erkannt).</p>
--	--	--	---

	<p>Gesamtkonzept erstellen soll. Um in einem zweiten Schritt Zündorf-Süd realisieren zu können, ist neben der Realisierung der Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 die Machbarkeitsstudie mit Darstellung der erforderlichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zwischen Langel und Porz erforderlich. Diese muss auch die Verkehrsbeziehung in Richtung Norden berücksichtigen, wie sie im Rahmen des geplanten städtebaulichen Wettbewerbs untersucht werden soll.</p>		
<p>Frage 3:</p> <p>Halten Sie eine entlastende Verkehrsführung für den Individualverkehr in Nord-Süd-Richtung für erforderlich (80% des IV fließt – oder steht – mit Ziel Porz und Köln in diese Richtung)?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass das Gesamtkonzept die Bedürfnisse der von den Planungen betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung ist gutachterlich und unabhängig zu untersuchen und transparent darzustellen. Dies ist für mich die Grundlage von Machbarkeitsstudien. Nur so ist es möglich, eine optimale Lösung zu erarbeiten und zu beschließen.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Die größte Entlastung für die Straßen bringt der Ausbau des ÖPNV wie die Verlängerung der Linie 7 oder ein Schnellbus bis diese fertiggestellt ist. Da zu den Stoßzeiten sowohl die Autobahn als auch die Frankfurter Straße und die Hauptstraße stark belastet sind, sehe ich keine Alternative zur konsequenten Stärkung des ÖPNV.</p>	<p>Zur Antwort Ott:</p> <p>Hier geht Herr Ott auf die Forderung des Bürgerverein ein, dass die erforderliche Verkehrslösung gutachterlich und unabhängig zu untersuchen und transparent darzustellen ist.</p> <p>Zur Antwort Reker:</p> <p>Hier ist nicht nachvollziehbar, wie die durch zusätzliche 8.000 Neuzündorfer entstehenden Verkehre (und auch die zu er-</p>

			wartende Zunahme der Verkehre aus den Nachbarorten (Wohnbebauung, Evonik etc.) über die heute schon überfüllte Linie 7 oder Busse abgewickelt werden können. Neue Straßen sind offenbar nicht erforderlich.
<p>Frage 4:</p> <p>Wie soll eine künftig hoffentlich attraktivere Porzer Innenstadt von Zündorf/Langel aus besser angebunden werden?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Eine verbesserte Anbindung muss näher untersucht werden. Soweit mir bekannt, will die Verwaltung mit der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Fortgang insgesamt noch in diesem Jahr beginnen. Das erforderliche Bebauungsplanverfahren sieht eine Beteiligung der Öffentlichkeit vor, so auch für die parallel betriebenen Verfahren zur Stadtbahnverlängerung und zur künftigen Entlastungsführung. Die politischen Gremien sind intensiv eingebunden und die Einbindung der Öffentlichkeit hat für mich dabei hohe Bedeutung.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Die Porzer Innenstadt ist hervorragend an Bus, Bahn und S-Bahn angeschlossen. Dies muss weiterhin so erhalten bleiben. Die in der Diskussion stehende neue Wasserbuslinie würde eine zusätzliche Entlastung der Straßen bringen. Der Individualverkehr zwischen Porz-Mitte und Zündorf/Langel erfolgt über die Hauptstraße. Eine weitere Hauptverkehrsader ist dort aufgrund einer drohenden Zerschneidung von wichtigen ökologischen Grünzügen und nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen schwierig.</p>	<p>Zur Antwort Ott:</p> <p>Eine Lösung der Verkehrsbeziehungen muss vor der dem Start von Bebauungsplanverfahren gesucht werden.</p> <p>Zur Antwort Reker:</p> <p>Wenn jetzt schon auf schwierige Finanzierungen hingewiesen wird, ist zu befürchten, dass mal wieder nur die Wohnbebauung realisiert wird und die Infrastruktur „auf der Strecke bleibt“. Ansonsten s. Kommentar zu 3.</p>

