

Köln, 10.07.2022

Offenes Netzwerk der Poller Nachbarschaft,  
Ideentausch.org  
**Arbeitskreis Verkehr Poll+**  
[verkehr.ideentausch.org](http://verkehr.ideentausch.org) [verkehr@ideentausch.org](mailto:verkehr@ideentausch.org)

**Stellungnahme und Anregungen zum**  
Bebauungsplan-Entwurf Nr. 68439/03  
**„Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur in Köln-Deutz“**  
im Rahmen der Offenlage nach §3 Absatz 2 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

als offenes Netzwerk der Poller Nachbarschaft vertreten wir die Anregungen und Positionen von vielen interessierten Poller Anwohnern, nachfolgend als „Poller BürgerInnen“ bezeichnet. Auszugsweise nennen wir:

- XXXX
- XXXX
- XXXX
- XXXX
- XXXX
- XXXX
- XXXX
- XXXX (Anm.: Namen & Adressen sind der Originalversion an die Stadt Köln vorhanden)

Wir möchten dieser Stellungnahme voranstellen, dass die Poller BürgerInnen die geplante Transformation des Deutzer Hafens sehr begrüßen und sich auf die damit einhergehende neue Nachbarschaft freuen.

Gleichwohl können die Planunterlagen dieser 1. Offenlage des B-Plan Entwurfes noch nicht die Bedenken gegen erhebliche nachteilige Planungsauswirkungen in der Nachbarschaft ausräumen. Die Poller BürgerInnen sind unmittelbar und umfänglich von solchen nachteiligen Auswirkungen betroffen.

Das Gesamtkonzept Deutzer Hafen ist über Jahre entwickelt worden. Zu diesem Zweck wurden sehr viele Unterlagen und Gutachten erstellt, die von uns in der knappen Offenlagefrist nicht detailliert geprüft werden können. Jedoch möchten wir verschiedene Aspekte zum Verkehrskonzept und zum Lärm-Immissionsschutz aufgreifen, von denen wir meinen, dass diese noch nicht hinreichend berücksichtigt wurden.

Die Planung Deutzer Hafen geht von etwa 7.000 Einwohnern und zusätzlichen 7.000 Arbeitskräften aus. Im Vergleich zählt Poll etwa 11.000 Einwohner und das heutige Deutz etwa 15.500 Einwohner<sup>1</sup>. Aufgrund der Dimension des Planvorhabens sind umfangreiche Auswirkungen in der umliegenden schutzbedürftigen Nachbarschaft insbesondere in Poll und Deutz zu erwarten.

Viele vergleichbare Planungen in Städten wie Offenbach, Neuss und Hamburg haben gerichtlichen Kontrollen teils nicht Stand gehalten. Mit diesen Erkenntnissen sollte die Planung zum Deutzer Hafen kritisch geprüft und das Abwägungsmaterial sachgerecht fortentwickelt werden.

Für die gesamte Planung gilt, dass gemäß § 1 Abs. 7 BauGB die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Das Abwägungsgebot umfasst als Verfahrensnorm gem. § 2 Abs. 3 BauGB das Gebot zur Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials. Es stellt inhaltlich Anforderungen an den Abwägungsvorgang und an das Abwägungsergebnis. Das Abwägungsgebot ist verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung Belange nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge hätten eingestellt werden müssen, wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

*Vgl. OVG NRW, Urteil vom 21. Januar 2021 – 10 D 104/18.NE*

An diesen Grundsätzen haben wir die vorliegenden Planungsunterlagen gespiegelt.

## **A Verkehrsuntersuchung, Ergebnisbericht Stand Januar 2022 und Mobilitätskonzept Deutzer Hafen, Stand Juni 2021**

Die Verkehrsuntersuchung der Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH, Ergebnisbericht Stand Januar 2022 ist Teil des Abwägungsmaterials. Sie enthält sehr umfangreiche Betrachtungen für das Plangebiet selbst und für bestimmte Verkehrswege in der Nachbarschaft.

Die Verkehrsuntersuchung baut auf dem Mobilitätskonzept Stand Juni 2021 auf, welches ebenfalls von der Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH erstellt wurde und Teil des Abwägungsmaterials ist.

Beide Untersuchungen sind gut strukturiert und die Sachverhalte sind verständlich beschrieben.

Hierzu führen wir aus:

---

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Köln; Kölner Stadtteillinformationen 2020

## 1 Untersuchungsbereiche in Poll und Deutz

Aus den Verkehrszahlen wird erkennbar, dass die Planung ein hohes Konfliktpotenzial für die schutzbedürftige Nachbarschaft in Poll und Deutz birgt.

Beide Stadtteile sind bereits ohne Planung des Deutzer Hafens heute und auch im Prognosefall 2035 („Nullfall“) in Teilen erheblich verkehrs- und lärmbelastet. Die Verkehrsuntersuchung stellt bei der Betrachtung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall und Planfall 1 auf Seite 26 kennzeichnend fest: *„Die im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall ermittelte Mehrbelastung der südlichen Siegburger Straße (südlich der Straße Am Schnellert) kann das bestehende Straßennetz nicht aufnehmen.“*

Nach Umsetzung der Planung Deutzer Hafen („Planfall 1“) ist für beide Stadtteile eine erhebliche Veränderung der Verkehrssituation und damit auch der Verkehrslärmsituation zu erwarten. Dies betrifft nicht nur die unmittelbar angrenzenden Nachbargrundstücke zum Plangebiet, sondern auch weiter entfernt liegende Bereiche mit schutzbedürftigen Nutzungen.

Seitens Poller BürgerInnen wird bemängelt, dass in der Verkehrsuntersuchung eine ausführliche Darstellung zum Verkehrsaufkommen in Deutz und Poll nicht offengelegt wird. Insbesondere für gravierend betroffene Straßen in Alt-Poll, wie z.B. Alfred-Schütte-Allee, Maifischgasse, Poller Hauptstraße und Poller Damm, oder auch Am Altenberger Kreuz und in Deutz am Gotenring und auf der Mindener Straße liegen keine Verkehrszahlen für den Prognose-Nullfall, Planfall 1 und Planfall 2+8 vor.

