

Ergebnisprotokoll des Bürgerworkshops am 26. und 27.09.2014

ANP | 12.10.2014 | aktualisiert 23.02.2015

Einführung: Auftakt der Bürgerbeteiligung in Zündorf

Der zweitägige Beteiligungsworkshop unter dem Motto „Sie sind die Fachleute vor Ort – Gestalten Sie mit!“ fand auf Einladung der Stadt Köln am Freitag, den 26.09.2014 von 16.00-19.00 Uhr und am Samstag von 10.00-14.00 Uhr im Schulzentrum Heerstraße 7 in Zündorf statt. Organisiert und moderiert wurde der Workshop vom Kasseler Planungs- und Organisationsbüro ANP. An dem Workshop, der in der örtlichen Presse und vor Ort mit Plakaten und Flyern angekündigt worden war, nahmen am Auftakttag rund 250 und am Folgetag rund 200 Bürgerinnen und Bürger teil. Wesentliche Zielsetzungen des Bürgerworkshops waren:

- Erläuterung der Rahmenbedingungen und des aktuellen Planungsstands der geplanten Entwicklung als Basisinformation für alle Beteiligten
- Aufnahme von Anregungen und Wünschen der Zündorfer Bürgerinnen und Bürger für die zukünftige Entwicklung
- Sensibilisierung aller Beteiligten und Möglichkeit der Meinungsäußerung / Mitteilungsfunktion
- Schaffung von Transparenz und einer offenen, gemeinsamen Planungskultur

Zu Beginn begrüßte Frau Müssigmann vom Stadtplanungsamt im Namen der Stadt Köln die Anwesenden und stellte den Moderator des Workshops, Herrn Bergholter (ANP), vor. Im Anschluss stellte die Moderation zunächst den Ablauf des gesamten Beteiligungsverfahrens vor, welcher sich aus den folgenden Bausteinen zusammensetzte:

1. Zweitägiger Bürgerworkshop als Auftakt des Beteiligungsprozesses im September 2014
2. Eintägiger Zielfindungsworkshop mit Akteuren aus Verwaltung, Politik und Fachleuten zur Konkretisierung der Ergebnisse des Bürgerworkshops im Oktober 2014
3. Bürgerinformationsveranstaltung zur Information und Abstimmung der konkretisierten Ergebnisse voraussichtlich im Winter 2014/15. Die abgestimmten Ergebnisse dienen als Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs
4. Durchführung des Städtebaulichen Wettbewerbs

Im Anschluss an die Vorstellung des Gesamtverfahrens wurden der geplante Ablauf des Workshops und die weiteren Personen auf dem Podium kurz vorgestellt. Um alle Beteiligten auf den aktuellen Kenntnisstand zu bringen, sollten im ersten Schritt fünf Input-Referate über den Sachstand informieren. Im Einzelnen wurden folgende Themen von den aufgeführten Ansprechpartnern vorgetragen:

- Frau Müssigmann (Stadtplanungsamt Köln): Wohnen, Stadtentwicklung & Soziales
- Herr Harzendorf (Straßenverkehrsamt Köln): Ausbauplanung Auto- Fuß- und Radverkehr / Stand der Ausbauplanung Ortsumgebung
- Herr Höhn (KVB): Ausbauplanung Öffentlicher Verkehr / Verlängerung der Straßenbahnlinie 7
- Herr Tillmann (RheinEnergie): Energieeffiziente und dezentrale Wärmeversorgung
- Herr Dr. Bauer (Amt für Landschaftspflege und Grünflächen Köln): Freiraum, Klimaschutz und Naherholung

Im zweiten Schritt sollte zunächst an drei offenen Thementischen in Teilgruppen gearbeitet werden, um die Ergebnisse abschließend im Plenum vorzustellen und zu diskutieren. Folgende Thementische waren dazu vorgesehen:

- Thementisch 1: Wohnen, Stadtentwicklung und Soziales
- Thementisch 2: Verkehr, Mobilität und Energie
- Thementisch 3: Freiraumentwicklung, Klimaschutz und Naherholung

Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger / Antworten und Rückmeldungen der Verwaltung

- Frage Gleich zu Beginn der Veranstaltung wurde deutlich, dass das Plenum mit dem vorgeschlagenen Ablauf überwiegend nicht einverstanden war, da ein erheblicher Informationsbedarf insbesondere beim Themenblock Verkehr bestand. Alternativ wurde durch den sowohl zahlenmäßig wie auch in den anschließenden Redebeiträgen stark vertretenden „Bürgerverein Zündorf“ vorgeschlagen, anstelle der geplanten Arbeitsgruppen alle Einzelthemen im Plenum vorzustellen und anschließend direkt zu diskutieren.
- Antwort Von Seiten der Organisation wurde zu bedenken gegeben, dass die Arbeitsgruppen eine intensivere Arbeitsweise ermöglichen und eine Diskussion mit 250 Teilnehmenden schwierig sei; dennoch sprach sich die große Mehrheit der Beteiligten aus Gründen der besseren Nachvollziehbarkeit für den alternativen Verfahrensvorschlag aus. Daraufhin stimmten auch Verwaltung und Organisation dem Änderungsvorschlag zu.
- Frage Von einigen Beteiligten wurde zu Beginn die kurzfristige Ankündigung in der Presse kritisiert und für zukünftige Veranstaltungen eine frühzeitigere Ankündigung in der Presse bzw. vor Ort angeregt. Anregt wurde darüber hinaus ein späterer Beginn der Veranstaltung an Werktagen für Berufstätige, die nicht ab 16:00 Uhr anwesend sein können.
- Antwort Die Prüfung eines späteren Beginns sowie eine frühzeitigere Ankündigung wurden von Seiten des organisierenden Planungsteams und der Stadt zugesagt.
- Frage Hinterfragt wurde darüber hinaus, warum die Beteiligung zum jetzigen frühen Zeitpunkt durchgeführt wird, obwohl die Planungen noch offen oder unfertig sind.
- Antwort Die Stadtverwaltung wies darauf hin, dass der Bürgerworkshop den Auftakt der frühzeitigen Beteiligung und damit eines mehrstufigen Beteiligungsprozesses darstellt, bei dem es gerade Ziel ist, mit den Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und bereits im Rahmen der Vorbereitung des städtebaulichen Wettbewerbs ins Gespräch zu kommen um Anregungen aufgreifen zu können, bevor die Planungen abgeschlossen sind.

