Regionalplan
für den Regierungsbezirk Köln

Teilabschnitt Region Köln

25. Regionalplanänderung - Umwandlung von Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) in Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) im Bereich des Deutzer Hafens, Stadt Köln

Entwurf: Oktober 2016

Impressum

Herausgeber
Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2–10
50667 Köln
Tel.: 0221/ 147-0
Fax: 0221/ 147-3185
poststelle@brk.nrw.de
www.brk.nrw.de

Redaktionelle Bearbeitung, Layout, Karteninhalte, Bilder und Grafiken
Bezirksregierung Köln

Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW
© Geobasisdaten NRW 2016

Druck und Weiterverarbeitung
Bezirksregierung Köln

Information
Bezirksregierung Köln
Abteilung 3:
Regionale Entwicklung, Kommunalaufsicht, Wirtschaft
Dezernat 32: Regionalentwicklung, Braunkohle
Telefon: 0221 / 147-2032
Regionalplanungsbehörde:
Telefon: 0221 / 147-2351 oder
Telefon: 0221 / 147-3516
Fax: 0221 / 147-2905
eMail: Regionalplanung@bezreg-koeln.nrw.de

Bezirksregierung Köln

R E G I O N A L P L A N für den Regierungsbezirk Köln

Teilabschnitt Region Köln

25. Planänderung **Einleitung: 09. Dezember 2016**

– Umwandlung von Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) in Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) im Bereich des Deutzer Hafens, Stadt Köln –

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln wurde am 21.09.2000 und 23.11.2000 mit Erlassen der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen genehmigt und am 21.05.2001 bekannt gemacht (GV.NRW.2001, Nr. 15, S. 196).

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln hat in seiner 11. Sitzung am 09. Dezember 2016 (Tagesordnungspunkt 7) die Regionalplanungsbehörde beauftragt, das Erarbeitungsverfahren zur 25. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln auf der Grundlage der nachfolgenden Planunterlagen (Planbegründung, Planentwurf, Umweltbericht) (Stand: Oktober 2016) durchzuführen.

Der Erarbeitungsbeschluss erfolgte einstimmig.

Bei dem Änderungsverfahren sind die in der Beteiligtenlisteliste (enthalten in den Planunterlagen) aufgeführten Behörden und Stellen von der Regionalplanungsbehörde schriftlich zur Mitwirkung aufzufordern. Die Frist, innerhalb der die Beteiligten zu den Planunterlagen Stellung nehmen können, beträgt 2 Monate.
Die Regionalplanungsbehörde kann weitere Beteiligte zulassen, wenn dies zweckmäßig erscheint. Dies gilt auch für Personen des Privatrechts, sofern diese öffentliche Aufgaben wahrnehmen und die Voraussetzungen des § 4 Absatz 3 ROG erfüllen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt über eine Offenlage der Planunterlagen bei der Bezirksregierung Köln und der Stadt Köln für die Dauer von 2 Monaten. Details der Offenlage werden zwei Wochen zuvor ortsüblich bekannt gemacht.

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Thema	Seite
VORWORT		
	INHALTSVERZEICHNIS	**1**
PLANBEGRÜNDUNG		**5**
1.	**Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung (Planerfordernis)**	**5**
1.1	Anlass der Planänderung	5
1.2	Gegenstand der Regionalplanänderung und planerische Rechtfertigung	6
1.2.1	Umwandlung von Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich in Allgemeinen Siedlungsbereich	6
1.2.2	Aufgabe der Hafennutzung	6
1.2.3	Darstellung als Überschwemmungsbereich	7
2.	**Umweltprüfung**	**8**
3.	**Regionalplanerische Bewertung**	**8**
3.1	Beachtung landesplanerischer Vorgaben und Verhältnis zu regionalplanerischen Zielen	8
3.2	Vorschlag für die Abwägung	10
4.	**Weiteres Verfahren**	**10**
PLANENTWURF		**11**
I.	**Entwurf Text**	**11**
II.	**Entwurf Zeichnerische Darstellung**	**13**
UMWELTBERICHT		**15**
1.	**Einleitung**	**15**
1.1	**Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Raumordnungsplans**	**16**
1.1.1	Anlass der Regionalplanänderung	16
1.1.2	Erforderliche Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln	17

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Thema	
1.1.3	Untersuchungsraum	17
1.1.4	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	18
1.2	**Darstellung der in einschlägigen Gesetzen und Plänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Raumordnungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**	**18**
1.2.1	NATURA 2000	18
1.2.2	Landes- und Regionalplanung	19
1.2.3	Bauleitplanung	20
1.2.4	Landschaftsplanung	21
1.2.5	Fachgesetzliche Regelungen und sonstige Umweltschutzziele	21
1.2.6	Informelle Planungsgrundlagen	22
2.	**Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**	**22**
2.1	**Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes**	**23**
2.1.1	`Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´	24
2.1.2	`Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt´	28
2.1.3	`Schutzgut Boden´	29
2.1.4	`Schutzgut Wasser´	30
2.1.5	`Schutzgut Luft / Klima´	33
2.1.6	`Schutzgut Landschaft´	35
2.1.7	`Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter´	36
2.1.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	38
2.2	**Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung und bei Nichtdurchführung der Planung**	**38**
2.2.1	`Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´	38
2.2.2	`Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt´	40
2.2.3	`Schutzgut Boden´	41
2.2.4	`Schutzgut Wasser´	41
2.2.5	`Schutzgut Klima / Luft´	42
2.2.6	`Schutzgut Landschaft´	43
2.2.7	`Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter´	43

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Thema	
2.3	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	44
3.	Zusätzliche Angaben	45
3.1	Datengrundlage	45
3.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	46
3.3.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	46
BETEILIGTENLISTE		49

PLANBEGRÜNDUNG

1. Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung (Planerfordernis)

1.1 Anlass der Planänderung

Die Stadt Köln hat mit Schreiben vom 01.07.2015 die Änderung des Regionalplans angeregt.

Anlass ist die vorgesehene Aufgabe der Hafennutzung des Deutzer Hafens und Umwandlung des Standortes in ein innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten.

Der Deutzer Hafen hat mit seinen etwa 24 ha Landflächen heute nur noch eine sehr geringe Bedeutung für den Hafenstandort Köln. Der hier getätigte Umschlag beträgt seit Jahren weniger als fünf Prozent des Gesamtumschlages in den öffentlichen Kölner Häfen (Deutz, Niehl und Godorf). In 2014 hatte der Deutzer Hafen beispielsweise nur noch einen Anteil von 3,3 % am Kölner Hafenumschlag. Dieser dient nach Wegbruch der Nachfrage aus den früheren rechtsrheinischen Industriegebieten in den 1990er Jahren überwiegend nur noch dem Umschlag der im Hafen ansässigen Unternehmen. Nach Angaben der Stadt Köln sind derzeit über 46 % der Flächen größtenteils minder- bzw. ungenutzt.

Entsprechend dieses Bedeutungsverlustes wird der Deutzer Hafen im aktuellen Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes NRW 2016 erstmalig nicht mehr als landesbedeutsamer öffentlicher Hafen geführt.

Eine Stabilisierung der Hafennutzung bzw. Ausbau ist aufgrund der innerstädtischen Lage mit zunehmender räumlicher Nähe zu sensiblen Nutzungen wie Wohnen und nicht-störendes Gewerbe sowie Dienstleistungen nicht möglich.

Die Stadt Köln ist bestrebt, diesen bereits seit Jahren laufenden Strukturwandel durch Umwandlung von einem Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) planerisch nachzuvollziehen. Damit soll eine wichtige Grundlage für die Entwicklung dieses Areals zu einem innerstädtisch gemischt genutzten Quartier und Beitrag zur Entlastung der sehr angespannten Wohnungssituation geschaffen werden. Die Regionalplanänderung (einschließlich Umweltbericht) geht, entsprechend des Antrages der Stadt Köln, von dem Weiterbetrieb der im Plangebiet ansässigen Ellmühle aus. Aktuell gibt es Bestrebungen der Stadt Köln zum Erwerb und Verlagerung der Betriebe der Ellmühle. Dies würde aber auf die rechtliche und inhaltliche Ausgestaltung der vorliegenden Regionalplanänderung keine Auswirkungen haben.

Zurzeit gibt es im Hafenbereich ca. 300 Arbeitsplätze, davon ca. 50 bei der Ellmühle; zukünftig sollen hier ca. 5.000 Arbeitsplätze angesiedelt werden.

Um die Entwicklungsziele der Stadt Köln umzusetzen, ist die Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln erforderlich.