Das Konfliktpotenzial einerseits und die Raumbedeutsamkeit der Planung andererseits sind hinreichend bekannt. Daher gehört auch eine entsprechend umfassende Betrachtung und Darstellung der Verkehrssituation in der Nachbarschaft zum erforderlichen Abwägungsmaterial des Bebauungsplanverfahrens gem. §2 Absatz 3 BauGB, welches in dem Fall nicht vorliegt. Die Poller BürgerInnen regen an, den Untersuchungsbereich des Verkehrsgutachtens auszudehnen, so dass (mindestens) die angrenzenden Stadtteile in Poll und Deutz mit allen wesentlichen Verkehrsstraßen vollständig erfasst und dargestellt sind.

## 2 Ermittlung der planbedingten motorisierten Individualverkehre (MIV)

In der Verkehrsuntersuchung wird lt. Anhang 1 der MIV-Anteil bei Bewohnern mit 26% angesetzt. Als Quelle wird die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) von 2017 erwähnt. Die Poller BürgerInnen bezweifeln, dass dieser Ansatz für das Planvorhaben geeignet ist.

Das Verkehrsgutachten lehnt die Wohnbebauungsschlüssel für Verkehr an die Wohnbebauung in Deutz an. Diese Anlehnung ist nach unserer Ansicht nicht gerechtfertigt. Die Anwohner in dem sehr verwinkelten Deutz haben ein sehr großes ÖPNV-Angebot und verfügen über ein sehr dichtes Einkaufsangebot für den täglichen Bedarf mit kurzen Verkehrswegen. Dieser Umstand führt zu einem stark reduzierten Bedarf an motorisiertem Verkehr.

Der Gebietscharakter des geplanten Deutzer Hafens entspricht nicht dem des heutigen Stadtteils Deutz, vielmehr ist die Planung aufgrund des hohen Wohn- und Freizeitwerts und der recht großzügigen Platzverhältnisse eher mit dem Gebietscharakter des benachbarten Stadtteils Poll vergleichbar.

Lt. den Kölner statistischen Nachrichten von 1/2019<sup>2</sup> waren in Köln in 2017 im Schnitt 363 Privat-PKW je 1.000 Einwohner zugelassen. Das entspricht einem MIV-Anteil von 36,3% in Gesamt-Köln. Im Stadtteil Deutz lag der MIV-Anteil bei unter 30%, in Poll bei 40% - 50%.

Der angesetzte MIV-Anteil von 26% weicht von den vorliegenden Tatsachen erheblich ab. Die vorgenommene Anlehnung ist nicht geeignet, um eine sichere Prognose zu erzeugen. Die Abweichung ist gravierend und hat unmittelbar Einfluss auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung.

Die Poller BürgerInnen regen an, alle MIV Ansätze in der Verkehrsuntersuchung zu überprüfen und den Tatsachen entsprechend zu korrigieren.

## 3 Modal-Split Szenarien

In dem Mobilitätskonzept sind drei Modal-Split Szenarien erarbeitet, in denen die Annahme verankert ist, dass ein von der Wegelänge abhängiger Anteil an Wegen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), aufgrund der Umsetzung der für die einzelnen Verkehrsmittel erarbeiteten Massnahmenkonzepte, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) verlagert werden kann. Zur Ermittlung der maßgebenden Verkehrsmengen in der Verkehrsuntersuchung wurde das Szenario 1 (kurzfristig umsetzbar) verwendet.

<sup>2</sup> [https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/kapitel\\_4\\_verkehr\\_2018.pdf](https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/kapitel_4_verkehr_2018.pdf) (Blatt 16 Seite 174)

Szenario 1 sieht die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept und die Erschließung des Deutzer Hafens durch eine neue Buslinie 150 vor, aber keine Veränderung der Stadtbahnanbindung und kein Anschluss an die S-Bahn. Man erwartet dadurch

- Verlagerung von 20% der sehr kurzen MIV-Wege (<2 km) zum Fußverkehr,
- Verlagerung von 15% der kurzen MIV-Wege (<5 km) zum Radverkehr,
- Verlagerung von 5% der langen MIV-Wege (>5 km) zum ÖV.

Die Poller BürgerInnen begrüßen die anvisierte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Die Grundlagen und Annahmen im Mobilitätskonzept und in der Verkehrsuntersuchung werden nach unserer Auffassung jedoch nicht nachvollziehbar hergeleitet und sind nicht plausibel. Es finden sich im Mobilitätskonzept und auch in der Verkehrsuntersuchung keine konkreten Ausführungen, wie diese %-Zahlen der Verlagerung tatsächlich erreicht werden sollen. Auch fehlen Angaben zur Prognosesicherheit.

#### 4 Kennwerte der Verkehrserzeugung

Auch sind die angesetzten Kennwerte der Verkehrserzeugung des Deutzer Hafens lt. Anhang 1 der Verkehrsuntersuchung nicht nachvollziehbar und führen nach Einschätzung der Poller BürgerInnen zu einer Unterschätzung des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Zum Beispiel werden in Anhang 1, Seite 102 bei der Kategorie Gewerbe (Büro) für den Wirtschaftsverkehr Ansätze gewählt, die von der Tendenz eher die untere Grenze der dort genannten Bandbreiten widerspiegeln. Die Untersuchung kommt mit diesen Ansätzen auf 4962 Kfz-Fahrten je Werktag. Würde man hingegen die Mittelwerte der Bandbreiten ansetzen, resultieren daraus bereits 8300 Kfz-Fahrten, bei Verwendung der Maximalwerte würden sich sogar 13354 Kfz-Fahrten ergeben.

Bei vielen weiteren Kategorien sind die Ansätze ebenfalls nicht hergeleitet und spiegeln eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Fahrbewegungen wieder, was eine entsprechend hohe Prognoseunsicherheit nach sich zieht.

#### 5 Verkehrsverteilung

Zur Verkehrsverteilung wird in der Planfallvariante 1 der Verkehrsuntersuchung angenommen, dass der Deutzer-Hafen-Verkehr überwiegend in Richtung Norden abfließt und nur ca. 30% in Richtung Süden durch Poll. Auch diese Annahme wird in dem Abwägungsmaterial nicht ausreichend hergeleitet und begründet und kann daher von den Poller BürgerInnen nicht

nachvollzogen werden. Zwar ist erkennbar, dass sich die Ansätze an den heutigen Fahrbeziehungen des Stadtteils Deutz und am Nachbargewerbe des Deutzer Hafens orientieren. Es fehlt aber eine konkrete Herleitung, weshalb diese Daten für den Deutzer Hafen geeignet sein sollen und welche Korrekturwerte im Sinne der Prognosesicherheit ggf. in Ansatz zu bringen sind.