Die Änderung des Ablaufs wurde im Plenum zur Diskussion gestellt und mit großer Mehrheit bestätigt. Auf dieser Grundlage wurde folgender Verfahrensvorschlag für das weitere Vorgehen vereinbart:

Geänderter Ablaufplan

Tag 1:

1. Vorstellung und Diskussion der Einzelthemen:
 - 1.1 Ausbauplanung Auto- Fuß- und Radverkehr / Stand der Ausbauplanung Ortsumgehung
 - 1.2 Ausbauplanung Öffentlicher Verkehr / Verlängerung der Straßenbahnlinie 7

Tag 2:

- 1.3 Freiraumentwicklung, Klimaschutz und Naherholung
 - 1.4 Wohnen, Stadtentwicklung und Soziales
 - 1.5 Energieeffiziente und dezentrale Wärmeversorgung
2. Abschlussdiskussion
 3. Ausblick und Verabschiedung

1. Vorstellung und Diskussion der Einzelthemen

1.1. Ausbauplanung Auto- Fuß- und Radverkehr / Stand der Ausbauplanung Ortsumgehung

Im ersten Input-Vortrag stellte Herr Harzendorf, Leiter des Straßen- und Verkehrsamtes der Stadt Köln, insbesondere den im Zentrum des öffentlichen Interesses stehenden Sachstand zur geplanten Ortsumgehung Zündorf mit folgenden Einzelaspekten vor (siehe auch Online-Dokumentation: Referat Ortsumgehung Zündorf – Stand der Planung):

- **Ausgangslage sowie finanzielle und rechtliche Probleme der bislang geplanten Entlastungsmaßnahmen:** Politisch beschlossen und im Flächennutzungsplan vorgesehen sind zur Entlastung der Ortslagen von Zündorf, Wahn und Libur neben dem (im folgenden Vortrag dargestellten) Ausbau der Straßenbahnlinie 7 die beiden Ortsumgehungen Zündorf und Libur sowie der sechsspurige Ausbau der Autobahn A59 in Richtung Süden bis zur Anschlussstelle Lind.
Während die Finanzierung des sechsspurigen Ausbaus der A 59 grundsätzlich gesichert ist, besteht aufgrund der förderrechtlich nachrangigen Bewertung von Ortsumgehungen durch das Land und bei erheblichen veranschlagten Kosten jedoch zumindest für die bisher geplante Ortsumgehung Zündorf keine gesicherte Förderung und Finanzierung und damit auch keine Realisierungschance. Gegen die Fortführung des 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung Libur bestehen darüber hinaus erhebliche artenschutzrechtliche Vorbehalte. Liegen solche Vorbehalte vor, ist die Behörde verpflichtet, im nächsten Schritt Alternativen zu suchen und zu prüfen.
- **Förderfähigkeit bei kombiniertem Vorgehen:** Das Straßenverkehrsamt hat daraufhin Gespräche mit dem Land geführt, um zu klären, welche Möglichkeiten einer Förderung bestehen. Im Ergebnis sieht das Land keine baldige Möglichkeit, eine reine Ortsumgehung zu finanzieren. Allerdings ist eine Förderung dann möglich, wenn es sich um keine reine Umgehungsstraße sondern um eine Entlastungsstraße im Zusammenhang mit einer dringend benötigten Wohnbauflächenentwicklung handelt. Da das Land im Bereich der Rheinschiene das Ziel verfolgt, Neubauflächen zur Bewältigung des beträchtlichen Bevölkerungswachstums zu fördern, besteht damit eine notwendige und tragfähige Begründung für die Förderung. Um diesen neuen Vorschlag abzusichern, soll bis Ende des Jahres eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Köln und dem Land verhandelt werden, in der das kombinierte Vorgehen und eine verbindliche Kostenteilung vereinbart werden.
- **Machbarkeitsstudie zur Untersuchung einer förderfähigen Trasse:** Die Verwaltung hat im nächsten Schritt die technische Machbarkeit einer zusammengelegten Ortsumgehung Zündorf und Libur (Anbindung der Ortsumgehung Zündorf an die Liburer Landstraße in Verlängerung der Houdainer Straße und Zusammenführung mit nördlicher Ortsumgehung Libur über die Liburer Landstraße) sowie verschiedener Anschlussmöglichkeiten an die A 59 untersuchen lassen. Berücksichtigt werden soll dabei sowohl das Ziel, Zündorf, Wahn und Libur zu entlasten wie auch das geplante Baugebiet Zündorf Süd zu erschließen. Im Ergebnis wurde der Anschluss an die B 8 nördlich des Porta-Kreisels empfohlen und die technische Machbarkeit dieser zusammengelegten Ortsumgehung bestätigt.
- **Entlastungswirkung der zusammengelegten Ortsumgehung:** Anschließend stellte Herr Harzendorf die aktuelle Verkehrsbelastung und die prognostizierte Entlastungswirkung für Zündorf und Wahn auf Grundlage des gesamtstädtischen Verkehrsmodells dar. Im Ortszentrum von Zündorf würde sich demnach die Verkehrsbelastung um rund 2.900 Fahrzeugen in 24 Stunden (KFZ/24h) und damit um nahezu 50% reduzieren lassen. Im Zentrum von Wahn könnte die Belastung um rund 9.000 KFZ/24h reduziert werden.
- **Zeithorizont:** Abschließend erläuterte Herr Harzendorf die weiteren Verfahrensschritte und den zeitlichen Ablauf: Im Rahmen des vorgeschlagenen Vorgehens könnte nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes ein Baubeginn der Ortsumgehung Zündorf im besten Fall in ca. 6 Jahren erfolgen.

Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger / Antworten und Rückmeldungen der Verwaltung