1.2 Gegenstand der Regionalplanänderung und planerische Rechtfertigung

1.2.1 Umwandlung von Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich in Allgemeinen Siedlungsbereich

Gegenstand der Regionalplanänderung ist im Wesentlichen die Änderung der bisherigen zeichnerischen Darstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches (GIB) in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB). Entsprechend der engen räumlichen Verflechtungen und Entwicklungsabsichten der Stadt Köln betrifft die beabsichtigte Planänderung die Umgebung des Deutzer Hafenbeckens nördlich der Südbrücke und östlich bis zur Dr. Simons-Straße.

Mit der Planänderung soll der fortgeschrittene Strukturwandel mit starkem Rückgang der emittierenden Hafen- und industriell-gewerblichen Nutzungen planerisch nachvollzogen und die Grundlage für die Entwicklung zu einem gemischt-genutzten innerstädtischen Quartier geschaffen werden. Die Planänderung ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung des dringenden Bedarfes an Wohnraum in der Stadt Köln. Sie ist Voraussetzung für eine Bauleitplanung der Stadt Köln zur Umsetzung der stadtentwicklungspolitischen Ziele.

Köln als wachsende Stadt mit Prognosen von bis zu 20 % Bevölkerungszuwachs bis 2040 sieht sich mit großen Herausforderungen konfrontiert, bis Ende 2029 rund 66.000 Wohneinheiten zu errichten. Mit einer weitgehenden Umnutzung des Deutzer Hafens bietet sich der Stadt Köln die große Chance, Wohnraum für mehrere Tausend Menschen – derzeit besteht die Annahme von ca. 4.500 Wohnungen – in zentraler Lage zu entwickeln und damit den vorhandenen Freiraum vor weiterer baulicher Inanspruchnahme zu schützen. Die in Köln derzeit noch vorhandenen Flächenreserven reichen bei weitem nicht aus, um den o.g. Bedarf zu befriedigen.

Der betriebliche Fortbestand der Ellmühle ist nicht an eine GIB-Darstellung gebunden, sondern auch in einem regionalplanerisch festgelegten ASB möglich. Die genaueren planungsrechtlichen Anforderungen zum Erhalt der Ellmühle infolge der zukünftigen Nutzungen werden in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren durch die Stadt Köln erfolgen.

Eine möglicherweise zukünftige Aufgabe der Ellmühle hat keine Auswirkungen auf das vorliegende regionalplanerische Änderungsverfahren.

Die weitere Entwicklung bzw. Ausbau des Standortes als gewerblich-industrieller Bereich ist aufgrund des bereits überwiegend vollzogenen Strukturwandels und zunehmender räumlicher Ausdehnung sensibler Nutzungen wie z.B. Wohnen im Umfeld nicht mehr möglich.

1.2.2 Aufgabe der Hafennutzung

Mit der Umwandlung in einen ASB ist die Aufgabe der zugehörigen textlichen Ziele des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln verbunden. Dies sind

- das regionale Ziel zum Vorrang der hafenwirtschaftlichen Nutzungen im GIB Köln Deutz (vgl. Kap. B 3.2, Ziel 1)
- das regionalplanerische Entwicklungsgebot zum Ausbau zu einer leistungs-

fähigen Schnittstelle des Güterverkehrs (vgl. Kap. E 2.2, Ziel 3).

Wie bereits in Kapitel 1.1 der Planbegründung erläutert, verfügt der Hafen Deutz nur noch über eine verschwindend geringe Bedeutung für den Hafenstandort Köln und hatte beispielsweise in 2014 nur noch einen Anteil von 3.3 % am Kölner Hafenumschlag. Dieser resultiert überwiegend aus den noch im Hafen ansässigen Unternehmen. Der zukünftige Ausbau der Hafenkapazitäten und sogar Ausbau zu einer leistungsfähigen Schnittstelle des Güterverkehrs und als Logistikstandort entsprechend der o.g. regionalplanerischen Ziele ist aufgrund des bereits erfolgten Strukturwandels und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur nicht möglich. Eine entsprechende Ertüchtigung des Verkehrsnetzes ist aufgrund der innerstädtischen Lage und der sensiblen Nachbarschaft ausgeschlossen.

Demzufolge wird der Deutzer Hafen im aktuellen Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes NRW 2016 nicht mehr als landesbedeutsamer öffentlicher Hafen geführt.

In dem in Aufstellung befindlichen neuen Landesentwicklungsplan (LEP) NRW wird der Deutzer Hafen nicht als landesbedeutsam qualifiziert; für die Stadt Köln sind dies die beiden Häfen Niehl und Godorf (LEP NRW nach Kabinettsbeschluss vom 05.07.2016, Ziel 8.1-9 mit Erläuterungen).

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes weist auf die Funktion des Deutzer Hafens als Schutzhafen hin (für die Binnenschifffahrt zum Anlegen bei Hochwasser). Nach Auffassung der Stadt Köln besteht eine rechtliche Zuordnung des Deutzer Hafens als Schutzhafen nicht. Die Funktion des Hafens als Schutzhafen wird durch die beabsichtigte Änderung des Regionalplanes nicht beeinflusst und kann auch bei einer Darstellung als ASB und Aufgabe der regionalplanerischen Sicherungs- und Vorrangfunktion für eine Hafennutzung weiterhin aufrechterhalten bleiben. Die vorliegende Änderungsabsicht des Regionalplanes bleibt durch die Zuordnung des Hafens als Schutzhafen unberührt. Die abschließende Klärung dieses Sachverhaltes sowie möglicherweise erforderliche Regelungen im Zusammenwirken mit den zukünftigen neuen Nutzungen haben in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren zu erfolgen.

1.2.3 Darstellung als Überschwemmungsbereich

Die zeichnerische Darstellung des überwiegenden Teiles des Planbereiches bis zur Siegburger Straße als Überschwemmungsbereich entsprechend dem Sachlichen Teilplan Vorbeugender Hochwasserschutz soll beibehalten bleiben. Eine Umnutzung bereits vorhandener Siedlungsnutzungen ist möglich, sofern das Retentionsvolumen erhalten bleibt (vgl. Sachlicher Teilplan Vorbeugender Hochwasserschutz, Teil 1, Region Köln, Bonn/Rhein-Sieg und Wassereinzugsgebiet der Erft, Ziel 3).

Gleichzeitig ist der überwiegende Planbereich als Überschwemmungsgebiet nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) festgesetzt. Die Umnutzung des Hafenareals stellt jedoch nicht die Ausweisung eines neuen Baugebietes dar und fällt somit nicht unter das bauliche Entwicklungsverbot nach § 78 WHG.

Nach den durch die Stadt Köln im Rahmen des Umweltberichtes vorgelegten Untersuchungen können die rechtlichen Vorgaben des WHG bei der Umsetzung der

Planung im Rahmen der Bauleitplanung eingehalten werden. Eine Verkleinerung des Retentionsvolumens ist nicht zu befürchten (vgl. Umweltbericht Kap. 2.1.4 und 2.2.4).

2. Umweltprüfung

Im Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung der Planänderung auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten, die die Ziele und den räumlichen Anwendungsbereich des Plans berücksichtigen, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Gemäß § 9 ROG ist bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen, die mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind, eine Umweltprüfung durchzuführen. Aufgrund der Lage des Hafenbereichs in einem Überschwemmungsbereich (bzw. in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet) sowie angrenzend an einen wertvollen Freiraum (Rheinaue) kann ohne nähere Betrachtung nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Planänderung erhebliche Umweltauswirkungen verursacht werden. Es wird insofern das Erfordernis gesehen, eine Umweltprüfung im Sinne der vorgenannten gesetzlichen Regelungen durchzuführen. Im Rahmen einer schutzgüterbezogenen Betrachtung wurden die voraussichtlichen Umweltauswirkungen der Planung untersucht und in einem Umweltbericht (vgl. Anlage 2) dargestellt. Zuvor wurde der Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung einschließlich des erforderlichen Umfangs und Detaillierungsgrades des Umweltberichts entsprechend der rechtlichen Vorgaben unter Beteiligung der öffentlichen Stellen, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den Umweltauswirkungen des Raumordnungsplanes berührt werden kann, festgelegt („Scoping“). Die Ergebnisse des im Rahmen einer schriftlichen Beteiligung vom 18.04.2016 bis zum 13.05.2016 durchgeführten Scopingverfahrens wurden bei der Erarbeitung des Umweltberichts berücksichtigt. Der Umweltbericht basiert in weiten Teilen auf den von der Stadt Köln zu dem Planungsvorhaben vorgelegten Unterlagen.

Der Umweltbericht kommt nach einer schutzgüterbezogenen Betrachtung zu dem Ergebnis, dass durch die Planänderung keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen verursacht werden. Darüber hinaus sind in diesem Planungsstadium keine umweltrechtlichen Belange, insbesondere des vorbeugenden Hochwasserschutzes und des Immissionsschutzes erkennbar, die einer Umsetzung der Planungsabsicht entgegenstehen."