<p>Frage 5 a:</p> <p>Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Stadt Köln das derzeit völlig brachliegende „Baulückenprogramm“ wieder deutlich aktiviert?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Zu 5a) und b) Die Fortführung des Baulückenprogrammes ist mir wichtig und deshalb mit Ja zu beantworten. Dabei steht ein Baulückenprogramm keinesfalls in Konkurrenz zu sinnvollen Bauvorhaben in geeigneten Freiflächen, die angesichts des Wachstums der Stadt gleichfalls vonnöten sind, um den Wohnraumbedarf zu decken.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Ja, das Baulückenprogramm hat in Köln bereits viele neue Wohnungen geschaffen. Die Attraktivierung und auch personell bedarfsgerechte Ausstattung des Baulückenprogramms ist in der aktuellen Wohnraumsituation dringend notwendig.</p>	<p>Nach beiden Antworten dürfte eine Zustimmung zum Bürgerantrag des Bürgervereins kein Problem mehr sein!</p>
<p>Frage 5 b:</p> <p>Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Stadt Köln die hierdurch zu schaffenden Wohneinheiten (bei rd. 2.300 Baulücken rd. 14.000 Wohneinheiten) vorrangig angeht, bevor wichtige Freiflächen am Stadtrand wie in Zündorf bebaut werden?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>s.o.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Ja, wichtige Freiflächen dürfen nur dann bebaut werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass die weiteren Maßnahmen aus dem Stadtentwicklungskonzept „Wohnen“ alleine nicht ausreichend sind, um den dringend erforderlichen Wohnraum zu schaffen.</p>	<p>Zur Antwort Ott:</p> <p>Frage wurde verneint.</p> <p>Zur Antwort Reker:</p> <p>In der Antwort zur Frage 2 wurde schon auf die anstehenden Bebauungsplanverfahren für Zündorf-Süd hingewiesen.</p>

<p>Frage 6:</p> <p>Die Wohnbaureservefläche wurde bereits vor vielen Jahrzehnten ausgewiesen – lange bevor die Gefahren des Klimawandels erkannt wurden. Wie jetzt gerade Anfang Juli d.J. zu erleben war, werden heiße Sommer immer häufiger. Für die Abkühlung der inzwischen schon auf 40 Grad steigenden Temperaturen in der Stadt sind „Klimaanlagen“ durch Kaltluftentstehungszonen wie in den Zündorfer Ackerflächen dringend erforderlich. Lt. einer Studie des LANUV war es im Juli 2010 in der Zündorfer Freifläche z.B. 8°C kühler als in der Kölner City.</p> <p>Wie beurteilen Sie den Verlust dieser „Klimaanlage“ für die Kölner Citybereiche - für die Bevölkerung und die Wirtschaft - durch die geplante Versiegelung in Folge eines Neubaugebietes Zündorf-Süd?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Die Untersuchung von Umweltauswirkungen muss Gegenstand der gutachterlichen Betrachtungen bleiben. Sie muss im Rahmen des aktuellen Bebauungsplanverfahrens um die neu hinzugekommene Fläche erweitert werden. Die Ergebnisse sind in den weiteren Abstimmungsprozess einzubeziehen.</p> <p>Auch für Zündorf sollten die Planungsempfehlungen des Maßnahmenkatalogs „Klimawandelgerechte Metropole Köln“ von 2013 Berücksichtigung finden. Dabei ist auf Freiflächen zur Kaltluftentstehung und Durchlüftung, den Zugang zum Rhein und zum Grünzug Wahn ebenso zu achten wie auf ausreichend dimensionierte öffentliche Grün- und Spielflächen sowie die Einbindung des Siedlungsrandes in die umliegende Landschaft.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Die Zündorfer Freifläche ist aufgrund ihrer Topographie als ehemaliger Rheinarm ökologisch und klimatisch von besonderer Bedeutung. Eine mögliche Bebauung muss dies zwingend berücksichtigen. Die Planung muss so erfolgen, dass diese Klimaanlage nicht ausgeschaltet wird. Hierüber wird eine gutachterliche Stellungnahme Auskunft geben. Ich bin sehr froh, dass dies in den bereits stattgefundenen Zielfindungsworkshops aus den von Ihnen beschriebenen Gründen eine ganz zentrale Rolle gespielt hat. Das Kaltluftentstehungsgebiet darf zwischen Zündorf und Wahn nicht zerstört werden. Vielmehr gilt es, innovative Planungskonzepte umzusetzen, die den Klimaschutz integrieren.</p>	<p>Zu beiden Antworten ist festzustellen, dass offen bleibt, wann die beschriebenen gutachterlichen Betrachtungen erfolgen sollen. Klarzustellen ist, dass das Thema der Kaltluftentstehungszone auf dem Zielfindungsworkshop nur am Rande behandelt wurde.</p>
---	---	--	---