- Frage **Historie:** Als wesentlicher und weit über das Thema Verkehr hinaus wirksamer Kritikpunkt wurde von vielen Bürgerinnen und Bürgern angeführt, dass die erheblichen verkehrlichen und Verkehrssicherheitsprobleme in Zündorf seit mehreren Jahrzehnten bekannt waren und nicht gelöst wurden, während parallel Wohnbauflächenentwicklungen, wie der bereits umgesetzte erste Bauabschnitt „Loorweg 1“ und die Entwicklung westlich der Straße „An der Wielermaar“ voran getrieben wurden. Dabei wurde nach Auffassung der Vortragenden der Ratsbeschluss von 1996 ignoriert, in dem der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor einer Wohnbauflächenentwicklung beschlossen wurde. Dieses Vorgehen hat aus Sicht vieler Bürgerinnen und Bürger zu einer umfassenden Vertrauenskrise gegenüber Politik und Verwaltung geführt. Angeregt wird, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorzuziehen und im Sinne der Vertrauensbildung in den folgenden Beteiligungsschritten die politische Ebene stärker einzubinden.
- Antwort Die Verwaltung äußerte Verständnis für die formulierten Vorbehalte und wies in ihrer Antwort darauf hin, dass Politik und Verwaltung mit dem nun begonnenen mehrstufigen Beteiligungsverfahren einen neuen dialogorientierten Ansatz zur Lösung der verkehrlichen Problemlagen und der Wohnbauflächenentwicklung beschreiten und das Ziel verfolgen, eine verlässliche Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur und der Wohnbauflächen in enger Abstimmung mit der Bürgerschaft sicherzustellen.
- Frage **Zeitlicher Ablauf:** Vor diesem Hintergrund stößt auch der vorgeschlagene zeitliche Ablauf im Plenum auf Ablehnung. Aus Sicht der Beteiligten sollten zunächst Ortsumgehung und Straßenbahnverlängerung realisiert werden. Ohne Garantien für eine Realisierung der Ortsumgehung wird ein schrittweises und kombiniertes Vorgehen abgelehnt.
- Antwort Die Verwaltung wies darauf hin, dass die Chancen für die Förderung der Ortsumgehung und Verlängerung der Linie 7 durch das Land entscheidend von einer parallelen Wohnbauflächenentwicklung abhängen.
- Frage **Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung:** Viele Bürgerinnen und Bürger beschrieben alltägliche Gefährdungssituationen von Fußgängern und Radfahrern durch den Autoverkehr im Ortszentrum. Folgende Gefahrenpunkte und Verbesserungsvorschläge wurden benannt und angeregt, diese teilweise seit Jahren vorgeschlagenen Maßnahmen zeitnah umzusetzen.
- Hingewiesen wurde auf Schwierigkeiten der Rettungskräfte, aufgrund verkehrlicher Überlastung und fehlender Alternativrouten teilweise nicht mehr schnell genug am Unfallort eintreffen zu können. Angeregt wurde, die Rettungszeiten zu überprüfen und zügig Entlastungs- und Alternativrouten vorzusehen. Konkret wurde angeregt, den geplanten Fuß- und Radweg entlang der verlängerten Stadtbahnlinie als Ersatzroute für Rettungskräfte auszubauen und freizugeben.
 - Hingewiesen wurde auf fehlende Querungshilfen und weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bereich der stark befahrenen Hauptstraße und der Schmidtgasse. Konkret wurde ein Zebrastreifen über die Hauptstraße in Höhe der Westfeldgasse angeregt.
- Antwort Herr Harzendorf wies darauf hin, dass in Zündorf bereits umfangreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt wurden und sagte zu, dass alle Anregungen mitgenommen und geprüft würden.
- Frage **Radwegeausbau:** Angesprochen wurde, dass die Verwaltung bislang keine Aussagen zum Ausbau des Radwegenetzes benannt habe. Angeregt wird, die vom ADFC gemeinsam mit dem Bürgerverein erarbeiteten Vorschläge aufzugreifen und konkret den seit vielen Jahren geforderten Ausbau des Radwegs Loorstraße umzusetzen.

Betrachtungsraum und Verkehrsuntersuchung: Angesprochen wurde die aus Sicht der Bürgerschaft unzureichende und / oder nicht nachvollziehbare Analysequelle. Nachgefragt wurde, in wieweit die verkehrlichen und Wohnungsbauentwicklungen der umliegenden Gemeinden bei der Ermittlung der Verkehrsbelastungen berücksichtigt wurden. Angeregt wurde, den Betrachtungsraum für die Verkehrsuntersuchung zu erweitern, der Öffentlichkeit die städtische Verkehrsuntersuchung zur Verfügung zu stellen und / oder für die weitere Planung zunächst ein unabhängiges Verkehrsgutachten für den rechtsrheinischen Raum zu beauftragen.

Antwort Herr Harzendorf wies darauf hin, dass mit dem städtischen Verkehrsmodell eine umfassende Verkehrsuntersuchung vorliegt und sagte zu, die Grundlagendaten im angeregten, größeren Betrachtungsraum zugänglich zu machen.

Frage **Trassenführung / Alternative Anschlüsse und Trassen:** Aus Sicht vieler anwesender Bürgerinnen und Bürger wird die im Wesentlichen in Richtung Norden benötigte, entlastende Wirkung der vorgeschlagenen Trassenführung (in Verlängerung der Houdainer Straße) aufgrund des Umweges nach Süden und erheblicher Rückstaugefahren auf der A 59 in Höhe der Anschlussstelle Lind grundsätzlich angezweifelt. Darüber hinaus entstünden für Fahrten zur S-Bahn-Haltestelle Wahn erhebliche Umwege. Angeregt wurden in diesem Zusammenhang folgende Einzelthemen:

- Es wurde auf die hohe Bedeutung des S-Bahn Haltepunktes sowie auf die zu prüfende Fahrt- und Ausrichtung der Umgehungsstraße hingewiesen
- Abschluss und Veröffentlichung des artenschutzrechtlichen Gutachtens zum 2. Bauabschnitt Ortsumgehung Libur des Landes NRW
- Auf dieser Grundlage Weiterverfolgen der ursprünglichen Trassenführungen für die Ortsumgehung Zündorf und Libur
- Zur Belegung der Porzer City wird die Prüfung eines alternativen östlichen Anschlusses der Ortsumgehung Zündorf im Bereich Poststraße angeregt
- Zur Optimierung der Entlastungswirkung wird angeregt, den östlichen Anschluss der Ortsumgehung Zündorf über die Anschlussstelle Wahn und damit durch das Zentrum von Wahn zu führen
- Im Sinne eines kostengünstigen, zeitlich vereinfachten und integrierten Lösungsansatzes wird angeregt, eine nicht als anbaufreie Ortsumgehung dimensionierte Entlastungsstraße zu prüfen, die den Ortskern von Zündorf teilweise vom Durchgangsverkehr entlasten und idealerweise gleichzeitig eine Erschließungsfunktion für das neue Baugebiet übernehmen kann.

Antwort Die Stadt antwortete, dass die Simulation der zukünftigen Verkehrssituation auf Basis des Verkehrsmodells erhebliche Entlastungswirkungen für Zündorf und Wahn nachweisen konnte. Darüber hinaus arbeite das Land parallel am sechsspurigen Ausbau der A 59 bis zur Anschlussstelle Lind, um die benannte Staugefahr in diesem Bereich zu mindern. Vor diesem Hintergrund hält die Stadt die vorgeschlagene Lösung insgesamt für sinnvoll und die längeren Fahrwege und die um wenige Minuten längere Fahrzeit zum S-Bahn-Haltestelle Wahn für vertretbar.

Zum Stand des artenschutzrechtlichen Gutachtens erläuterte die Verwaltung, dass bei Vorliegen eines artenschutzrelevanten Konflikts regelmäßig die Prüfung von Alternativen erforderlich wird. Erst wenn realisierbare Alternativen ausgeschlossen werden können, könnten artenschutzrechtliche Belange weggewogen und die ursprüngliche Trasse weiterverfolgt werden.

Die Verwaltung sagte zu, den Stand und die Aussagen des artenschutzrechtlichen Gutachtens beim Land anzufragen. Darüber hinaus sollen die genannten alternativen Anschlussvarianten geprüft und die Ergebnisse der Bürgerschaft vorgestellt werden.