## 6 Verkehrseingangsdaten insgesamt

Gerade wenn ein einheitlicher anerkannter wissenschaftlicher Standard nicht existiert, sind die Annahmen und die Berechnungsmethodik - insbesondere in komplexen Abhängigkeitsgeflechten wie im vorliegenden Fall - in geeigneter Weise darzustellen und zu begründen. Wenn sich ein Plangeber auf die Ergebnisse einer vorgelegten Untersuchung stützt und darauf die weitere Planung ausrichtet, muss diese Untersuchung in sich klar, nachvollziehbar und hinreichend transparent sein.

Sowohl das Mobilitätskonzept, als auch die Verkehrsuntersuchung leiden nach Auffassung der Poller BürgerInnen an solcher Klarheit, Nachvollziehbarkeit und Transparenz. Selbst fachkundige Personen der Poller BürgerInnen können auf Basis der Angaben im Abwägungsmaterial die entsprechenden Sachverhalte nicht plausibel nachvollziehen.

Beispielhaft fehlen für den Analyse-Fall belastbare Zählwerte für die Alfred-Schütte-Allee, Maifischgasse, Poller Hauptstraße, Poller Damm, Auf dem Sandberg und für die Auf- und Abfahrten an der Autobahnanschlussstelle Poll.

Insgesamt steht somit in Zweifel, dass mit den Ausgangswerten und Annahmen des Mobilitätskonzeptes und der Verkehrsuntersuchung vom Plangeber eine qualifizierte und belastbare Verkehrsplanung aufgebaut werden kann. Vielmehr sieht es so aus, dass sich mit den gewählten Ansätzen für Poll eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen ergibt.

Da auch die Verkehrslärmprognose der Fa. ADU Cologne auf die Daten des Verkehrsgutachtens aufbaut, hat dies in der Folge auch eine Unterschätzung der planbedingten Verkehrslärmauswirkungen und der daraus abgeleiteten Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz im Plangebiet und in der Nachbarschaft zum Plangebiet zur Folge.

Die Poller BürgerInnen regen an, das Mobilitätskonzept und das Verkehrsgutachten nachzubessern. Die Herleitung der Verkehrsaufkommen und der Verkehrsaufteilung ist transparent und nachvollziehbar darzustellen. Auch sollten die Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Modal-Split Szenarien konkreter beschrieben und entsprechende Maßnahmen

festgesetzt werden. Dabei ist im Hinblick auf die Planungssicherheit auch zu untersuchen, was passiert, wenn die getroffenen Annahmen nicht oder nur teilweise eintreten werden.

## 7 Prognose-Nullfall

Die Prognose-Planfälle bauen auf dem Prognose-Nullfall auf. Es werden verschiedene Entwicklungen im Umfeld des Plangebietes namentlich genannt, die für den Prognose-Nullfall berücksichtigt wurden. Jedoch fehlen hierzu nachvollziehbare Zahlen, sodass die Eingangsdaten für den Prognose-Nullfall nicht auf Plausibilität geprüft werden können. Dies stellt einen erheblichen Mangel dar.

Die Poller BürgerInnen regen an, die Eingangsdaten für die in Kapitel 4.2.1 auf Seite 20 genannten Entwicklungen im Umfeld des Bauvorhabens offenzulegen, damit eine Plausibilitätsprüfung vorgenommen werden kann.

## 8 Prognose-Planfall 1

Das Verkehrsgutachten geht im Prognose-Planfall 1 davon aus, dass der Bau eines neuen Stadtteils mit ca. 7.000 Bewohnern und 7.000 Arbeitsplätzen bereits ohne jegliche Verkehrsmaßnahmen zu einer ungewöhnlichen Reduktion von 1.500 Fahrten/Tag auf der Alfred-Schütte-Allee (unmittelbar südlich Am Schnellert) führen wird, obwohl diese Strecke (Alt-Poll) die zweitkürzeste und womöglich zweitattraktivste Strecke zwischen Deutzer Hafen und Autobahnanschlussstelle Poll darstellt. Das Gutachten präsentiert diesen unerklärlichen Verkehrsrückgang von 1.500 Fahrzeugen/Tag als Ergebnis einer "schwarzen Box". Die Basis dafür wird nicht mit konkreten Zahlen belegt, sodass auch hier die Eingangsdaten und die Ergebnisse nicht nachvollziehbar sind und auch nicht theoretisch von einem dritten Fachexperten kontrollierbar oder rekonstruierbar sind. Hinzu kommt, dass die Ergebnisse des Planfalls 1 der Logik und allen veröffentlichten und offengelegten Daten und Sachverhalten erheblich widersprechen.

Wir regen an, auch für den Prognose-Planfall 1 nachvollziehbare und plausible Daten offen zu legen und eine entsprechend ausreichende Frist anzubieten, in der die Anwohner mit ihren Fachleuten das Zahlenmaterial und die Ergebnisse analysieren und bewerten können.



## 9 Wirksamkeit der Planfallvariante 2+8

In der Verkehrsuntersuchung werden Planfallkombinationen betrachtet mit dem Ziel, die Siegburger Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt Poll vom Durchgangsverkehr merklich zu entlasten. Laut Verkehrsuntersuchung wird die Planfallvariante 2+8 als Vorzugsvariante weiterverfolgt. Diese Variante ist eine Kombination aus Umgestaltung der Siegburger Straße in Poll (Planfall 2) verbunden mit der Ertüchtigung Im Hasental / Östlicher Zubringer (Planfall 8). Vereinfacht gesagt soll die Durchfahrt über die Siegburger Straße zur A4 unattraktiver werden und die Durchfahrt über Hasental / Östlicher Zubringer zur A4 soll attraktiver werden.