<p>Fragen 7:</p> <p>Die Planung für Zündorf –Süd wirft zahlreiche ungeklärte Fragen für den Wasserhaushalt auf.</p> <p>a) Wie beurteilen Sie die Folgen von Zündorf-Süd für das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung in Bezug auf Quantität und Qualität für das gesamte rechtsrheinische Köln?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Meine Antwort analog zu 6.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Ein großes Problem des Wasserwerks Zündorf war der sehr hohe Nitrat-Gehalt, der durch die landwirtschaftliche Nutzung entstand. 1985 wurde aus diesem Grund u.a. der Arbeitskreis DRÜBER UND DRUNTER gegründet. Seine Mitglieder – Landwirte und Wasserwerksbetreiber aus dem rechtsrheinischen Köln und dem Rhein-Sieg-Kreis – haben es sich zur gemeinsamen Aufgabe gemacht, Boden und Wasser in der Region zu schützen. Durch gemeinsame Anstrengungen konnte der Nitratgehalte reduziert werden. Diesen kooperativen Weg gilt es weiterhin umzusetzen. Ich gehe davon aus, dass durch das geplante Neubaugebiet die Trinkwassergewinnung (Quantität und Qualität) nicht signifikant beeinflusst wird. Die Auswirkungen der Planungen auf die Umwelt werden jedoch noch im Laufe des weiteren Verfahrens geprüft werden.</p>	
--	--	--	--

<p>c) Wie können Ihrer Meinung nach die Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie bei einer großflächigen Bebauung des Gebietes eingehalten werden?</p>		<p>Die EU-Wasserrahmenrichtlinie betrifft unter anderem den Rhein als Bundeswasserstraße. Eine direkte Zusammenhang zwischen den Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie und der geplanten Bebauung kann ich nicht sehen. Indirekte Zusammenhänge werden im Rahmen des Bauverfahrens geklärt und abgewogen.</p>	
<p>d) Wie kann Ihrer Meinung nach ein leistungsfähiges Abwassersystem auch für die Alteinwohner von Zündorf bei einer Umsetzung von Zündorf-Süd gewährleistet werden, damit das bestehende bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit stehende Kanalsystem nicht zu Gebäudeschäden führen kann?</p>		<p>Durch eine gezielte Regenwasserversickerung vor Ort kann die Leistungsfähigkeit von Kanälen wesentlich verbessert werden. Regenwasserversickerung gilt es, weiterhin zu fördern und zu fordern, sowohl in schon bestehenden Baugebieten, als auch in neuen Gebieten. Bedingt durch den Klimawandel ist eine Zunahme von Starkregenereignissen zu erwarten. In schon bebauten, tiefer liegenden Gebieten ist aus diesem Grund Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit besonders wichtig.</p>	

<p>Frage 8:</p> <p>Ein großes Neubaugebiet kann den Charakter und die Sozialstruktur eines Ortsteils massiv verändern. Soll sich nach Ihrer Auffassung eine mögliche Bebauung in „Zündorf Süd“ verbindlich am Charakter der vorhandenen Zündorfer Bebauung orientieren?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Wichtig ist, dass der vorhandene Charakter und die Sozialstruktur nicht negativ beeinflusst werden. Dies gehört zu der wesentlichen Fragestellung einer möglichen Bebauung. Darüber hinaus muss dargestellt werden, ob bzw. wie der bisherige Ortsteil Zündorf die zusätzliche Bebauung verkraftet. In der Konzeption ist daher der bereits bestehende Ortsteil zu berücksichtigen. Ein Wettbewerb soll auch Möglichkeiten eröffnen und benötigt daher einen ausreichenden Freiraum.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Ja, für mich ist es selbstverständlich, dass sich eine neue Bebauung immer in bestehende Strukturen integrieren muss.</p>	<p>Beide Antworten sind nur sehr global.</p>
<p>Frage 9:</p> <p>Der Zündorfer Bevölkerung wurde beim Bürgerworkshop im September 2014 vorenthalten, dass ein weiteres großes Neubaugebiet in unmittelbarer Nähe (Wahn-West mit 1.780 Wohneinheiten) geplant ist. Damit würde sich die Bevölkerungszahl im unmittelbaren</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Diese Frage lässt sich mit Prozenten nicht beantworten. Wäre sie vor dreißig Jahren gestellt worden, wäre möglicherweise eine Zahl genannt worden, die bereits heute überschritten ist. Es bleibt wichtig, dass jede Erweiterung verträglich erfolgt und die entsprechende</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Die Planungen für Wahn-West wurden bereits einmal verworfen, da es keine Möglichkeit für einen vernünftigen ÖPNV-Anschluss gibt. Das derzeitige Verkehrsgutachten geht von einer Realisierungschance von maximal 40% aus. Aber auch dies ist äußerst kritisch zu be-</p>	<p>Auch hier sind beide Antworten nur sehr global.</p> <p>Zum Teil fehlt offenbar die Ortskenntnis. Planungen zu Wahn-West stehen viele Gründe entgegen, aber nicht die schlechte ÖPNV-Anbindung!</p>