1.2. Ausbauplanung Öffentlicher Verkehr / Verlängerung der Stadtbahnlinie 7

Im zweiten Vortrag stellte Herr Höhn, Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), Zielsetzungen, Rahmenbedingungen und Planungsstand für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 sowie den Ausbau der Park-and-ride- Angebote entlang der Strecke vor. Folgende Schwerpunkte wurden dabei benannt (siehe auch Online-Dokumentation: Referat Verlängerung des Stadtbahnlinie 7)

- **Ausgangslage und Planungshistorie:** In den 1960er Jahren wurde der Personenverkehr zwischen Siegburg und Zündorf eingestellt und die Gleise bis zur heutigen Endhaltestelle rückgebaut. In den 1990er Jahren wurde die Linie 7 ertüchtigt und erste Planungen für eine Verlängerung aufgenommen. Die Planungen mündeten in den Jahren 2001/2002 in einem Planfeststellungsverfahren (Die Planfeststellung ist ein spezielles Baugenehmigungsverfahren, das in Deutschland z.B. beim Bau wichtiger Verkehrswege vorgeschrieben ist). Das Planfeststellungsverfahren wurde jedoch aufgrund ungeklärter Finanzierung nicht zu Ende geführt, da das damit zu erzielende Baurecht nach fünf Jahren verfallen wäre.
- **Wiederaufnahme der Planung:** Seit 2011 wurde die Planung überarbeitet. Dabei wurde deutlich, dass bei Berücksichtigung der zusätzlichen Nutzer aus dem geplanten Neubaugebiet die Finanzierung basierend auf der Standardisierten Bewertung (eine standardisierte gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Untersuchung, die als Grundlage für die Einschätzung der Förderfähigkeit von Projekten im öffentlichen Personenverkehr herangezogen wird) neu kalkuliert und zu einem positiven Ergebnis geführt werden konnte. Damit war die Förderfähigkeit grundsätzlich nachgewiesen und der Rat hat die Wiederaufnahme der Planung in 2013 beschlossen. Seither hat die KVB die Planung weitergeführt und Gespräche mit dem Zuwendungsgeber und der Genehmigungsbehörde geführt. Die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Genehmigung und Finanzierung sind demnach:
 - Neues Planfeststellungsverfahren zur Genehmigung
 - Realisierungsankündigung des Neubaugebiets als Voraussetzung für positive Standardisierte Bewertung
 - Formeller Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan des Neubaugebiets als Grundlage für Förderung
 - Klärung der Grundstücksverfügbarkeit für Umsetzung
- **Geplante Trassenführung:** Die aktuelle Planung sieht eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 um zwei Haltestellen in Höhe der Straßen „Hinter dem Heckelsberg“ und „Ranzeler Straße“ vor. Die Bahngleise sollen mit einem Mindestabstand von 35-40 m zur bestehenden Bebauung verlegt und von begleitenden Rad- und Fußwegen eingefasst werden. Die Querung der Wahner Straße soll durch eine Mittelinsel für Fußgänger erleichtert und damit auch die Verknüpfung zur Buslinie 164 verbessert werden. Im Bereich der Houdainer Straße sind der Rückbau des Fahrwegs und die Schaffung einer Fußgängerquerung gemäß den Inhalten des Bebauungsplans „Nördlich Wielermaar“ vorgesehen. Für die geplante neue Haltestelle Heckelsberg sind 50 m lange gegenüberliegende Seitenbahnsteige mit fußläufigen Querungsmöglichkeiten an beiden Enden sowie ein Bike-and-ride-Angebot vorgesehen. Im Bereich der neuen Endhaltestelle Ranzeler Straße ist ein 50 m langer Mittelbahnsteig mit fußläufigen Querungsmöglichkeiten an beiden Enden sowie Park-/Bike-and-ride-Angebote vorgesehen. Darüber hinaus ist hier die Anbindung an die Buslinie 164 sowie eine weitere fußläufige Querungsmöglichkeit in Höhe der Börschgasse geplant.
- **Möglicher Zeitplan:** Unter der Voraussetzung eines Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan der Siedlungserweiterung Anfang 2016 und der rechtzeitigen Klärung der Grundstücksfrage ist folgender Ablauf möglich:
 - 2016: Einleitung Planfeststellung
 - 2017/2018: Vorliegen des Baurechtes
 - 2018/2019: Bauzeit
 - 2019/2020: Inbetriebnahme der Verlängerung

- **Verlängerung der Stadtbahnlinie bis Langel-Lülsdorf-Niederkassel:** Auch im Falle der angedachten Verlängerung der Stadtbahn bis Langel, Lülsdorf und Niederkassel ist die Standardisierte Bewertung Grundlage für eine Förderung. Im Rahmen der Bewertung wurde deutlich, dass selbst für eine Verlängerung bis Langel keine ausreichenden Nutzerzahlen erreicht werden und damit keine positive Kosten-Nutzen-Bilanz nachgewiesen werden kann. Damit besteht zur Zeit keine realistische Förderfähigkeit für diese Verlängerung.

Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger / Antworten und Rückmeldungen der Verwaltung