Nach Auffassung der Poller BürgerInnen wird in der Verkehrsuntersuchung nicht ausreichend nachvollziehbar hergeleitet und begründet, wieso die Planfallvariante 2+8 zu den genannten Verkehrszahlen führen sollte. Wir haben aufgrund unserer Ortskenntnis erhebliche Zweifel, dass die gesetzten Ziele mit den dargestellten Maßnahmen auch nur annähernd erreicht werden können.

Es dürfte unstrittig sein, dass Verkehrsteilnehmer als Durchfahrtstrecke zwischen Plangebiet Deutzer Hafen und A4 diejenige Fahrstrecke wählen werden, die nach Lage der Dinge am attraktivsten erscheint. Dabei spielen u.a. die Fahrzeit, die Wegstreckenlänge und auch bekannte Stauzonen eine wesentliche Rolle für die Wahl oder Abwahl bestimmter Fahrstrecken.

Die Verkehrsuntersuchung verkennt nach Auffassung der Poller BürgerInnen die tatsächlichen Verhältnisse vor Ort. Sie unterstellt, dass die Verkehrsteilnehmer nach Umsetzung der Planfallvariante 2+8 bevorzugt über Im Hasental / Östlicher Zubringer die Verbindung zur A4 aufsuchen werden.

Jeder ortskundige Anwohner weiß, dass sich auf der A4 an Werktagen morgens und abends der Verkehr rund um die Rodenkirchener Brücke staut. Daher besteht ein großes Interesse aller Verkehrsteilnehmer, diese Staustrecke soweit wie möglich abzukürzen. Dies hat zur Folge, dass auch nach Umsetzung der Planfallvariante 2+8 die Strecken a) Siegburger Straße und b) Alt-Poll über die Alfred-Schütte-Allee ff. und c) Kaltenbornweg weiterhin als attraktive Fahrstrecken berücksichtigt werden.

Darauf geht die Verkehrsuntersuchung nicht ein. Die Stausituation rund um die Rodenkirchener Brücke ist in der Verkehrsuntersuchung nicht erwähnt und dargestellt. Die Verkehrsuntersuchung geht vielmehr nur von den DTV-Werten aus, also von durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken über 24h, welche Verkehrsspitzen und Verkehrsstaus in keiner Weise berücksichtigen.



Somit werden in der Verkehrsuntersuchung die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und damit der spezifische Einzelfall nicht reflektiert. Das angestrebte Ziel der Planfallkombination 2+8 kann nicht erreicht werden, da die Strecke Im Hasental / Östlicher Zubringer durch die Staus im Bereich Rodenkirchener Brücke nicht die gewünschte Attraktivität erreichen kann.

Es steht daher in Zweifel, dass sich die vorliegende Untersuchung als zuverlässige Prognosegrundlage für die planbedingten Verkehrsauswirkungen und die damit einhergehende, prognostizierte Lärmbelastung eignet.

Daran ändert auch nichts, dass bereits ein Ausbau der A4 im Bereich der Rodenkirchener Brücke diskutiert wird, da zum heutigen Zeitpunkt weder eine finale Planung, noch die Umsetzung, die Art der Ausführung oder der Zeithorizont dieses Vorhabens feststehen. Die Planung Deutzer Hafen muss daher planerische Lösungen entwickeln, die auch unabhängig vom Ausbau der Rodenkirchener Brücke funktionieren.

Auch wird von den Poller BürgerInnen angezweifelt, dass die geplanten verkehrlichen und baulichen Maßnahmen an der Siegburger Straße lt. Planfall-2 ausreichen, damit die Verkehrsteilnehmer diese Strecke in dem in der Verkehrsuntersuchung skizzierten Umfang meiden werden. Denn speziell der Planfall 2 stellt keine wesentliche Veränderung gegenüber der heutigen Situation auf der Siegburger Straße dar. Vielmehr soll die heutige Situation durch wenige bauliche Maßnahmen in Verbindung mit intelligenten Ampeln mit Vorrangschaltung für den ÖPNV ergänzt werden. Dabei wird aber übersehen, dass sich schon heute die Radfahrer, der ÖPNV und die Kfz auf der engen Strecke arrangieren und insbesondere der ÖPNV faktisch bereits eine Bevorrechtigung genießt.

Aus der Verkehrsuntersuchung lässt sich nicht nachvollziehen,

- weshalb die Siegburger Straße nach Umsetzung von Planfall 2 derart unattraktiv werden sollte, dass ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer vom/zum Plangebiet lieber eine ca. 4,5 km längere Fahrstrecke und eine zusätzliche Staustrecke auf der A4 in Kauf nehmen sollten, verbunden mit einem erheblichen Zeitverlust,
- warum es trotz des erheblichen Verkehrsaufkommens vom Deutzer Hafen von ca. 22.800 Kfz-Fahrten pro Werktag durch die Maßnahmen lt. Planfallkombination 2+8 gar zu einer deutlichen Verkehrsreduzierung von über 20% auf der Siegburger Straße in Poll gegenüber dem Prognose-Nullfall kommen sollte.

Die Verkehrsuntersuchung verkennt nach Ansicht der Poller BürgerInnen auch hier die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse. In der Folge werden die Auswirkungen der

Planfallmaßnahmen 2 und 8 stark überschätzt. Nach Ansicht der Poller BürgerInnen handelt sich bei den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung eher um ein Wunschdenken.

Eine beachtliche Verletzung des § 2 Abs. 3 BauGB liegt nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB vor, wenn die von der Planung berührten Belange, die dem Plangeber bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen, in wesentlichen Punkten nicht zutreffend ermittelt oder bewertet worden sind und der Mangel ganz offensichtlich für das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens von relevantem Einfluss ist.

Dies ist vorliegend der Fall, denn die örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse inkl. Stauzonen sind hinreichend bekannt und werden schon in den Medien regelmäßig diskutiert. Trotz dieser Kenntnis sind sie in der Verkehrsuntersuchung unzureichend reflektiert.

Eine Prognose hat sich immer an den jeweiligen konkreten Umständen zu orientieren, die für den jeweils vorherzusagenden Wert bedeutsam sind. Dies gilt auch für die Bestimmung des ungünstigsten Falles, den die Prognose gegebenenfalls abbilden muss, um auf der sicheren Seite zu liegen.