3. Regionalplanerische Bewertung

3.1 Beachtung landesplanerischer Vorgaben und Verhältnis zu regionalplanerischen Zielen

Die raumordnerischen Vorgaben für die Regionalplanänderung ergeben sich im Wesentlichen aus dem ROG und dem LEP NRW 1995 sowie dem Entwurf zum LEP NRW (Stand: Kabinettbeschluss vom 05.07.2016). Die Ziele des gültigen

LEP NRW gelten zwar bis zum Inkrafttreten des neuen LEP NRW weiter, die in Aufstellung befindlichen Ziele sind aber als Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Weiterhin ist auch das Verhältnis der Planänderung zu den bestehenden Zielen des Regionalplanes für den betroffenen Raum zu betrachten.

Flächenvorsorge / Vermeidung der Inanspruchnahme von Freiraum

Die 25. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln, trägt insbesondere dem Ziel C.1.2-2.1 des LEP NRW von 1995 (Flächenvorsorge) dahingehend Rechnung, als dass die Regional- und Bauleitplanung durch die neue Darstellung ausreichend ASB für den regionalen und kommunalen Bedarf sicherstellt. Ebenso entspricht sie dem Ziel C.1-2.2, wonach vor der Inanspruchnahme von Freiraum die Möglichkeit zur Mobilisierung von Bauland auf innerstädtischen Flächen ausgeschöpft werden soll. Die Rücknahme des gewerblich-industriellen Entwicklungsziels an diesem Standort hat keine negativen Auswirkungen auf die bedarfsgerechte Bereitstellung von Bauflächen in der Stadt Köln, sondern trägt zur Behebung von möglichen Entwicklungshemmnissen infolge mindergenutzter Flächen bei. Die Sicherung und Entwicklung des Bereiches entsprechend der aktuellen Darstellung als GIB mit emittierenden Nutzungen ist aufgrund des vermehrten Heranrückens sensibler Nutzungen im unmittelbaren Umfeld nicht mehr möglich. Auch die vorrangige Ansiedlung hafenaffiner Betriebe und der Ausbau der Hafenfunktion werden durch diese Entwicklung verhindert. Gleichzeitig kommt der innerstädtischen Lage dieses Bereiches eine besondere Bedeutung für die dringend erforderliche Entwicklung und Bereitstellung von Wohnraum in der Stadt Köln zu.

Die Ziele des in Aufstellung befindlichen LEP NRW sind gemäß § 3 und 4 des ROG als sonstige Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Mit der vorliegenden Planung sind keine Widersprüche zu dem Entwurf des LEP NRW zu erkennen. Sie entspricht sogar ausdrücklich dessen grundsätzlicher Leitvorstellung einer flächensparenden und kompakten Siedlungsentwicklung mit Vorrang der Innentwicklung und geringst möglicher Inanspruchnahme von Freiraum.

Aufgabe der textlichen Ziele zur Hafennutzung

Die Stadt Köln hat den Prozess des Strukturwandels im Planbereich am Deutzer Hafen und den Bedeutungsverlust der Hafenfunktion mit ehemaligen hafenorientierten emittierenden Nutzungen und den damit verbundenen planerischen Handlungsbedarf auch auf regionalplanerischer Ebene nachvollziehbar dargelegt. Gleichzeitig hat sie die Bedeutung der Planungsabsicht für die dringend erforderliche Bereitstellung von Wohnraum in der Stadt Köln herausgestellt. Dies entspricht den Leitvorstellungen einer nachhaltigen Raumentwicklung u.a. durch erneute Nutzung ehemals bebauter Bereiche, wie sie in Kapitel B.1, Ziel 1 und 2 der textlichen Darstellung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln, formuliert wird.

Ein Festhalten an der Darstellung GIB erfüllt im vorliegenden Fall keinen regionalplanerischen Sicherungszweck zugunsten von Flächen für stark emittierende Betriebe, da dieses aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr umsetzbar sind. Ebenso ist die Aufgabe der textlichen Ziele zum Vorrang der hafenwirtschaftlichen Nutzung (vgl. Kap. B 3.2, Ziel 1) sowie das damit verbundene regionalplanerische Entwicklungsgebot zum Ausbau zu einer leistungsfähigen

Schnittstelle des Güterverkehrs (vgl. Kap. E 2.2, Ziel 3) mit dem Rückgang der hafenwirtschaftlichen Funktion und Aufgabe als landesbedeutsamer Hafen nachvollziehbar und steht im Einklang mit dem in Aufstellung befindlichen LEP NRW.

Lage im Überschwemmungsbereich

Die Umwandlung von GIB in ASB und die beabsichtigte Umnutzung des Hafenbereiches ist im regionalplanerisch dargestellten Überschwemmungsbereich möglich, sofern das Retentionsvolumen erhalten bleibt (vgl. Sachlicher Teilplan Vorbeugender Hochwasserschutz, Teil 1, Region Köln, Bonn/Rhein-Sieg und Wasserschutzgebiete der Erft, Ziel 3).

3.2 Vorschlag für die Abwägung

Die Umwandlung der bestehenden GIB-Darstellung in eine ASB-Darstellung ist aufgrund der vorhandenen Nutzungen und Entwicklungsabsichten der Stadt Köln angemessen. Die Planung wird insgesamt als regionalplanerisch verträglich beurteilt. Sie stimmt sowohl mit den Zielen und Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung als auch mit den kommunalen Stadtentwicklungszielen der Stadt Köln überein.

4. Weiteres Verfahren

An den Erarbeitungsbeschluss schließen sich die gesetzlich vorgesehenen Beteiligungen der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit an (vgl. § 13 LPlG NRW i.V.m. § 10 ROG).

Anlage 1 - PLANENTWURF

PLANENTWURF

I. Entwurf Text

Die textliche Darstellung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln ist in den Kapiteln B.3.2 `Regionale GIB-Ziele´ und E.2.2 `Wirtschaftsverkehr und Güternahverkehr` wie folgt zu ändern:

B.3.2 Regionale GIB-Ziele

Ziel 1 (Stadt Köln)
Innerhalb ~~der~~ <u>des</u> GIB Köln-Niehl ~~und Köln-Deutz~~ soll den hafenwirtschaftlichen Nutzungen Vorrang eingeräumt werden (s. auch Kap. E.2.2).

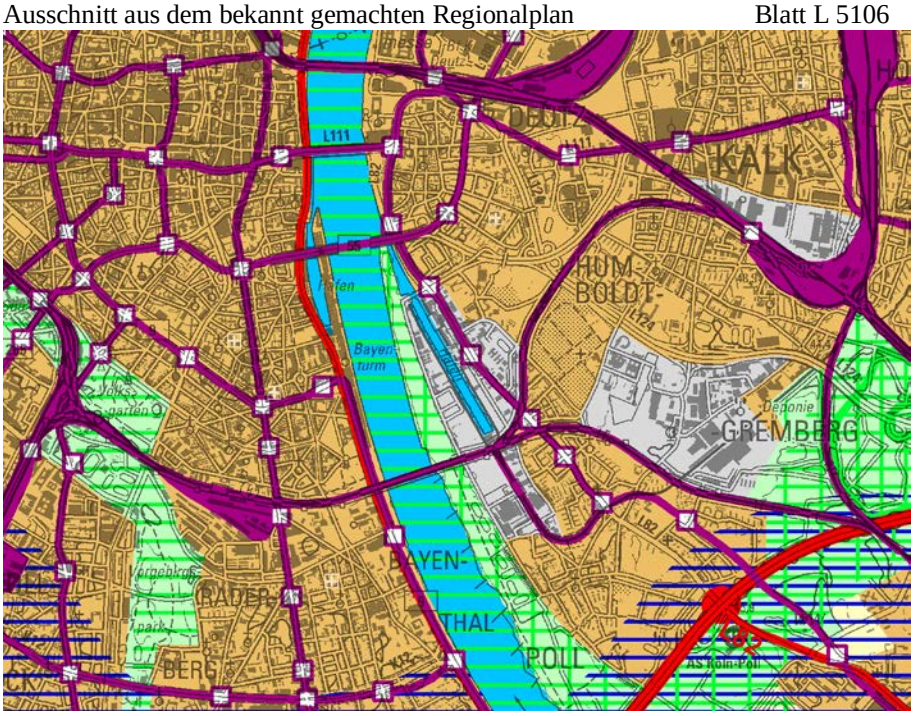
E.2.2 Wirtschaftsverkehr und Güternahverkehr

Ziel 3 Die Häfen Köln-Niehl~~, Köln-Deutz~~ und Köln-Godorf sind zu leistungsfähigen Schnittstellen des Güterverkehrs auszubauen. Beim Ausbau der Infrastruktur zur Erschließung und Einbindung der Häfen hat die Schiene Vorrang. Gleichwohl müssen siedlungsverträgliche Zu- und Abläufe über die Straße ebenfalls gewährleistet sein.