- Frage **Barrierewirkung:** Viele anwesende Bürgerinnen und Bürger begrüßten grundsätzlich die Ausbauplanung, äußerten jedoch die Befürchtung, dass die die geplante Trasse an bestehenden und möglichen neuen Wegeverbindungen eine erhebliche Barrierewirkung entfalten und den alten und den neuen Teil von Zündorf damit eher trennen statt verbinden werden. Zur besseren Wegevernetzung wurde deshalb angeregt, die bestehenden Wegeverbindungen Houdainer Straße und Börschgasse zu erhalten.
- Antwort Die KVB wies darauf hin, dass die Detailplanung der Querungen noch nicht abgeschlossen ist. Ziel ist es, die Anregungen aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren und die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Aus Sicht der KVB ist es auch Aufgabe des Wettbewerbs, sich mit der Kompensation möglicher Barrierewirkungen auseinanderzusetzen und geeignete Lösungsvorschläge zu erarbeiten.
- Frage **Park-and-ride-Angebote:** Aus dem Plenum wurde berichtet, dass bereits heute die bestehenden Park-and-ride-Parkplätze in den Morgenstunden ab 7.00 Uhr überfüllt seien und die geplanten Flächen nicht ausreichen. Angeregt wurde, über die vorgesehene Anzahl der Parkplätze zu berichten und größere Flächen einzuplanen.
- Bike-and-ride-Angebote:** Aus Sicht der Beteiligten fehlen an den bestehenden Haltestellen abschließbare Boxen für die sichere Lagerung von Rädern. Angeregt wurde, sowohl die bestehenden wie auch die neuen Haltestellen mit Fahrrad-Boxen auszustatten, um diese Nutzungsform und den Umweltverbund insgesamt zu fördern.
- Antwort Die KVB sagte zu, die aktuellen Flächenansätze für Park-and-ride-Angebote und die Aufstellung von Fahrrad-Boxen zu prüfen und in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.
- Frage **Nutzungs- und Anschlussqualität:** Im Plenum wurde von überfüllten Straßenbahnen berichtet, die bereits heute in den Spitzenzeiten nicht alle Nutzerinnen und Nutzer aufnehmen können, so dass gerade morgens teilweise erhebliche Wartezeiten entstehen. Vor diesem Hintergrund wurde hinterfragt, wie die zusätzlichen Nutzerinnen und Nutzer aufgenommen werden können. Angeregt wurde, die Anzahl der angehängten Straßenbahnwagen und / oder die Taktung der Bahnen zu erhöhen. Darüber hinaus wurde die Befürchtung geäußert, dass mit der geplanten Verlängerung der Stadtbahn die für viele Pendler aus Zündorf wichtige Busanbindung der Linie 164 zur S-Bahn-Haltestelle Wahn entfallen könnte. Angeregt wurde, diese wichtige Querverbindung an den Haltestellen Zündorf und Ranzeler Straße zu erhalten.
- Antwort Herr Höhn wies darauf hin, dass die regelmäßig durchgeführten Kapazitätsprüfungen im Bereich der Linie 7 auf keine umfassenden Engpässe der Linie 7 hinweisen. Bezüglich punktueller Engpässe werden die KVB sämtliche Anregungen prüfen. Grundsätzlich könne die KVB bei Überlastung oder wachsendem Bedarf zusätzliche Fahrten insbesondere für Spitzenzeiten anbieten. Dem gegenüber könne die Länge der Züge nicht so leicht erhöht werden, da dafür auch längere Bahnsteige an allen Haltestellen gebaut werden müssten. Die vorhandene Busanbindung durch die Linie 164 sowie die Verbindung zur S-Bahnhaltestelle Wahn will die KVB erhalten und durch attraktive Umsteigemöglichkeiten an den Haltestellen Zündorf und Ranzeler Straße stärken.

Im Anschluss an den Vortrag von Herrn Höhn wurde der erste Workshop-Tag gegen 19.30 Uhr mit einem kurzen Zwischenfazit beendet. Die Moderation bedankte sich bei allen Anwesenden und lud sie zur Fortsetzung des Bürgerworkshops am Folgetag ein.

Fortführung am Samstag, den 27.09.2014:

Zu Beginn des zweiten Workshop-Tages begrüßte Frau Müssigmann alle Teilnehmenden und stellte für die neu hinzugekommenen Bürgerinnen und Bürger die Ansprechpartner auf dem Podium kurz vor. Herr Bergholter informierte die Beteiligten über den am Vortrag beschlossenen geänderten Ablauf und fasste die wesentlichen Ergebnisse des Vortages kurz zusammen.

1.3. Freiraumentwicklung, Klimaschutz und Naherholung

Im ersten Vortrag des zweiten Workshop-Tages stellte Herr Dr. Bauer, Abteilungsleiter im Amt für Landschaftspflege und Grünflächen der Stadt Köln, Zielsetzungen und Rahmenbedingungen in den Themenbereichen Freiraum, Klimaschutz und Naherholung vor (siehe auch Online-Dokumentation: Referat Freiraumentwicklung, Klimaschutz und Naherholung). Im Einzelnen handelte es sich um folgende Schwerpunkte:

- **Klimaschutzziele:** Als gesamtstädtische Klimaschutzzielsetzungen für die Entwicklung von Zündorf Süd werden von Herrn Dr. Bauer benannt:
 - Städtebauliches und architektonisches Planen mit der Sonne, beispielsweise durch Ausrichtung der Gebäudestruktur und Umsetzung eines entsprechenden Energieeffizienzstandards für die Gebäude (unter Berücksichtigung der KfW Förderungsmöglichkeiten).
 - Vorstellung der Inhalte und Ziele der Projektplattform „SmartCity-Cologne“ mit dem Aufruf zur Diskussion einer Umsetzung in Zündorf zur Schaffung eines Quartiers mit zeitgemäßen Energieeffizienzstandards (hierauf wurde in einem weiteren Referat von Herrn Tillmann (Rheinenergie) ebenfalls eingegangen (www.smart-city-cologne.de)).
 - Förderung eines Stadtteils der kurzen Wege mit Wohnen, Arbeiten, Freizeit in verträglicher Nähe zueinander sowie Förderung der Nutzung von „Grüner Mobilität“
- **Umgang mit Klimawandelfolgen:** Die Aspekte des Klimawandels sollten bereits in der Planung berücksichtigt werden und Maßnahmen zur Versickerung von Niederschlagswasser sowie gegen lokale Überflutungen und Überhitzung beinhalten, auf die im Folgenden näher eingegangen wird:
 - **Versickerung von Niederschlagswasser:** Ziele sind die Umsetzung einer wassersensiblen Stadtgestaltung, die weitreichende Versickerung von unbelastetem Niederschlagswasser und die Nutzung des vorhandenen Mischsystems zur Abführung von belastetem Niederschlagswasser. Generell soll von unbelasteten Flächen (z. B. Dächer, Fuß- und Radwege, etc.) durch eine weitestgehende Niederschlagswasser-Versickerung vor Ort eine wirksame Überflutungsvorsorge (Klimaanpassung) und eine möglichst geringe Mehrbelastung der Kläranlagen erreicht werden. Verschmutztes Brauchwasser und Niederschlagswasser von potentiell belasteten Oberflächen (z. B. Straßen) werden über das vorhandene Mischsystem abgeführt.
 - **Vermeidung sommerlicher Überwärmung:** Herr Dr. Bauer stellte anhand von Klimakarten zunächst die derzeitige und prognostizierte Wärmebelastung aufgrund des Klimawandels unter Berücksichtigung der geplanten Siedlungserweiterung und der freiraumplanerischen Rahmenbedingungen mit dem Grünzug Zündorf / Wahn und seiner unmittelbaren Bedeutung für die angrenzenden Gemeinden dar. Darauf aufbauend zeigte er schematisch erste Überlegungen zu den Möglichkeiten einer klimawandelgerechten Planung mit Erhalt einer zusammenhängenden zentralen Grünfläche zur Frischlufteinströmung, als Flutmulde bei Starkregen und zur Versickerung generell dar. Darüber hinaus wurden modellhaft mögliche Öffnungen der Siedlungsränder nach Südosten dargestellt, die den Zustrom von Kaltluft aus den umfangreichen verbleibenden Kaltluftentstehungsgebieten sicherstellen sollen.