*Vgl. OVG NRW, Urteil vom 5. Dezember 2017 - 10 D 97/15.NE*

Nach Auffassung der Poller BürgerInnen verfehlt das vorliegende Verkehrsgutachten diese Anforderungen. Die Fehler sind offensichtlich und auf das Ergebnis von Einfluss. Daher steht in Zweifel, dass die Verkehrsuntersuchung mit der dort vorgestellten Prognose und Planung als Abwägungsmaterial für den Bebauungsplan geeignet ist.

Die Poller BürgerInnen regen an, die Verkehrsuntersuchung umfangreich nachzubessern, damit eine sachgerechte Abwägung stattfinden kann. Dabei sind die Planfälle 2 und 8 genauer zu definieren und zu untersuchen. Es ist im Detail transparent und nachvollziehbar herzuleiten, wie sich die genannten Verkehrszahlen für den Prognose-Planfall ergeben. Die verkehrsbaulichen Maßnahmen für die Planfälle 2 und 8 sind zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen und festzusetzen. Ziel der Maßnahmen muss es sein, die gewünschte Verkehrsreduzierung auf der Siegburger Straße auch tatsächlich sicherzustellen und keine neuen Schleichwege wie z.B. über Alt-Poll entstehen zu lassen.

## 10 Verkehrsentwicklung in Alt-Poll

Mit Alt-Poll ist in dieser Stellungnahme das Poller Stadtgebiet zwischen Siegburger Straße und der Alfred-Schütte-Allee bzw. den Rheinanlagen gemeint.

Die Verkehrsuntersuchung enthält keine detaillierten Ausführungen für Alt-Poll. Aus den wenigen Daten im Kartenmaterial der Verkehrsuntersuchung lässt sich ablesen, dass die Planer nach Umsetzung der Planvariante 2+8 von einer Verkehrsreduzierung auf der Alfred-Schütte-Allee und angrenzende Straßen in Alt-Poll ausgeht.

Die Poller BürgerInnen haben erhebliche Zweifel an der Richtigkeit dieser Prognose.

Es ist ohne Weiteres für jedermann erkennbar, dass ein Vorhaben von der Dimension des Deutzer Hafens mit geplanten 7.000 Einwohnern und zusätzlichen 7.000 Arbeitskräften mit erheblichen nachbarschaftlichen Auswirkungen in der direkt angrenzenden Nachbarschaft Alt-Poll verbunden sein wird. Daher gehört zunächst eine entsprechend detaillierte Betrachtung zum erforderlichen und unverzichtbaren Abwägungsmaterial eines solchen raumbedeutsamen Bebauungsplanverfahrens. Dies fehlt in der Verkehrsuntersuchung.

Seitens der Poller BürgerInnen besteht große Sorge, dass Alt-Poll nach Realisierung des Plangebietes Deutzer Hafen verstärkt als Durchfahrtstrecke zwischen dem Plangebiet und der A4, sowie den weiter südlich gelegenen Stadtteilen genutzt wird.

Die teilweise engen Straßen des ehemaligen Fischerdorfs Alt-Poll werden bereits heute von vielen Autofahrern als Schleichweg oder zur Umfahrung von Verkehrsstaus genutzt. Für die Anwohner und auch für die Kinder auf dem Weg zur Alt-Poller Schule und zum Kindergarten ist das eine hohe Belastung und auch Gefährdung. Die Verkehrsuntersuchung erkennt offenbar das verkehrliche Dilemma, mit dem die Alt-Poller Anwohner bereits heute konfrontiert sind. Trotz der engen Straßen scheint Alt-Poll für viele Verkehrsteilnehmer eine attraktive Fahrstrecke zu sein und es ist zu befürchten, dass nach Umsetzung des Planvorhabens Deutzer Hafen viele weitere Verkehrsteilnehmer hinzukommen werden.

Aufgrund der Ortskenntnis der Poller BürgerInnen ist sehr wahrscheinlich, dass Alt-Poll gerade nach Realisierung der Planvariante 2+8 (= beabsichtigte Unattraktivität der Siegburger Straße) nochmals attraktiver wird als Schleichweg zwischen Deutzer Hafen und Autobahn. Weder dieser Umstand wird in der Verkehrsuntersuchung reflektiert, noch die vorstehend beschriebene Stauproblematik auf der Rodenkirchener Brücke.

Dadurch kommt die Verkehrsuntersuchung erkennbar fehlerhaft zu dem Ergebnis, dass in Alt-Poll das Verkehrsaufkommen beim Planfall 2+8 gegenüber dem Prognose Nullfall sogar sinken soll. Für die Alfred-Schütte-Allee wird eine Reduzierung um 1200 Fahrbewegungen prognostiziert.

Nach Ansicht der Poller BürgerInnen weist die Verkehrsuntersuchung für Alt-Poll insgesamt ein erhebliches Ermittlungs- und Bewertungsdefizit auf. Die Ergebnisse sind nicht plausibel.

Die Poller BürgerInnen regen an, die Verkehrsuntersuchung zu erweitern und zu verbessern. Die Verkehrsauswirkungen in Alt-Poll sind im Detail zu untersuchen. Dabei sollte eine Einzelfallbetrachtung erfolgen, die den tatsächlichen örtlichen und verkehrlichen Verhältnissen in Alt-Poll und im weiteren Verkehrsumfeld gerecht wird. Eine ‚reguläre‘ Verkehrsprognose mit DTV-Werten über 24h und ohne die Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und Stauzonen ist nicht ausreichend und wird zu keinen tragfähigen Ergebnissen führen können.

#### 11. Erholungsräume Poller Wiesen / Alfred-Schütte-Allee

Poll mit den Poller Wiesen entlang der Alfred-Schütte-Allee dient den Anwohnern seit jeher als Rückzugs- und Erholungsraum. Die Poller Wiesen gelten ohnehin als Naherholungsgebiet für den gesamten Kölner Raum.

Während im Plangebiet Deutzer Hafen lt. Planung die Alfred-Schütte-Allee vorbildhaft für den motorisierten Verkehr - und damit insbesondere für motorisierte Besucher aus ganz Köln - gesperrt wird, um die Poller Wiesen entlang des Hafengebiets optimal als Erholungsraum nutzen zu können, sollen die Poller Anwohner auf ihrem Abschnitt der Alfred-Schütte-Allee künftig den gesamten motorisierten Wiesen-Besucherandrang aus ganz Köln ausgesetzt werden, der sich bisher auf die gesamte Strecke der Alfred-Schütte-Allee verteilt hatte.