Anlage 1 - PLANENTWURF

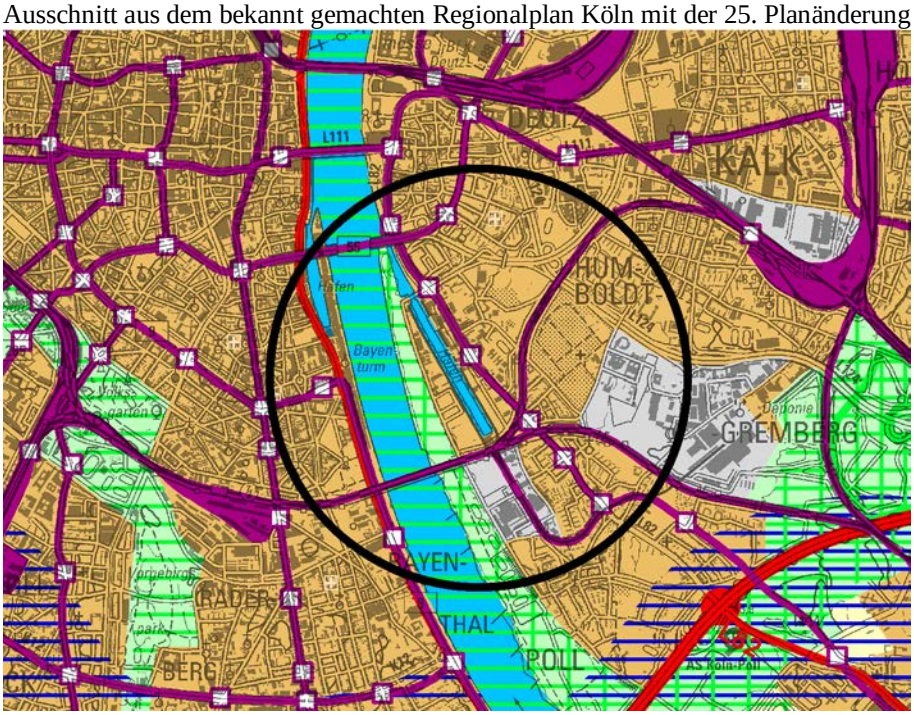
II. Entwurf Zeichnerische Darstellung

Ausschnitt aus dem bekannt gemachten Regionalplan Blatt L 5106



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016 Maßstab 1:50.000

Ausschnitt aus dem bekannt gemachten Regionalplan Köln mit der 25. Planänderung



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016 Maßstab 1:50.000

Legende

Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)

Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)

Anlage 2 - UMWELTBERICHT

UMWELTBERICHT

1. Einleitung (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 1)

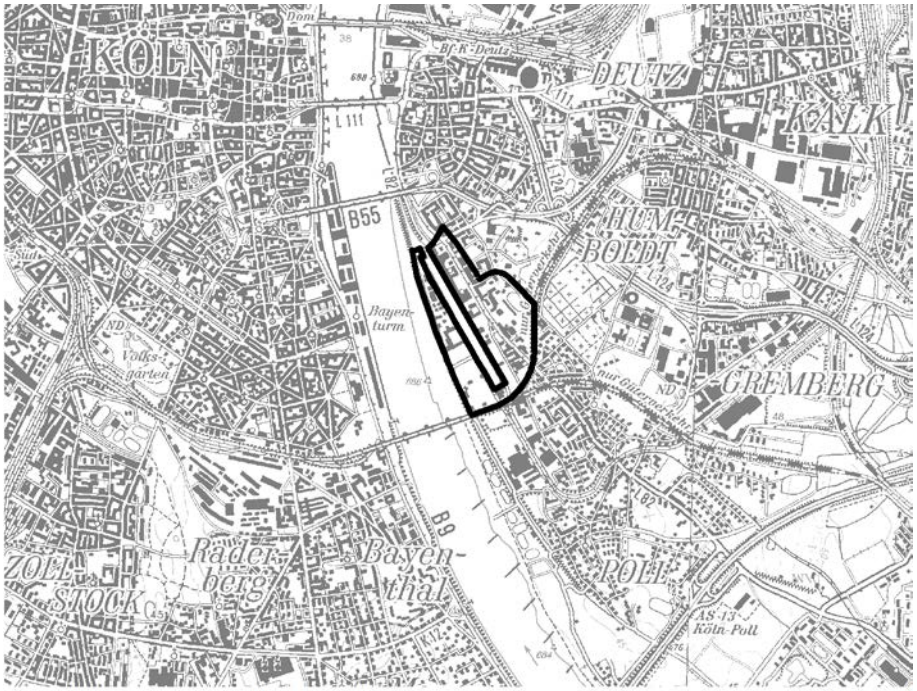
Rechtlicher Hintergrund

Gemäß § 9 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ist bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen, die mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sind, eine Umweltprüfung durchzuführen.

Das nachfolgend näher erläuterte Planungsvorhaben der Stadt Köln soll die Umwandlung des Gebietes um den Deutzer Hafen als Standort für Hafennutzung und Gewerbe in ein innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten vorbereiten. Dies bedingt die Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln.

Gegenstand der Planänderung ist im Wesentlichen die Änderung der bisherigen zeichnerischen Darstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches (GIB) in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) (vgl. Abb. 1). Die Freiraumdarstellungen des Regionalplans und die Darstellungen des vorbeugenden Hochwasserschutzes bleiben unverändert.

Abb. 1: Von der Regionalplanänderung betroffener Bereich



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016 Maßstab 1:50.000

Mit den Änderungen in der zeichnerischen Darstellung sind Änderungen in den entsprechenden auf die Hafennutzung bezogenen textlichen Zielen des Regionalplans verbunden.

Aufgrund der Lage des Hafenbereichs in einem Überschwemmungsbereich (bzw. in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet) sowie angrenzend an einen wertvollen

Freiraum (Rheinaue) kann ohne nähere Betrachtung nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Planänderung erhebliche Umweltauswirkungen verursacht werden. Es wird insofern das Erfordernis gesehen, eine Umweltprüfung im Sinne der vorgenannten gesetzlichen Regelungen durchzuführen. Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen der Planung, sind in diesem Rahmen schutzgüterbezogen zu untersuchen. Es werden dabei auch mögliche planerisch relevante Auswirkungen der bestehenden Nutzungen innerhalb und in der Umgebung des Planbereichs in Bezug auf vorgesehene Nutzungen in dem geplanten ASB betrachtet.

Nach den Vorgaben des ROG sind in der Umweltprüfung die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

zu ermitteln und in einem Umweltbericht frühzeitig zu beschreiben und zu bewerten.

Gemäß den Vorgaben des ROG bezieht sich die Umweltprüfung auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Raumordnungsplans angemessener Weise verlangt werden kann.

Der Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung einschließlich des erforderlichen Umfangs und Detaillierungsgrades des Umweltberichts ist unter Beteiligung der öffentlichen Stellen, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den Umweltauswirkungen des Raumordnungsplanes berührt werden kann, festzulegen (Scoping). Die Ergebnisse des im Rahmen einer schriftlichen Beteiligung durchgeführten Scopingverfahrens wurden bei der Erarbeitung dieses Umweltberichts berücksichtigt. Die Gliederung des Umweltberichts ist eng an die Vorgaben des ROG (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG) angelehnt. Der Umweltbericht basiert in weiten Teilen auf den von der Stadt Köln zu dem Planungsvorhaben vorgelegten Unterlagen.

Der Umweltbericht stellt eine wesentliche Grundlage für den Erarbeitungsbeschluss des Regionalrates dar, mit dem das förmliche Regionalplanänderungsverfahren eröffnet wird.

1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Raumordnungsplans
(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 1a)

1.1.1 Anlass der Regionalplanänderung

Die Stadt Köln hat mit Schreiben vom 01.07.2015 die Änderung des Regionalplans angeregt.

Anlass dieser Anregung ist die vorgesehene Nutzungsänderung im Bereich des Deutzer Hafens. Der Deutzer Hafen hat mit seinen etwa 24 ha Landflächen – gemessen an den Umschlagszahlen (etwa 3 % des Gesamtvolumens aller Kölner Häfen) – heute

nur noch eine untergeordnete Bedeutung als Hafenstandort. Nur drei Unternehmen (Großmühle, Stahlhandel und Metall-Recycling) nutzen aktuell den Anschluss an den Rhein, während in den letzten Jahren hafenfremde Gewerbenutzungen, Mindernutzungen und Brachflächen einen immer größeren Raum eingenommen haben. Nahezu die Hälfte der Flächen des Hafens sind ohne Hafenbezug und größtenteils minder- oder ungenutzt. Wegen bereits herangerückter Wohnbebauung im Umfeld des Hafenareals und dem Mangel an leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur ist bereits heute eine industriell-gewerbliche Nutzung am Standort nicht mehr möglich.