- Naherholung und Freiraumplanung: Wesentliche freiraumplanerische Zielsetzungen sind die Stärkung einer Grünen Verbindungen zum Rhein und zum Grünzug Zündorf/Wahn sowie der Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß einschlägiger Regelwerke und die Einbindung (teilweise Öffnung) des Siedlungsrandes in die Landschaft (Sicherung der Durchlüftung).

Die Ermittlung der benötigten Naherholungsflächen orientiert sich an der Anzahl der Einwohnenden. Bei rund 2.250 geplanten Wohneinheiten und einer geschätzten durchschnittlichen Personenanzahl von 2,0-2,3 Personen/ Haushalt (bundesweit leben im Durchschnitt 2,03 Personen in einem Haushalt) würden langfristig somit zwischen 4.500 und 5.200 neue Einwohnerinnen und Einwohner in Zündorf Süd leben. Dementsprechend wären rund 9-11 Hektar an öffentlichen Grünflächen (22 qm/Einwohner) und 1-1,3 Hektar an Spielflächen (2,5 qm/Einwohner) vorzusehen.

Abschließend beschrieb Herr Dr. Bauer, dass die genannten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen - ähnlich wie im Themenblock Verkehr – Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs werden sollen.

Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger / Antworten und Rückmeldungen der Verwaltung

- Frage **Generelle Kritik an einer Bebauung der Fläche:** Unter Bezug auf eine Klimastudie (Klimawandelgerechte Metropole Köln, LANUV- Fachbericht Nr. 50, 2013) wurde zitiert, dass eine Bebauung unter klimatischen Erwägungen vermieden werden muss. Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Studie bekannt ist und warum die Fläche angesichts dieser Aussagen bebaut werden soll
- Antwort Herr Dr. Bauer berichtete, dass die im Vortrag dargestellten Inhalte aus dieser Studie stammen. Der Vortrag sollte zeigen, was unter Berücksichtigung der Studie beachtet werden muss, um eine klimatisch verträgliche Siedlungserweiterung umzusetzen: Die schematisch dargestellten Handlungsnotwendigkeiten ergeben sich aus den Aussagen dieser Studie.
- Frage **Belüftungssituation:** Kritisiert wurde die Bebauung von für die Naherholung und Kaltluftentstehung relevanter Freiflächen. Angeregt wurde eine Auswirkungsbetrachtung unter berücksichtigen aller geplanten und / oder möglichen Bauvorhaben (z. B. „Wahn-West“)
- Antwort Herr Bauer stimmte zu, dass ein Bereich bebaut werden soll in dem derzeit Kaltluft entsteht. Aufgrund des Umfangs der insgesamt vorhandenen Flächen in der direkten Umgebung und unter Berücksichtigung der dargestellten Anforderungen an die Planung ist der Verlust der dargestellten Flächen gesamtklimatisch vertretbar.
- Frage **Kritik am kleinen Betrachtungsraum Zündorf.** Die Auswirkungen für den Bereich Langel, Wahn, Porz, Troisdorf und Zündorf sowie die gesamtstädtischen Auswirkungen sollten dargestellt werden
- Antwort Herr Bauer antwortete, dass das Referat auf die lokale Betrachtung Zündorfs am offenen Thementisch abzielte, die Gesamtsituation wurde betrachtet und kann jederzeit gern dargestellt werden

- Frage **Belüftungssituation Zündorf:** Angesprochen wurde, dass die Belüftungssituation des Zündorfer Bestandes nicht berücksichtigt wurde.
- Antwort Die Verwaltung wies darauf hin, dass der grundsätzliche Einfluss dargestellt wird: Die beschriebene Freihaltetrasse entlang der bestehenden Mulde ist wichtig zur Folgenminimierung sowohl für die Siedlungserweiterung als auch für die bestehenden Siedlungsflächen Zündorfs (Stichwort Klimaanpassung)
- Frage **Kritik:** Die Aktualität der Darstellungen wurde in Zweifel gezogen
- Antwort Herr Bauer bestätigte, dass die vorgestellten Informationen aktuell seien.
- Frage Frage zu Umgang mit Kaltluftschneise und Senke
- Antwort Herr Bauer beschrieb, dass die Vorgaben zur Kaltluftschneise und der Senke als Vorgabe für die Wettbewerbsentwürfe angewendet werden sollen.
- Frage **Niederschlags- und Grundwasser:** Grundwassereinfluss bei Bebauung
- Antwort Der Grundwasserpegel wird nach Aussage von Herrn Bauer maßgeblich vom Rhein bestimmt. Ob und in welcher Form ein Kellerschutz notwendig ist, muss im Rahmen der Bauplanung geklärt werden.
- Frage **Frage zum Entwässerungssystem:** Misch- oder Trennsystem
- Antwort Die Verwaltung antwortete, dass das vorhandene Mischsystem fortgeführt werden soll, aber durch Versickerung des unbelasteten Regenwassers eine Überlastung der Kanäle unter anderem auch durch Starkregenereignisse vorgebeugt werden soll.
- Frage **Kapazität Kläranlage:**
- Antwort Die Verwaltung antwortete, dass die Abwassermengen regelmäßig überprüft werden und die Kläranlage bei Bedarf ausgebaut werden kann.

1.4. Wohnen, Stadtentwicklung und Soziales

Im insgesamt vierten Vortrag stellte Frau Müssigmann vom Stadtplanungsamt der Stadt Köln Zielsetzungen und Rahmenbedingungen der baulichen und sozialen Entwicklung vor. (siehe auch Online-Dokumentation: Referat Wohnen, Stadtentwicklung und Soziales) Folgende Schwerpunkte wurden benannt:

- **Geschichte des Ortes:** Zu Beginn erinnerte Frau Müssigmann an die bis ins 13. Jahrhundert zurückreichende Geschichte Nieder- und Oberzündorfs und dem bis heute zum einen von der Landwirtschaft und zum anderen von der Nutzung als Hafen- und Handelsstandort geprägten Ortsbild sowie die stetig positive Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung von Zündorf.
- **Anlass und Zielrichtung:** Die im Raum Köln seit Jahren steigende Nachfrage nach Wohnraum führt zu einer zunehmend angespannten Wohnungsmarktsituation, so dass das Mietniveau inzwischen deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt liegt. Damit finden aktuell sowohl in Zündorf wie auch in der Gesamtstadt z.B. viele junge Familien und ältere Menschen keine erschwinglichen Wohnungen. Um das Wohnen für breite Schichten der Bevölkerung bezahlbar zu halten, hatte die Stadt das Wohnungsbauprogramm 2015 beschlossen, mit dem an vielen Standorten im Stadtgebiet und unter anderem auch die im Flächennutzungsplan bereits gesicherte Wohnungsbaufäche Zündorf Süd entwickelt werden sollen. Konkret ist beabsichtigt, auf der rund 54 ha großen Fläche südlich von Zündorf ein Neubaugebiet mit rund 2.250 Wohneinheiten zu entwickeln. Die Entwicklung werde auch den zusätzlichen Bedarf an Schul-, Kinderbetreuungs- und Jugendeinrichtungen, Spielplätzen sowie Nahversorgungseinrichtungen berücksichtigen. Bei den bereits heute bestehenden und von der Bürgerschaft benannten

Verkehrsproblemen kann diese Zielsetzung auch aus Sicht von Politik und Verwaltung nur als integriertes Vorgehen mit den drei Komponenten: Ortsumgehung, Straßenbahnverlängerung und Schaffung von Wohnraum umgesetzt werden.