Diese eigennützige Verschiebung der Verkehrsbelastungen aus dem Deutzer Hafen nach Poll, um den eigenen Bereich der Wiesen „faktisch“ zu einer nahezu privaten Idylle und Vorzeigelandschaft für die eigenen Anwohner und Mieter zu machen, widerspricht jeglichem gerechten Abwägungsgebot.

Die Poller BürgerInnen regen an, ein Gesamtkonzept zur Sicherung und Aufwertung der Poller Wiesen am Deutzer Hafen und in Poll zu erstellen. Es sind Lösungen zu erarbeiten, die die gesamten Poller Wiesen behandeln, statt eigene Interessen selektiv durchzusetzen.

## 12 Schleichweg Alfred-Schütte-Allee, Poller Hauptstraße

Das Verkehrsgutachten berücksichtigt nicht zutreffend die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf auf den naheliegenden Schleichwegen durch Alt-Poll.

Zwar ist zur Reduzierung von Verkehren aus dem Plangebiet Deutzer Hafen nach Alt-Poll vorgesehen, dass es von der Quartierstraße zur Straße Am Schnellert nur eine Linksabbiegerspur geben soll. Diese Maßnahme kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die weiteren Verbindungen nach Alt-Poll über den Poller Kirchweg und über die Alfred-Schütte-Allee erhalten bleiben sollen. Damit fällt es den Verkehrsteilnehmern leicht, bei Bedarf jederzeit über Alt-Poll zu fahren.

Hinzu kommt, dass im Plangebiet Deutzer Hafen nur begrenzt Parkplätze zur Verfügung stehen werden. Somit werden viele Besucher versuchen, entlang der Alfred-Schütte-Allee in Poll Parkplätze zu finden. Auch dies wird in der Verkehrsuntersuchung vernachlässigt und es finden sich keine Ableitungen und planerische Empfehlungen, um diesem Umstand zu begegnen.

Die Poller BürgerInnen regen an, die historischen Rückzugs- und Erholungsräume in Alt-Poll nachhaltig zu sichern und negative planbedingte Auswirkungen vom Deutzer Hafen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Selbst bei moderaten Verkehrsbelastungen lt. Verkehrsprognose sollten trotzdem nachbarschützende Maßnahmen entwickelt werden, die einen Durchgangsverkehr zwischen dem Plangebiet und der A4 wirksam unterbinden. Dafür bieten sich beispielsweise verkehrsbeschränkende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Alfred-Schütte-Allee, Poller Damm und Im Wasserfeld an. Nur der ÖPNV und Radfahrer sollten weiterhin die genannten Strecken nutzen können.

Wir regen auch an, diese Maßnahmen bereits jetzt zu entwickeln und frühzeitig umzusetzen und nicht abzuwarten, bis in Alt-Poll erst erhebliche negative Verkehrseinwirkungen eingetreten sind, die ein Einschreiten erforderlich machen.

Als Positiv-Referenzbeispiel sei hier die Milchmädchensiedlung in Poll genannt. Dort hat man durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen den Durchgangsverkehr unterbunden und gute Wohnverhältnisse und Erholungsräume sichergestellt.

### 13 ÖPNV-Verbindungen

Das Mobilitätskonzept und die Verkehrsuntersuchung nennen für den Deutzer Hafen gute ÖPNV Ansätze, die von den Poller BürgerInnen sehr begrüßt werden. Wir denken aber, dass es noch einige Optimierungsmöglichkeiten gibt.

Wir regen an, dass die guten ÖPNV Ansätze für den Deutzer Hafen in ein gesamtheitliches, stadtteilübergreifendes ÖPNV-Konzept überführt werden, mit dem Ziel, Synergieeffekte zu nutzen und das ÖPNV Angebot für die BürgerInnen insgesamt zu verbessern. Das Deutzer Hafen Projekt bietet eine großartige Chance, als Katalysator für eine weitreichende ÖPNV Stärkung zu dienen.

Diese ÖPNV Stärkung sehen wir als sehr wichtig an, damit die im Mobilitätskonzept genannten Modal-Split-Szenarien mit den dort angegebenen %-Zahlen der Verlagerung sowohl im Deutzer Hafen als auch darüber hinaus erreicht werden können und die motorisierten Individualverkehre mittel- und langfristig spürbar abnehmen.

Wir halten es für sehr wünschenswert, wenn im Zusammenhang mit der Planung Deutzer Hafen auch eine gute ÖPNV Anbindung an die linke Rheinseite realisiert wird. Nach unserer Erfahrung ist das bisherige Fehlen einer solchen Verbindung ein wesentlicher Grund für die Erzeugung von hohem motorisierten Individualverkehr. Es gibt kaum eine Möglichkeit, die linksrheinischen gegenüberliegenden Stadtteile, beispielsweise die Südstadt und Bayenthal mittels ÖPNV komfortabel zu erreichen. Daher wird die Fahrt mit dem eigenen Kfz vorgezogen.

Auch für die Buslinien regen wir eine Gesamtbetrachtung an, die über den Deutzer Hafen hinausgeht. Im Mobilitätskonzept ist ausgeführt, dass die Buslinie 150 einen neuen Verlauf erhalten soll, mit drei neuen Haltestellen im Quartier Deutzer Hafen. Die Buslinie soll dabei eine direkte Verknüpfung zum Bahnhof Köln-Messe/Deutz und weiter darüber hinaus bis Köln-Mülheim sowie zur Buslinie 159 im Bereich Schüttewerk herstellen. Wie die künftige Streckenführung der Buslinien 150 und 159 genau vorgesehen wird, ist nicht erkennbar.

In Poll verkehrt derzeit nur die Buslinie 159 und verbindet Poll mit Kalk und Mülheim. Nach Ansicht der Poller BürgerInnen wäre eine Verbesserung des Angebotes sehr wünschenswert, um auch andere Stadtteile und Ziele wie z.B. den Bf Deutz komfortabel zu erreichen.