Vor diesem Hintergrund hat der Rat der Stadt Köln am 23.06.2015 beschlossen, den Standort in einer Größenordnung von insgesamt ca. 45 ha als innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Dabei soll die im Gebiet vorhandene Großmühle möglichst in die Planung mit einbezogen werden. Die Regionalplanänderung verfolgt das Ziel, diese Entwicklung raumordnerisch vorzubereiten. Im Vorfeld des Scopings wurden zwischen der Regionalplanungsbehörde und der Stadt Köln die landesplanerischen Rahmenbedingungen und die erforderlichen Unterlagen abgestimmt.

1.1.2 Erforderliche Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln

Der künftig für Wohn- und Arbeitsnutzungen vorgesehene Bereich ist bislang im Regionalplan als GIB festgelegt. Für die Umsetzung des Planungsvorhabens bedarf es der Umwandlung dieser Darstellung in einen ASB.

Im Sachlichen Teilplan Vorbeugender Hochwasserschutz (Teilplan Region Köln) ist der westliche Bereich des Plangebietes als Überschwemmungsbereich dargestellt. Diese Darstellung soll unverändert beibehalten werden.

Weiterhin enthält der Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln für den Hafenbereich Deutz ein textliches Ziel zur Sicherung der Hafenfunktion (vgl. Kap. B.3.2 `Regionale GIB-Ziele´, Ziel 1) sowie ein textliches Entwicklungsgebot zum Ausbau der Hafennutzung (Kap. E 2.2 `Wirtschaftsverkehr und Güternahverkehr´, Ziel 3 des Regionalplans). Die auf den Standort Deutz bezogenen Textpassagen sollen entsprechend der geplanten künftigen Nutzung entfallen.

Die vorgesehene Regionalplanänderung beinhaltet keine Freirauminanspruchnahme.

1.1.3 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für die Umweltprüfung hat grundsätzlich die durch das Vorhaben betroffene Fläche und die von den möglichen erheblichen Auswirkungen potenziell betroffene Umgebung einzubeziehen. Der Untersuchungsraum ist demnach in den nachfolgenden Kapiteln je nach Betroffenheit schutzgüterbezogen differenziert zu bemessen. Während sich bei einzelnen Schutzgütern (z.B. Boden) die Betroffenheit auf den als Planänderungsbereich vorgesehenen Teilraum beschränkt, ist bei anderen Schutzgütern (z.B. Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt) ggf. auch außerhalb des überplanten Bereichs zu prüfen, ob potenzielle erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

1.1.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (vgl. Anlage zu § 9 Abs. 1 ROG, 2b)

Gemäß ROG sind in der Umweltprüfung die in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten zu beschreiben und zu bewerten, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Raumordnungsplanes zu berücksichtigen sind.

In Vorbereitung der Entscheidung des Rates der Stadt Köln vom 23.06.2015, den Standort als innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten mit der Möglichkeit zum Erhalt der Großmühle weiter zu entwickeln, wurden folgende mögliche Entwicklungsalternativen für die Flächen näher untersucht.

Alternative 1 – Intensivierung der Hafennutzung

Alternative 2 – Teilumnutzung der östlichen Hafenflächen

Alternative 3 – Hafenumnutzung mit Erhalt der Großmühle

Alternative 4 – Vollständige Hafenumnutzung mit Aufgabe des Mühlenstandorts

Der Rat der Stadt Köln hat mit seiner Entscheidung die **Alternative 3** als Ziel der weiteren Planung und Entwicklung des Gebiets beschlossen. Aufgrund des bereits begonnenen Strukturwandels im Planbereich mit Rückgang der industriell-hafenbezogenen Nutzung ist aus Sicht der Stadt Köln eine dringende städtebauliche Neuordnung am Standort erforderlich, um Mindernutzungen und städtebauliche Missstände zu beheben. Aufgrund der innerstädtischen Lage und des dringenden Bedarfes an Wohnbauflächen und Flächen für ergänzendes Gewerbe und Dienstleistungen, bietet sich die Entwicklung zu einem gemischten Quartier an.

Dieses Planungsziel bedingt raumordnerisch die Darstellung eines ASB im Regionalplan. Eine Prüfung von weiteren Standortalternativen auf Regionalplanebene erübrigt sich vor diesem Hintergrund.

1.2 Darstellung der in einschlägigen Gesetzen und Plänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Raumordnungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (vgl. Anlage zu §9 (1) ROG 1b)

1.2.1 NATURA 2000

Verschiedene Abschnitte des Rheins und seiner Uferbereiche sind als Schutzgebiete im Rahmen des Gebietsnetzes Natura 2000 gemeldet. Das FFH-Gebiet DE-4405-301 umfasst insgesamt 2335 ha und trägt den Namen „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“. Es zielt überwiegend auf den Schutz von Laichhabitaten für verschiedene Fischarten ab.

Das dem Planbereich nächstgelegene FFH-Gebiet ist das ca. drei Flusskilometer weiter südlich bei Rodenkirchen gelegene linke Rheinufer des „Weißer Bogens“. Ein weiterer geschützter Uferabschnitt befindet sich ca. 18 km weiter nördlich auf der linken Rheinseite bei Langel. Im Hinblick auf die Lage des Planbereichs zu den geschützten Gebieten und den Inhalt der Planung (Umwandlung einer gewerblichen (Hafen)nutzung mit entsprechender Schifffahrt zugunsten einer vorwiegenden Wohnnutzung), kann eine erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-, Fauna-Flora-

Habitat (FFH)- oder Vogelschutzgebieten ausgeschlossen werden.

1.2.2 Landes- und Regionalplanung

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Im Entwurf des sich in Aufstellung befindlichen neuen Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen, der nach einer zweiten Beteiligung voraussichtlich Anfang 2017 in Kraft treten wird, wird die Stadt Köln als Standort für landesbedeutsame öffentliche Häfen aufgeführt (vgl. LEP-Entwurf, Ziel 8-1-9) und mit einem Symbol in der zeichnerischen Darstellung gekennzeichnet. In den Erläuterungen zu diesem Ziel wird dargelegt, dass sich dieses Symbol auf dem Gebiet der Stadt Köln auf die räumlich voneinander getrennten öffentlichen Häfen Niehl und Godorf bezieht. Der Deutzer Hafen wickelt seit der Umstrukturierung der benachbarten Industrieflächen in den 1990er Jahren in 2014 nur noch 3,3 % des gesamten Kölner Hafenumschlags (> 400.000 t pro Jahr) ab. Die aktuellen Umschlagsvolumina liegen damit deutlich unter der für landesbedeutsame Häfen anzunehmenden Größenordnung von 2 Millionen t (vgl. LEP-Entwurf, Erläuterung zu 8.1-9).

Dementsprechend ist der Deutzer Hafen im aktuellen Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes NRW aus dem Jahre 2016 nicht mehr als landesbedeutsamer Hafen aufgeführt. Ein Ausbau des Deutzer Hafens steht nicht zur Disposition. Die eingehende Untersuchung der zum Anschluss erforderlichen Infrastruktur hat ergeben, dass das örtliche und überörtliche Straßennetz die aus einem Ausbau resultierenden Verkehre nicht abwickeln könnte. Eine entsprechende Ertüchtigung des Verkehrsnetzes ist aufgrund der innerstädtischen Lage und der sensiblen Nachbarschaft nicht möglich.

Die Vereinbarkeit der Planung mit landesplanerischen Vorgaben ist in der Planbegründung zum Erarbeitungsbeschluss dargestellt.

Regionalplan

Der für die Darstellung eines ASB vorgesehene Bereich ist bislang im Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln als GIB dargestellt. Für den Hafenbereich besteht ein textliches Ziel zur Sicherung der Hafenfunktion (vgl. Kap. B.3.2 `Regionale GIB-Ziele´, Ziel 1 des Regionalplans) sowie ein textliches Ziel zum Ausbau der Hafennutzung (vgl. Kap. E 2.2 `Wirtschaftsverkehr und Güternahverkehr´, Ziel 3 des Regionalplans). Im Sachlichen Teilabschnitt Vorbeugender Hochwasserschutz (Teil 1 für die Region Köln) ist das Plangebiet als Überschwemmungsbereich dargestellt.