- **Berücksichtigung des Ortsbildes sowie der stadträumlichen und landschaftlichen Bezüge:** Für die beabsichtigte Entwicklung sollen die stadträumlichen und landschaftlichen Bezüge aufgenommen werden. Insbesondere soll das neue Wohngebiet sich an der für Zündorf typischen kleinteiligen Maßstäblichkeit und den ortsüblichen Bauformen orientieren. Aus Sicht des Stadtplanungsamtes sind eine vielfältige Mischung aus Ein- und Mehrfamilienhäusern bis hin zu Mehrgenerationenwohnformen in den ortsüblichen Größenverhältnissen und eine Höhenentwicklung mit im Mittel 2-3 Geschossen angemessen, wobei die in einigen Bereichen von Zündorf vorhandene Viergeschossigkeit plus Dach auch für einzelne Bereiche des Neubaugebiets möglich sein sollte.
- **Fahrplan:** Als Fahrplan für den parallelen Ausbau der Verkehrswege und die Entwicklung des Baugebiets stellte Frau Müssigmann folgende zeitlich aufeinander abgestimmte Schritte vor:
 - 2015: Weiterführung der Bürgerbeteiligung und Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zwischen Stadt und Land zum Bau der Ortsumgehung
 - 2016-2018: Durchführung des städtebaulichen Wettbewerbs und parallel Planung und Aufstellungsbeschluss Umgehungsstraße, Planfeststellung Stadtbahnverlängerung und Aufstellungsbeschluss Baugebiet
 - 2019: Synchronisierungsphase Umgehungsstraße und Baugebiet, Bau Stadtbahn
 - Ab 2020: Inbetriebnahme Stadtbahn, synchroner Baubeginn der Umgehungsstraße und Baubeginn Erschließungsmaßnahmen für 1. Bauabschnitt Baugebiet
- **Wettbewerb und Planung:** Abschließend erläuterte Frau Müssigmann den nächsten planerischen Schritt, die Durchführung des städtebaulichen Wettbewerbs. Vorgesehen ist, einen Wettbewerb für acht gesetzte und zehn weitere Teams aus Architekten, Stadt-, Freiraum- und Verkehrsplanern auszuloben, in dem die Teams auf Basis der Anregungen aus den Bürgerworkshops und der optimierten Verkehrsführung überzeugende Planungskonzepte entwickeln sollen.

Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger / Antworten und Rückmeldungen der Verwaltung

- Frage **Historie und Fahrplan:** Auch an dieser Stelle wurde von vielen Bürgerinnen und Bürgern kritisiert, dass die erheblichen verkehrlichen und Verkehrssicherheitsprobleme in Zündorf seit langem nicht gelöst wurden, während parallel Wohnbauflächenentwicklungen voran getrieben wurden (siehe auch Kap. 1.1) weshalb der vorgeschlagene Fahrplan im Plenum auf Ablehnung stößt. Angeregt wird stattdessen, auch im Sinne der Vertrauensbildung zunächst Ortsumgehung und Straßenbahnverlängerung zu realisieren.
- Antwort Die Verwaltung wies darauf hin, dass Politik und Verwaltung mit dem nun begonnenen Beteiligungsverfahren einen neuen dialogorientierten Ansatz zur Lösung der verkehrlichen Problemlagen und der Wohnbauflächenentwicklung beschreiten und das Ziel verfolgen, eine verlässliche Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur und der Wohnbauflächen in enger Abstimmung mit der Bürgerschaft sicherzustellen. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass eine Förderung der beiden Verkehrsprojekte durch das Land entscheidend von einer parallelen Wohnbauflächenentwicklung abhängen.

Frage **Größe, Umfang und Dichte der geplanten Wohnbebauung:** Von vielen Beteiligten wird die geplante Größe des Wohngebiets in Bezug auf die Größe von Zündorf als nicht angemessen kritisiert. Darüber hinaus werden ein zu hoher Anteil Geschosswohnungsbau / sozialem Wohnungsbau und eine Höhenentwicklung bis 4 Geschosse plus Dach kritisiert. Von den Beteiligten wurde im Einzelnen angeregt:

- Größe und Umfang des Wohngebiets zu reduzieren
- Die Bevölkerungsentwicklung stärker zu steuern
- Einen hohen Anteil an Einfamilien- und Reihenhäusern vorzusehen und den Anteil Geschosswohnungsbau / sozialem Wohnungsbau zu reduzieren
- Eine Höhenentwicklung bis maximal 2 Geschosse plus Dach vorzusehen

Antwort Die Verwaltung antwortete, dass der Umfang der Gesamtmaßnahme grundsätzlich durch den Ratsbeschluss definiert wurde, aber im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs Vorschläge über eine schrittweise Entwicklung in Bauabschnitten über einen längeren Zeitraum sowie Aussagen zu einer angemessenen Dichte und Höhenentwicklung erwartet werden.

Zur angesprochenen Steuerung der Bevölkerungsentwicklung verwies die Verwaltung auf die in Deutschland rechtlich nur begrenzt möglichen Einflussmöglichkeiten, die im Rahmen der Städtebauförderung umgesetzt werde.

Zum Anteil an Mehrfamilienhäusern berichtete die Verwaltung, dass die angestrebte Mischung von Wohn- und Eigentumsformen grundsätzlich im Vergleich zu reinen Einfamilienhaus- oder Wohnungsbaugebieten erhebliche Vorteile für die Entwicklung von lebendigen und nachhaltigen Wohnquartieren berge. Der Anteil an sozialem Wohnungsbau ist durch Ratsbeschluss gesamtstädtisch geregelt. Er beträgt 30% des in einem Gebiet vorgesehenen Anteils Geschosswohnungsbau.

Frage **Betrachtungsraum:** Angemerkt wurde, dass die weiteren im regionalen Umfeld geplanten Wohnbauflächenentwicklungen für die Bürgerinnen und Bürger nicht nachvollziehbar seien. Deshalb wurde angeregt, als Grundlage für den weiteren Beteiligungsprozess einen Überblick über sämtliche Entwicklungsflächen im regionalen Kontext darzustellen.