Gleichzeitig sind die derzeitigen Gelenkbusse der Linie 159 problematisch für Alt-Poll. Diese sind in Alt-Poll nur mit sehr wenigen Fahrgästen besetzt, für die auch ein normaler Bus vollumfänglich ausreichen würde. Sie verkehren tagsüber im 10 min Takt und befahren die Poller Hauptstraße teils in beide Fahrrichtungen. Die Gelenkbusse bleiben in den engen Straßen von Alt-Poll oft stecken. Teils fahren sie über die Bürgersteige, so z.B. an der Ecke Maifischgasse /

Weingartengasse, was zu einer Gefährdung für die Fußgänger führt und zu Erschütterungen in den angrenzenden Häusern. Zudem dürfte es höchst unwirtschaftlich und wenig nachhaltig sein, fast leere Gelenkbusse in Alt-Poll verkehren zu lassen.

Daher regen wir insgesamt an:

- Überführung der ÖPNV Ansätze für den Deutzer Hafen in ein gesamtheitliches, stadtteilübergreifendes ÖPNV-Konzept
- Prüfung einer guten ÖPNV Anbindung an die linke Rheinseite, ggf. nochmalige Betrachtung ob innerhalb der nächsten 10 Jahre eine neue Rheinbrücke auch mit KVB-Verbindung realisiert werden kann.
- Einbeziehung der alten Hafenbahn-Trasse in die langfristigen ÖPNV Überlegungen, z.B. als Bus-Trasse, falls eine Nutzung als Stadtbahn-Trasse nicht möglich sein sollte.
- Erstellung eines Gesamtkonzepts Bus mit optimal synchronisierten Fahrstrecken der Buslinien 150 und 159. Einbeziehung der engen Straßenverhältnisse und ggf. Durchfahrtbeschränkungen in Alt-Poll.
- Prüfung, die Buslinie 159 künftig nicht mehr über die Salmstraße in Richtung Alfred-Schütte-Allee zu führen, sondern über die Siegburger Straße und Am Schnellert zur Alfred-Schütte-Allee. Das hätte den Vorteil, dass das Plangebiet Deutzer Hafen an beide Buslinien 150 und 159 angebunden wäre und gleichzeitig in Alt-Poll auf den teils engen Straßen eine Entlastung stattfindet.
- Alternative Prüfung, die Buslinie 150 (keine Gelenkbusse) über Alt-Poll zu führen und dafür die Buslinie 159 (Gelenkbusse) hier herauszunehmen. Die Zusammenführung der beiden Buslinien könnte dann z.B. im Bereich der Umsteigehaltestelle Salmstraße erfolgen.

## **B Schalltechnische Untersuchung der ADU Cologne – Institut für Immissionsschutz GmbH, Stand Februar 2021; inkl. Anhängen**

Auch die schalltechnische Untersuchung enthält sehr umfangreiche Betrachtungen für das Plangebiet und für die angrenzende Nachbarschaft. Es ist gut strukturiert und die Sachverhalte sind verständlich beschrieben.

Die schalltechnische Untersuchung ist auf dem Stand vom Februar 2021, während die Verkehrsuntersuchung den Stand Januar 2022 enthält.

Hierzu führen wir aus:



## 1 Straßenverkehrslärm

In der schalltechnischen Untersuchung wird der Straßenverkehrslärm nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90 ermittelt. Diese war zum Zeitpunkt der Erstellung des schalltechnischen Gutachtens noch in Kraft. Am 1. März 2021 wurde die RLS-90 durch die RLS-19 ersetzt. Die Ermittlung des Straßenverkehrslärms in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung erfolgt somit auf einer (inzwischen) ungültigen Grundlage.

Im Vergleich der DTV-Eingangswerte (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) weichen die Straßenverkehrslärmuntersuchung und die Verkehrsuntersuchung voneinander ab, beispielsweise

- Streckenabschnitt Siegburger Straße direkt südlich der Eisenbahnbrücke

### Prognose-Nullfall

Lärmuntersuchung: 13.600 Kfz/Tag

Verkehrsuntersuchung: 15.500 Kfz/Tag

### Prognose-Planfall

Lärmuntersuchung: 11.300 Kfz/Tag (Planfallkombination 2+8)

Verkehrsuntersuchung: 12.200 Kfz/Tag

Bei vielen weiteren Streckenabschnitten im Untersuchungsbereich zeigen sich ebenfalls Abweichungen.

Da die Verkehrslärmberechnung auf keiner aktuellen Richtlinie basiert und auch nicht auf aktuellen Verkehrsdaten, ist sie folglich nicht (mehr) als Abwägungsmaterial für den Bebauungsplanentwurf geeignet. Auch die darauf aufbauenden Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet und die Anspruchsermittlung für Schallschutzmaßnahmen an Immissionsorten in der Nachbarschaft sind in der Folge nicht mehr aktuell.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer A. zum Verkehrsgutachten. Es bestehen insgesamt Zweifel an der Plausibilität der Ausgangswerte und Annahmen des Mobilitätskonzeptes und der Verkehrsuntersuchung. Mit den gewählten Ansätzen ergibt sich unseres Erachtens eher eine untere Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Dies führt in der Folge auch zu einer Unterschätzung der Verkehrslärmauswirkungen und der daraus abgeleiteten Maßnahmen.

Wir regen an, zunächst die Verkehrsuntersuchung und anschließend die Straßenverkehrslärmuntersuchung zu aktualisieren.

## 2 Schienerverkehrslärm

In der Schienenverkehrslärmbetrachtung wurden u.a. die KVB-Linien und die DB Strecken 2641 (Abschnitt Köln Südbrücke – Köln-Kalk) und 2656 (Abschnitt Köln Südbrücke – Köln Gremberg-Nord) berücksichtigt.

Seitens der Poller BürgerInnen besteht die Sorge, dass nach Realisierung der bis zu 80 m hohen Gebäude im südlichen Bereich des Plangebiets der Schienenverkehrslärm ausgehend von den DB Strecken reflektiert wird und zu einer Überhöhung der Geräuscheinwirkungen in Köln-Poll führt. Betroffen sind insbesondere die nahen Wohnbereiche im Poller Kirchweg, Raiffeisenstraße, Krüchelstraße, Allerseelenstraße, An den Maien ff. Diese Nachbarn haben allesamt ein schutzwürdiges Interesse.