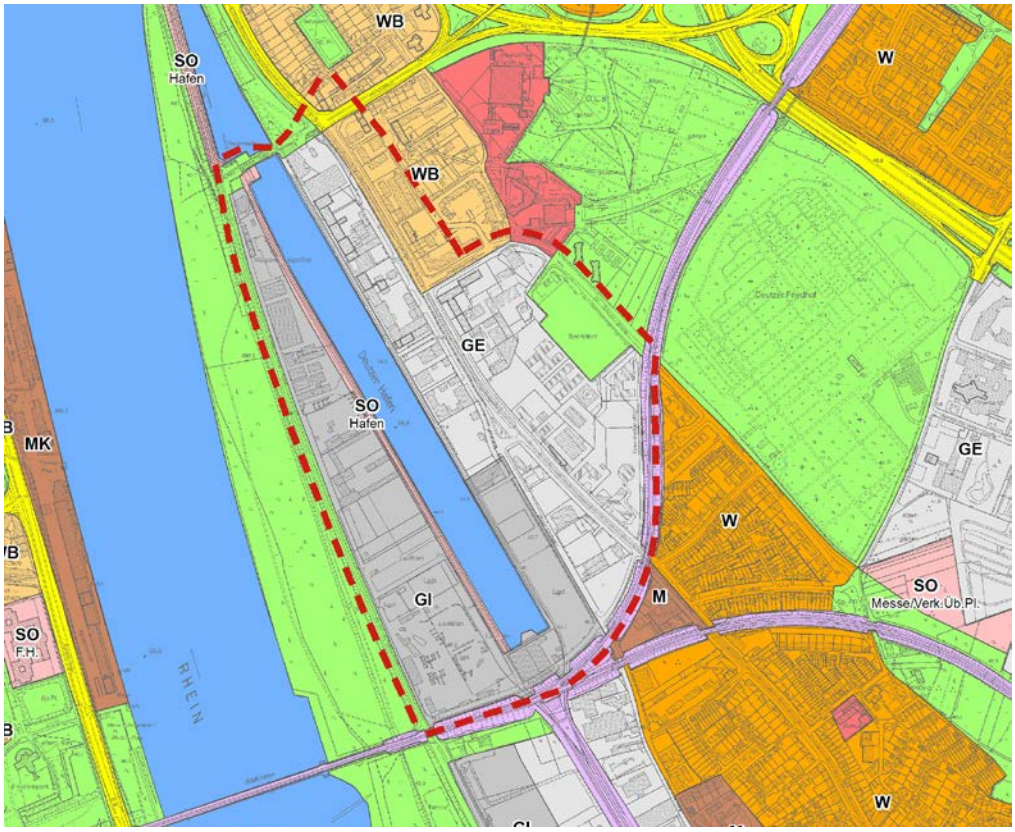
Westlich des Änderungsbereiches (Uferbereiche des Rheins „Poller Wiesen“) stellt der Regionalplan Freiraum dar. Dieser ist mit den Funktionen Überschwemmungsbereich, Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung (BSLE) und Regionaler Grünzug überlagert. Nordöstlich und östlich schließt ASB an den Planbereich an. Südlich des Bereichs sind GIB-Darstellungen vorhanden.

1.2.3 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Köln stellt seit seiner Rechtskraft in 1984 westlich und südlich des Hafenbeckens Industriegebiet (GI) dar. Östlich des Hafenbeckens erstreckt sich die GI-Darstellung bis zum Poller Kirchweg. Die Hafenflächen zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße, nördlich der Einmündung Poller Kirchweg, sind als Gewerbeflächen (GE) dargestellt, ebenso der benachbarte Bereich zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg und Am Schnellert. Die Fläche östlich der Siegburger Straße, die nördlich vom Kaltenbornweg, östlich von der Dr.-Simons-Str. und südlich vom Bahndamm begrenzt wird, ist im FNP als Gewerbefläche dargestellt. Die Ausnahme bildet der an der Dr.-Simons-Str. gelegene Sportplatz, den der FNP als Grünfläche vorsieht. Nördlich des Kaltenbornweg und östlich der Siegburger Straße befindet sich besonderes Wohngebiet (WB).

Abb. 2: Bestehende Darstellung des FNP der Stadt Köln für den Änderungsbereich



Quelle: Flächennutzungsplan der Stadt Köln (Stand 4/2016) Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

Bebauungspläne

Nach Angabe der Stadt Köln sind für das eigentliche Hafenareal keine rechtskräftigen Bebauungspläne vorhanden. Für den Bereich zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg und Am Schnellert hat der Bebauungsplan 69430/05, der eine

Gewerbeflächenfestsetzung mit dem Ausschluss weiteren Einzelhandels vorsieht, 2010 Rechtskraft erlangt.

Für den Bereich östlich der Siegburger Straße, südlich des Kaltenbornweges existiert der seit 1978 rechtskräftige Bebauungsplan 69439/04, der ebenfalls im Wesentlichen Gewerbeflächen festsetzt. Aus dem FNP entwickelt, ist die westlich der Dr.-Simons-Straße gelegene Fläche als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportanlagen in diesem Bebauungsplan gesichert.

Nordöstlich der Siegburger Straße existiert seit 1969 der Bebauungsplan 68439.02.001, der entlang der Siegburger Straße Mischgebiet (MI) festsetzt. Dieser Bebauungsplan befindet sich momentan in der rechtlichen Überprüfung.

1.2.4 Landschaftsplanung

Der Änderungsbereich des Regionalplans liegt mit Ausnahme der Alfred-Schütte-Allee außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans der Stadt Köln. Die an den Änderungsbereich westlich angrenzenden „Poller Wiesen“ sind im Landschaftsplan als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Innerhalb der geschützten Flächen der „Poller Wiesen“ sind Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen gemäß § 26 Landschaftsgesetz NRW vorgesehen. Zum einen handelt es sich um eine Maßnahme zur naturnahen Ausgestaltung der „Poller Wiesen“ (M-Nr. 1.1-02, Anlage von Baum- und Strauchweidegruppen oberhalb des Spülsaumbereiches, Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern aus Gehölzarten der Hartholzaue unterhalb des Hochwasserschutzdammes). Zum anderen um eine Pflegemaßnahme (M-Nr. 1.4-02, zwei- bis dreimal jährlich Mahd der Rheinwiesen oder extensive Schafbeweidung, Mahd der Gebüschsäume von 2 bis 3 m der Gehölzflächen aus Strauchweiden südlich der Severinsbrücke alle zwei bis fünf Jahre).

1.2.5 Fachgesetzliche Regelungen und sonstige Umweltschutzziele

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen sind folgende Gesetze und Regeln in der aktuell gültigen Fassung als relevant anzusehen:

Raumordnung und Landesplanung

- Raumordnungsgesetz
- Landesplanungsgesetz NRW

Umweltrecht

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV)

Umweltschutzgüter und Immissionsschutz

- Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL)
- Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutz-RL)

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)
- EU Artenschutzverordnung (EU-ArtSch VO)
- Landschaftsgesetz NRW (LG NW)
- Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz NW)
- Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 79/409/EWG (Vogelschutz-RL), (VV-FFH NW)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG)
- Landeswassergesetz NRW
- Landesforstgesetz NRW
- Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG)
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)
- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau

Näheres zu den genannten fachgesetzlichen Regelungen und deren Berücksichtigung wird bei der in den folgenden Kapiteln enthaltenen Beschreibung des Umweltzustands der einzelnen Schutzgüter ausgeführt.

1.2.6 Informelle Planungsgrundlagen

Für den Änderungsbereich liegen keine relevanten umweltbezogenen informellen Planungen vor. Entsprechend dem ökologischen Fachbeitrag des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) sind die angrenzenden unverbauten Rheinuferbereiche Bestandteile des regionalen Biotopverbunds (Stufe I, herausragende Bedeutung).

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen (vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2)

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile ist Voraussetzung zur Beurteilung der Umweltauswirkungen. Die verschiedenen Umweltfaktoren bzw. Schutzgüter sind dabei in ihrer Bedeutung sowie hinsichtlich ihrer Empfindlichkeit gegenüber den zu erwartenden Auswirkungen zu bewerten. Vorhandene Belastungen sind zu berücksichtigen.

Die nachfolgenden Angaben basieren zu wesentlichen Teilen auf den Angaben der Stadt Köln. Sie legen allgemeinzugängliche Daten zugrunde und greifen darüber hinaus auf bereits vorliegenden Untersuchungen zum Umweltzustand des „Deutzer Hafens“ (vgl. Kap. 3.1 dieser Unterlage) zurück.

2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2a)

Beschreibung des betroffenen Raums

Vor ca. 30 Millionen Jahren sanken Teile des Rheinischen Schiefergebirges ab, und es bildete sich ein Niederungsgebiet mit Schotter, das der Rhein im Wechsel akkumulierte oder abtrug. Die Prägung der Niederterrasse der Kölner Bucht erfolgte in der geologisch jüngsten Epoche.

Eingerahmt wird die Kölner Bucht durch die Landschaften der Niederrheinischen Bucht. Besonders deutlich ist ihre Grenze auf der Westseite des Rheins mit der sie begrenzenden Landschaft der Ville und deren Osthang, dem Vorgebirge ausgeprägt. Auf der Ostseite des Rheins steigt das Gelände der Kölner Bucht zu den sie umgebenden Heideterrassen nicht so deutlich an. Nach Nordwesten öffnet sich die Gesamtbucht entlang des Rheins und geht ins Niederrheinische Tiefland über.