<p>Nahbereich um 15.000 Einwohner erhöhen – mehr als eine Verdoppelung der heutigen Zahl von 12.000 Einwohnern in Zündorf. Welchen Zuwachs halten Sie für die vertretbare Obergrenze?</p>	<p>Infrastruktur geschaffen wird. Dies betrifft nicht nur die verkehrliche Situation, sondern auch die Ausstattung mit Kindertagesstätten, Schulen, Senioreneinrichtungen und Geschäften etc ...</p>	<p>werten. Eine Obergrenze des Bevölkerungszuwaches ist schwierig darstellbar. Mir ist es wichtig, bei einer Realisierung von Zündorf-Süd abschnittsweise vorzugehen und nicht alles auf einmal zu bauen.</p>	
<p>Frage 10:</p> <p>Zündorf leidet unter großen Defiziten. Werden Sie sich aktiv engagieren, dass in den nächsten fünf Jahren folgende Maßnahmen realisiert werden?</p> <p>a) Ausbau des <u>Fuß- und Radwegs Loorweg</u></p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Der Ausbau des Fuß- und Radwegs am Loorweg mit Ranzeler Str. bis zur Schmittgasse wird voraussichtlich im August begonnen und nach ca. 8-monatiger Bauzeit bis etwa Ende April 2016 fertiggestellt sein. Dies beinhaltet auch den Bau des Kreisverkehrs.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Ja, das ist ein ganz wichtiger Punkt – wie überall in der Stadt.</p>	<p>Beide Antworten gehen nicht darauf ein, dass der Ausbau eines Fuß- und Radweges auf dem Loorweg zwischen Zündorf und Langel bereits 1993 beschlossen, aber bis heute nicht umgesetzt wurde. Lediglich die Erschließung des 1. Bauabschnittes Zündorf-Süd (Loorweg) wird jetzt angegangen.</p>

<p>b) Ausbau besserer Fuß- und Radwege auf der Hauptstr. und der Houdainer Str. in Zündorf</p>		<p>Ja (s.o.).</p>	<p>Was heißt "wie überall in der Stadt"?</p>
<p>c) Maßnahmen zur Entzerrung der stauproduzierenden Verkehrssituation auf der Schmittgasse zwischen Houdainer Straße und Wahner Straße (Parksuchverkehr, Bushaltestelle)</p>	<p>Der Bereich der Schmittgasse zwischen Houdainer Straße und Wahner Straße liegt exakt vor der Grundschule, wo Tempo 30 gilt. Des Weiteren ist dort eine Bushaltestelle, an der das Ein- und Aussteigen sicher erfolgen muss. Auf der Hauptstraße sind bereits vor der Kreuzung Houdainer Straße Parkplätze entfallen, was dazu geführt hat, dass die Situation am Zebrastreifen vor dem Einkaufszentrum gefährlicher geworden ist. Würden weitere Bereiche zweispurig ausgebaut, würde dies die Gesamtsituation nicht verbessern. Vielmehr würden mehr Gefahrenstellen entstehen. Als Lösung bietet sich an, möglichst schnell für eine Entlastungsstraße zu sorgen und die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7. Eine Beschleunigung des Verkehrs in Teilen von Zündorf wird nicht den ge-</p>	<p>Ja, hier könnte durch eine separate Busspur für den Schnellbusverkehr auf der Bahntrasse eine gute Zwischenlösung geschaffen werden.</p>	<p>Zur Antwort Ott: Hier wird die Zielsetzung des Bürgervereins verkannt, die Gefahrenstellen hier zu entschärfen, unnötige „Staufallen“ zu beseitigen und den Verkehr „flüssiger“ zu machen.</p> <p>Zur Antwort Reker: Antwort geht an der Frage vorbei.</p>

	wünschten Effekt haben, sondern vielmehr Gefahrensituationen herbeiführen.		
<p>Frage 11:</p> <p>Werden Sie sich dafür einsetzen, dass bereits in Zündorf lebende Bürger/innen nicht mit Erschließungskosten im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Zündorf Süd belastet werden?</p>	<p>Antworten Jochen Ott</p> <p>Die Erschließungskosten werden auf alle neu erschlossenen Grundstücke verteilt. Der Begriff bezieht sich damit nur auf die direkten und „davon profitierenden“ Anwohner. Nach dem Kommunalabgabengesetz werden diese zu den Kosten der Straßenerschließung im Neubaugebiet Zündorf-Süd mit herangezogen. Zündorfer „Altbürger“ sind davon nicht betroffen.</p>	<p>Antworten Henriette Reker</p> <p>Die Frage, wer Erschließungskosten zahlen muss, ist bundesgesetzlich geregelt. Das bedeutet, die Stadt Köln hat hier keinen Ermessensspielraum. Im Grundsatz müssen nur diejenigen Anlieger Erschließungskosten tragen, deren Grundstücke durch diese Anlagen erschlossen werden. Im Wesentlichen werden das die Neueigentümer der Grundstücke im Erschließungsgebiet Zündorf Süd sein.</p>	
	Weitere Antworten und Hinweise bitte aus dem Antwortschreiben von H. Ott entnehmen.		