In der Untersuchung wird zwar pauschal für alle Lärmarten gesagt, dass ein Geländemodell erstellt wurde und auch Reflexionen berücksichtigt werden. Diese pauschale Angabe reicht aber hier nicht aus, um eine zutreffende und vollständige Ermittlung dieses erheblichen Sachverhalts vorzunehmen und in nachvollziehbarer Weise abzuwägen.

In der schalltechnischen Untersuchung fehlt eine konkrete Untersuchung und Darstellung der oben genannten Lärmreflexionen. Denn es ist aufgrund der Gebäudehöhen und damit einhergehender Reflexionen nicht auszuschließen, dass durch die Planung ein Konflikt erzeugt oder ein bereits bestehender Konflikt weiter verschärft werden könnte.

Die Poller BürgerInnen regen an, den Sachverhalt zu untersuchen und zu prüfen, ob und welche Maßnahmen zum Schutz gegen überhöhte Schienenverkehrslärmeinwirkungen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit getroffen werden können. Dabei kommen vorzugsweise emissionsseitige Lärmschutzmaßnahmen (z.B. absorbierende Lärmschutzwände seitlich des Schienenverkehrsweges) in Betracht und ggf. ergänzend oder alternativ immissionsseitige Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster an Gebäuden in Verbindung mit fensterunabhängigen Lüftungsanlagen).

### 3 Gewerbelärm

Die Untersuchungen zum Gewerbelärm sind nach Ansicht der Poller BürgerInnen unvollständig. Aufgrund der Nähe des Plangebietes zur Wohnnachbarschaft ist eine Ermittlung und Beurteilung der anlagenbedingten Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen gem. Ziffer 7.4 TA Lärm erforderlich. Diese Betrachtung fehlt in der schalltechnischen Untersuchung.

Da die Planung Deutzer Hafen von etwa 7.000 Arbeitskräften ausgeht, wird unmittelbar erkennbar, dass hierdurch entsprechender Gewerbelärm erzeugt wird und eine Betrachtung der anlagenbedingten Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen nicht entbehrlich ist. Vielmehr ist eine ausführliche Berechnung und Beurteilung vorzunehmen.

Die Poller BürgerInnen regen an, die Gewerbelärmuntersuchung zu vervollständigen und entsprechend Ziffer 7.4 TA Lärm zu prüfen, wie hoch die anlagenbedingten Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen sind und durch welche Maßnahmen sie auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

### **C Zukunftsfähigkeit des Kölner Verkehrskonzepts**

Dem aktuellen Entwurf des Bebauungsplans fehlt es an einem weitsichtigen stadtteilübergreifenden, nachhaltigen Verkehrskonzept. Mit der aktuell ungünstigen Planung der Überbauung des Plangebietes werden Verhinderungstatsachen geschaffen, die bereits bekannte und vielversprechende Verkehrsoptionen in der Zukunft ausschließen.

Unter anderem ist mit dem aktuellen Bebauungsplan ein rheinquerender ÖPNV kaum mehr möglich, da die benötigten Freiräume um wenige Meter zu eng bebaut werden. Auch eine künftige Überlegung zur Nutzung der „HGK-Trasse“ für Bahnverkehr ist mit dem aktuellen Bebauungsplan nicht mehr möglich, da die benötigten Radien auf der Strecke „Am Schnellert“ durch geplante Bauobjekte um wenige Meter verhindert werden.

Die Poller BürgerInnen regen an, das Verkehrskonzept weiter zu fassen und im Plangebiet Optionen offen zu lassen, die in den kommenden Jahrzehnten weiterhelfen werden, alle Möglichkeiten von moderner Mobilität zu nutzen.

Diese Forderung steht nicht dem Interesse entgegen, das Plangebiet optimal und profitabel zu überbauen. Das Plangebiet sollte vorausschauend so entwickelt werden, dass die Zukunftsfähigkeit des Kölner Verkehrskonzepts nicht eingeschränkt wird.

## D Fazit

Die Poller BürgerInnen bekennen sich ausdrücklich ‚Pro Deutzer Hafen‘ und sind an einer konstruktiven Mitgestaltung interessiert.

Uns ist bewusst, dass der Vorhabenträger Moderne Stadt und die Stadt Köln die gesetzten Zeit- und Budgetvorgaben einhalten möchten. Gleichmaßen haben wir das Ziel, negative planbedingte Auswirkungen für Köln-Poll auf ein verträgliches Mindestmaß zu reduzieren und positive Synergieeffekte für den Deutzer Hafen und Poll zu fördern. Wir sind uns sicher, dass uns dies gemeinsam gelingen wird. Dabei setzen wir auf eine offene Kommunikation und ein Miteinander.

Wir würden uns freuen mit allen beteiligten Akteuren weiterhin in einem engen lösungsorientierten Dialog bleiben zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Albert Meinhardt  
Leitung / AK Verkehr Poll+

---

**Arbeitskreis Verkehr Poll+**  
[verkehr@ideentausch.org](mailto:verkehr@ideentausch.org)  
[verkehr.ideentausch.org](http://verkehr.ideentausch.org)

Arbeitskreis Verkehr Poll+  
% Albert Meinhardt  
Krückelstraße 5 51105 Köln

Fachliche Begleitung: 8pi Konzepte

Arbeitskreis Verkehr Poll+  
*offener Arbeitskreis der Poller Nachbarschaft und Umgebung(+)*



# Deutzer Hafen <--> A4 (Streckenvergleich)

Basierend auf den ersten Bebauungsplan "Deutzer Hafen - Teilplan Infrastruktur" vom 09.06.2022

27.06.2022

**DHA4**  
**5**

**Deutzer Hafen**  
+ ca. 7.000 Einwohner  
+ ca. 7.000 Arbeitsplätze



**Östlicher Zubringer**  
**7,4 km**

**Rolshover**  
**4,7 km**

**Siegburger**  
**2,8 km**

**Kirchweg**  
**3,9 km**

**Salmstr.**  
**3,4 km**

**Alt-Poll**  
**3,1 km**

**Sandberg**  
**5,3 km**

**A4 / Anschlussstelle Köln-Poll**



Kein Kopierschutz!  
frei Nutzen und Teilen,  
nur Ersteller erwähnt lassen!

**Arbeitskreis  
Verkehr  
Poll+**  
Mudra  
verkehr.ideentausch.org