Der Planänderungsbereich befindet sich im Zentrum des Stadtgebietes der Stadt Köln zwischen Deutz und Poll am rechten (östlichen) Rheinufer und schließt den Deutzer Hafen sowie das östlich benachbarte Gelände ein.

Die Planänderung mit der Umwandlung von GIB in ASB beinhaltet die Umgebung des Deutzer Hafenbeckens nördlich der Südbrücke und östlich bis zur Dr. Simons-Straße. Dieser Bereich ist im gültigen Regionalplan als GIB mit dem Vorrang Hafennutzung und als Überschwemmungsbereich dargestellt. Von der Änderung und den sich daraus ergebenden anderen Bau- und Nutzungsmöglichkeiten ist über den unmittelbaren Änderungsbereich hinaus je nach untersuchtem Belang auch die nähere oder weitere Umgebung betroffen.

Der im rechtsrheinischen Innenstadtbereich von Köln liegende Deutzer Hafen wurde von 1904 bis 1907 im Stadtteil Deutz zwischen Rhein und der Siegburger Straße angelegt. Die Hafeneinfahrt vom Rhein befindet sich unterhalb der Severinsbrücke. Der eigentliche Hafen mit Kaimauern, Verladeeinrichtungen und anliegenden Gewerbe- und Industrieflächen erstreckt sich jedoch erst jenseits der rund 400 m südlich gelegenen Drehbrücke um das dort ausgebaute, im Mittel rund 82 m breite und rund 1.000 m lange Hafenbecken. Zum Rhein vorgelagert befinden sich in Tieflage die „Poller Wiesen“, die vom Hafenareal durch die Alfred-Schütte-Allee getrennt sind. Durch die Baumallee sind die (mit Ausnahme des Mühlenbetriebes) niedriggeschossigen Hafennutzungen vom Rhein her kaum wahrnehmbar. Im Unterschied zum – an der anderen Rheinseite gegenüberliegenden – Rheinauhafen besitzt der Deutzer Hafen damit keine unmittelbare Front am Rheinstrom. Der sogenannte Deutzer Industriehafen wurde vorrangig als Umschlaghafen für Schütt- und andere Massengüter angelegt. Beiderseits des Hafenbeckens siedelten sich entsprechende Industrie-, Gewerbe- und Lagerbetriebe an.

Vom Hafengelände Richtung Osten jenseits der Siegburger Straße, hat sich vom

Kaltenbornweg stadtauswärts (Richtung Süden) in den letzten Jahren ein Bürostandort etabliert. Dieser Bereich ist im Regionalplan ebenfalls als GIB dargestellt und gehört zum Änderungsbereich. Der Bürostandort wird im Osten von einem Schulzentrum, Sportanlagen und Grünflächen begrenzt. Ab Kaltenbornweg stadteinwärts (Richtung Norden) befinden sich mehrgeschossige Wohnhäuser und ein weiterer Schulstandort mit Sportplätzen. Der Änderungsbereich ist somit im Westen zum Rheinufer von einem Grünzug, im Norden und Osten von einem ASB und lediglich im Süden von einem weiteren GIB umgeben.

2.1.1 `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´

Vorab ist die derzeit vorhandene Belastungssituation im Plangebiet in Bezug auf Immissionen (Lärm, Staub, Gerüche) zu betrachten.

Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr und Binnenschifffahrt

Das Plangebiet ist erheblich durch Lärmimmissionen aus dem Straßen- und insbesondere aus dem Schienenverkehr belastet. Zudem treten Lärmimmissionen aus der Rheinschifffahrt auf.

Die vorhandene Lärmbelastung wurde sowohl für den Bestand als auch für vorstellbare Entwicklungsszenarien für den Tag und die Nacht für eine Höhe von 11 m über Grund gutachterlich ermittelt und in Schallimmissionsplänen dargestellt. Im Folgenden werden Berechnungsergebnisse für den Bestand, d. h. Bestandsbebauung sowie resultierende Ziel- und Quellverkehre exemplarisch aufgeführt.

Straßenverkehr

Der Straßenverkehrslärm im Nahbereich wird im Einzelnen bestimmt von der Siegburger Straße, Im Hasental, Alter Mühlenweg, Kaltenbornweg, Dr. Simons Straße, Alfred-Schütte-Allee, Poller Kirchweg und Am Schnellert sowie zusätzlichem Fernlärm von der Severinsbrücke und der linksrheinischen Rheinuferstraße. Für die Ausbreitungsberechnung der Straßenverkehrsemissionen wurden gutachterlich u.a. Zähldaten des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik vom Sommer 2012 zugrunde gelegt.

Die höchsten Schallimmissionen gehen hierbei von der Siegburger Straße aus. In unmittelbarer Straßennähe werden Immissionswerte von 70 dB[A] tags und 60 dB[A] nachts erreicht und (geringfügig) überschritten. In der Nähe des Hafenbeckens und westlich des Hafenbeckens werden Immissionswerte von 60 bzw. 55 dB[A] tags und 50 bzw. 45 dB[A] nachts erreicht und unterschritten. Entlang der Dr. Simons Straße liegen die Immissionswerte zwischen 60 bis 65 dB[A] tags und unter 55 dB[A] nachts.

Schienenverkehr

Aufgrund der örtlichen Situationen sind für die Stadtbahntrasse (auf fester Fahrbahn), die Gleise der Deutschen Bundesbahn (im Schotterbett) und für die Südbrücke (als Stahlbrücke) Zuschläge zu berücksichtigen. Die höchsten Schallimmissionen werden von der Güterzugstrecke auf der Südbrücke hervorgerufen. In der Nähe der Südbrücke betragen die Immissionen 65 bis 70 dB[A] tags und nachts. Im Bereich um das Gelände der Firma Yara (Nähe Drehbrücke) liegen die Schallimmissionen unter 55 dB[A] tags und nachts.

Binnenschifffahrt

Die Immissionen aus dem Schiffsverkehr unterschreiten die Straßen- und Schienenverkehrsimmissionen erheblich. Sie liegen in Rheinnähe an der Alfred-Schütte-Allee bei 45 dB[A] tags / nachts.

Lärmbelastung durch gewerbliche Betriebe

Für den Änderungsbereich wurden weiterhin die Schallimmissionen aus den ansässigen Gewerbebetrieben für den Tag und für die Nacht berechnet. Hierbei wurden ausschließlich die Betriebe westlich der Siegburger Straße betrachtet. Die benachbarten Gewerbebetriebe östlich der Siegburger Straße wurden nicht in die Immissionsberechnung als Emittenten einbezogen. Hier sind vorwiegend Bürokomplexe mit nicht störendem Gewerbe vorhanden.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die heute bestehenden Nutzungen großflächig einen Schallimmissionspegel von deutlich über 65 dB[A], z.T. auch über 70 dB[A] tags und über 50 dB[A] nachts erzeugen. Diese Werte übersteigen die Richtwerte gemäß TA Lärm für die in einem ASB möglichen Nutzungen, insbesondere einer Wohnnutzung (55 dB[A] tags, 40 dB[A] nachts) erheblich.

Im Hinblick auf das Ziel der Umnutzung wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der Umnutzung des Hafenareals alle Lärm emittierenden Nutzungen, mit Ausnahme der Ellmühle, bis zum Beginn der Umwandlung (2020) das Hafengelände verlassen werden. Die Umsiedlung dieser Betriebe ist Grundvoraussetzung für die vorgesehene überwiegende Wohnnutzung des Standorts.