Antwort Die Verwaltung sagte eine entsprechende Übersicht für den nächsten Beteiligungsschritt zu.

Frage **Erschließungskosten:** Nachgefragt wurde, ob die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Entwicklung durch Erschließungskosten belastet werden.

Antwort Die Verwaltung antwortete, dass Erschließungskosten nur in bislang unerschlossenen Bereichen entstehen würden und damit nur die neuen Anlieger erstattungspflichtig würden.

2. Abschlussdiskussion

Im Rahmen der Abschlussdiskussion wurden neben einzelnen Verfahrenshinweisen zumeist Statements zu mehreren Themen oder Grundsatzaussagen zum Gesamtverfahren geäußert. Im Sinne der für die Schlussdiskussion vorgeschlagenen und **vereinbarten integrierten Betrachtungsweise** werden die Statements im Folgenden einzeln stichwortartig wiedergegeben:

Statement 01:

(Vorsitzender des Bürgervereins Zündorf)

- Grundsätzlicher Dank für die Beteiligung!
- Aufarbeitung und Klärung bestehender Vorschläge und / oder Beschlusslagen „die in den Schubladen schlummern“ (Vorschläge zu Rad- und Fußverkehr des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC))
- Aufruf an die Stadt, durch die Umsetzung bestehender Beschlüsse Vertrauen zu schaffen, z.B. bei:
 - Umbau Kreisverkehr Loorweg
 - Ausbau Fuß- und Radweg Loorweg
 - Berücksichtigung der weiteren Verbesserungsvorschläge von Bürgerverein Zündorf und ADFC
 - Zebrastreifen an Hauptstraße zur Entschärfung des Unfallschwerpunkts
- Offenlegung aller relevanten Verkehrsmengen (zur Nachvollziehung der dargestellten Ergebnisse)
- Klärung von widersprüchlichen Aussagen
- Sicherstellung: Ausbau Verkehrswege vor Baugebiet

Statement 02:

- Eine Wohnbebauung ist generell unerwünscht

Statement 03:

- Eine Wohnbebauung könnte positiv für Zündorf sein
- Die Vergangenheit lastet auf dem Vertrauensverhältnis zwischen Bürgerinnen und Bürgern, daher sind Vertrauensbildende Maßnahmen erforderlich
- Das „Sankt-Florian-Prinzip“ ist nicht durchhaltbar!

Statement 04:

(Vorsitzender des Bürgervereins Zündorf)

- Was passiert mit dem Wasserschutzgebiet, wenn das Neubaugebiet kommt?
- Was geschieht im Falle der geplanten Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 und der Erstellung eines weiteren Park-and-ride-Platzes an der Ranzeler Straße mit der Park-and-ride-Anlage an der jetzigen Endhaltestelle Zündorf?
- I. und II. Bauabschnitt sind aus Sicht der Bürger fertig gebaut (damit sind die Gebiete „Loorweg 1“ und „An der Wiedermaar“ gemeint). Wo ist der von Frau Müssigmann erwähnte III. Bauabschnitt?
- Was passiert mit Porz? Wie sieht die weitere Entwicklung der Nahversorgung angesichts des Kaufkraftschwundes aus und was unternimmt die Stadt zur Stärkung der Porzer City?

Statement 05:

(Vorsitzender des Bürgervereins Libur)

- Die große Mehrheit der Bürgerschaft von Libur lehnt die neue Trasse für die Ortsumgehung ab
- Plädoyer für den Weiterbau der ursprünglichen Trasse (damit ist die Fortführung der bestehenden Straße über die alte Trasse und durch die Kiesgrube gemeint)
- Klärung des Stands und Abschluss des artenschutzrechtlichen Gutachtens, dass als Grund für den Baustopp benannt wird
- Politik aufs Podium

Statement 06:

- Keine Wohnbebauung
- Statt Ortsumgehung parallele Entlastungsstraße bauen: Nutzung durch Rettungskräfte im Einsatz und Entlastung von Zündorf
- Grünräume erhalten

Weitere Anregungen zum Beteiligungsverfahren:

- Anregung an Stadt einen kostenfreien Postversand des Newsletter für Menschen ohne Mailadresse zu gewährleisten

3. Fazit, Ausblick und Verabschiedung

Zunächst fasste Herr Bergholter die wesentlichen Ergebnisse der beiden Workshop-Tage kurz zusammen. Folgende Themen wurden als zentrale Ziele, Fragen und Anregungen benannt:

- Deutlich wurde, dass aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit für viele Bürgerinnen und Bürger eine Vertrauenskrise zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung besteht
- Die zentrale Forderung der Bürgerschaft: Zunächst den Ausbau der Verkehrswege umsetzen
- Eine Wohnbebauung im vorgesehenen Umfang wurde skeptisch gesehen, die vorhandenen Grünräume und die klimatische Bestandsituation sollten erhalten werden
- Zentraler Zielkonflikt: Die Förderung des Ausbaus der Verkehrswege ist aus Landessicht nur mit dem Neubaugebiet möglich, das vorgeschlagene kombinierte Vorgehen wurde im Plenum jedoch mehrheitlich abgelehnt
- Gesamtstädtischer Betrachtungsrahmen sollte dargestellt werden:
 - Lokale Ebene ➡ Zündorf
 - Teilräumlicher Ebene ➡ Zündorf mit umgebenden Orten Porz, Wahn, Troisdorf, Libur, Langel
 - Gesamtstädtische Ebene ➡ Stadtgebiet Köln
- Transparenz der Untersuchungsgrundlagen sollte verbessert werden:
 - Verkehrsuntersuchung teilräumlich
 - Klimastudie teilräumlich und gesamtstädtisch
 - geplante Wohnbauflächen teilräumlich
- Alternative Trassenvorschläge für Ortsumgehung sollten geprüft und dargestellt werden ➡ Trassen-Varianten in Form einer Variantendiskussion in den weiteren Beteiligungsprozess implementieren

Die Stadt erläuterte im Ausblick die nächsten Verfahrensschritte und die weiteren Beteiligungsmöglichkeiten. Es handelte sich um folgende Punkte:

- Bürgerinformationsveranstaltung zur Information und Abstimmung der konkretisierten Ergebnisse voraussichtlich im Winter 2014/15. Die abgestimmten Ergebnisse dienen als Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs
- Durchführung des Städtebaulichen Wettbewerbs

Abschließend dankte die Stadt allen Beteiligten, die als „Fachleute vor Ort“ durch Ihre engagierte Mitarbeit und den konstruktiven, lebhaften und ergebnisreichen Austausch wesentlich zum Gelingen des Bürgerworkshops beigetragen haben. Die Stadt kündigte an, den Dialog weiterzuführen und lud alle Bürgerinnen und Bürger ein, sich am weiteren Beteiligungsprozess aktiv zu beteiligen.