Im Folgenden soll ein Überblick über die vorhandenen immissionsschutzrechtlich relevanten Nutzungen im Planungsgebiet gegeben werden:

Die **Ellmühle** soll (vgl. Kap. 1.1.4 dieser Unterlage) gemäß der Anregung der Stadt Köln bei der Umnutzung erhalten werden (vgl. Planbegründung, S. 5). Der Betrieb Ellmühle / Auermühle, Siegburger Straße 108, hat in den letzten Jahren ihren Betrieb sukzessive modernisiert und alle Emissionen (Lärm, Abgase, Staub, Gerüche) vermindert. Der Betrieb emittiert Staub aus einer Vielzahl von Quellen. Der Grenzwert für die genehmigten staubförmigen Emissionen (Gesamtstaub) nach der TA Luft von 20 mg/m^3 ist an jeder Quelle einzuhalten. Insgesamt emittiert die gesamte Ellmühle mit allen Anlagenteilen und Umladestellen 6,87 kg/h staubförmige Emissionen (Mehl). Deshalb wurden Filter eingebaut und die Betriebsabläufe optimiert, sodass weniger

diffuse Stäube austreten. Die Funktion aller Filteranlagen wird kontinuierlich überwacht. Aufgrund der Anlagenkonzeption der Ellmühle bzw. der in der Anlage gehandhabten Stoffe, werden keine relevanten Geruchsemissionen erwartet. Die Ellmühle wird einmal jährlich begast, um Schadinsekten abzutöten. Begast wird mit Sulfuryldifluorid, Blausäure und Phosphorwasserstoff. Dabei handelt es sich um Gefahrstoffe nach der Gefahrstoffverordnung. Zuständige Behörde ist die Bezirksregierung Köln, Dezernat 56. Die Begasungen sind der Bezirksregierung anzuzeigen. Gemäß der Gefahrstoffverordnung und der technischen Regel für Gefahrstoffe sind die Nutzer von Räumen, Gebäuden oder Grundstücken, die an das Begasungsobjekt angrenzen, mindestens 24 Stunden vor dem Einbringen von Begasungsmitteln unter Hinweis auf die Gefahren schriftlich zu warnen. Um das zu begasende Objekt ist ein Gefahrenbereich einzurichten und durch geeignete Absperrung zu sichern Die Begasung dauert ca. 3 Tage. Hieraus erfolgende Belästigungen sind nicht bekannt. Die Ellmühle hat nach Sanierung ihrer Anlagen in den letzten Jahren weitere Maßnahmen zum Brand- und Explosionsschutz umgesetzt. Der Betreiber hat eigenverantwortlich Gefährdungsbeurteilungen durchzuführen und daraus resultierende Maßnahmen zu ergreifen. Ein gewisses Restrisiko eines Brandes oder einer Explosion ist bei derartigen Betrieben nicht zu 100 % auszuschließen.

Die Anlage der **Deutzer Asphaltmischwerke**, Alfred-Schütte-Allee 8 ist nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigt. und darf gemäß Genehmigungsbescheid bzw. TA Luft maximale Werte für nachfolgende Stoffe emittieren: CO 0,5 g/m³ (bei Einsatz von Heizöl EL (Heizöl Extra Leicht)), 1,0 g/m³ (bei Einsatz von Braunkohlenstaub), organische Stoffe (hier: Gesamtkohlenstoff) 50 mg/m³, krebserzeugende Stoffe Klasse III (hier: Benzol) 5 mg/m³, NOx (als NO_2 (Stickstoffdioxid)) 0,35 g/m³, Staub (Schornstein) 20 mg/m³ und Staub sonstiger Anlagenteile 0,15 g/m³. Geruchsbelästigungen durch Bitumen können verfahrensbedingt auftreten und bei entsprechender Witterung die direkte Nachbarschaft betreffen.

Bei dem **Betriebshof der Strabag**, Alfred-Schütte-Allee 10 finden Fahrzeugbewegungen statt. Zudem wird eine Eigenbedarfstankstelle betrieben. Es sind keine Grenzwerte für Staub oder Schadgase festgelegt.

Bei der **Firma Rohstoff- und Wertstoff-Recycling GmbH & Co. KG** Siegburger Straße 116 handelt es sich um einen Umschlags- und Behandlungsbetrieb für Abfälle. Es werden Papier, Kunststofffolien, Bauschutt, Baumischabfall, Holz und Material aus dem Dualen System Deutschland bearbeitet. Während den Arbeiten kommt es naturgemäß zu Staub- und Geruchsentwicklung. Diese sind laut Nebenbestimmungen des Genehmigungsbescheides nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz zu minimieren.

Die **Hafenanlagen der Hafen- und Güterverkehr Köln AG** und verschiedene Flächen im Deutzer Hafen mit dazugehörigen Kränen (BImSchG-Anlagen) sind als bestehende Anlagen für den Umschlag verschiedener Güter über ein Anzeigeverfahren genehmigt worden. Im Anzeigeverfahren sind seinerzeit keine Regelungen zu den Emissionen getroffen worden, aber der Umschlag staubender Güter ist mit Emissionen verbunden. Ebenso kann es beispielsweise bei der Zwischenlagerung von Rheinbaggergut zu geruchlichen Emissionen kommen. Eine südlich vom Hafenbecken gelegene Halle wird aktuell durch die Abfallwirtschaftsbetriebe (AWB) Köln für die

Streusalzlagerung genutzt. Diese Nutzung wurde über eine baurechtliche Genehmigung im Jahr 2015 beantragt. Durch die Nutzung kommt es zu Staubentwicklung beim Salzumschlag, der aber in der Halle stattfindet und somit minimiert wird. Durch die Fahrzeugbewegungen kommt es ebenfalls zu Emissionen.

Die **Aral Tankstelle**, Siegburger Straße 116 hat über die 20. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) (Gaspendelung) und 21. BImSchV (Gasrückführung) Regelungen zur Reduzierung der austretenden Kraftstoffdämpfe zu beachten. Es wird außerdem eine Waschhalle betrieben, von der Emissionen, wie z.B. Wassersprühnebel ausgehen können.

Zur **Holzhandlung Kohl**, Alfred-Schütte-Allee 6a/b und zu **Technische Böden GmbH**, Alfred-Schütte-Allee 6 (fertigen technische Böden) liegen keine Erkenntnisse vor.

Bei der **Firma Theo Steil**, Alfred-Schütte-Allee 20 handelt es sich um einen Schrotthandel. Die Aufbereitung von Eisen, Nichteisenmetallen sowie sämtlicher Stahl-, Gießerei-, Mischschrotte einschließlich kompletter Waggons zur Wiederverwertung, Zerlegung / Zerkleinerung ist BImSchG-pflichtig. Die Zulieferung erfolgt aus der Region. Abnehmer befinden sich im Ruhrgebiet, in Europa und in Übersee. Die mögliche Gesamtkapazität des Betriebes beträgt 240.000 t im Jahr.

Die **Firma Carl J. Weiler Eisen & Stahl GmbH & Co.KG (**Stahl-Service-Center Hafen Westseite, ca. 22.700 m², Alfred Schütte Allee 12 bis 16 und Verwaltung, Hafen Ostseite, ca. 720 m², Poller Kirchweg 8 bis 10) handelt mit Stahl. Gegenstand des Unternehmens ist die Herstellung, der Umschlag, die Lagerung und der Handel von allen Stahl- und Walzwerkerzeugnissen, insbesondere Halbzeug sowie die Herstellung von und der Handel mit Gießereiprodukten. Der Umschlag beträgt rund 404.000 t Stahlprodukte jährlich.

Die **Firma Yara** (vormals Omya) Alfred-Schütte-Allee 2 lagert und handelt mit Ad Blue, einem Zusatzstoff, der Dieselkraftstoff beigemischt wird.

Im benachbarten **Vorhafen** befinden sich die Stationen des Feuerlöschbootes und der Wasserschutzpolizei, sowie die emissionsschutzrechtlich relevanten Kaimauern mit ihren Anlegestellen. Südlich der Severinsbrücke legen Flusskreuzfahrtschiffe an, die Schiffsabgase emittieren. Da die Bundeswasserstraße Rhein, dass Recht auf Anlegen der Schiffer beinhaltet und eine Verpflichtung, Landstrom zu nutzen, nicht gegeben ist, ist dies mit zu betrachten.

Östlich der Siegburger Straße befindet sich nicht störendes Gewerbe, zumeist Büro- und Dienstleistungsnutzung. Diese Betriebe entsprechen alle den Vorgaben zu ASB und sollen vor Ort verbleiben.

Die Obere Immissionsbehörde weist im Rahmen des Scopings darauf hin, dass in Bezug auf störfallrechtliche Belange keine Planungskonflikte zu erwarten sind.

Der Landessportbund NRW weist im Rahmen des Scopings darauf hin, dass die von der Sportanlage des SV Deutz 05 ausgehenden Emissionen im Hinblick auf möglicherweise heranrückende Wohnbebauung und potenzielle Konflikte berücksichtigt werden müssen.

2.1.2 `Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt´

Lebensräume für Tiere und Pflanzen

Durch die Planung werden keine aus Sicht des Natur- und Artenschutzes besonders schützenswerten Flächen (LANUV NRW) oder Schutzgebiete (Landschaftsplan) in Anspruch genommen.

Den zentralen Teil des Änderungsbereichs bildet das Hafenbecken, das durch hohe Ufermauern und durchgehende Steinschüttungen gesichert ist. Zwischen dem Hafenbecken und der Siegburger Straße nimmt das Gelände eines Mühlenbetriebes einen Großteil des Untersuchungsbereichs ein. Südlich der Mühle grenzen neben einem Schrottplatz vor allem Brachflächen an, die größtenteils Teil versiegelt, teilweise aber auch als Schotterflächen ausgeprägt sind. Einen kleineren Anteil der Fläche zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße nehmen eine Tankstelle, ein Discounter, ein Bürogebäude sowie einzelne Wohnhäuser an der Siegburger Straße ein. Östlich der Siegburger Straße befinden sich zahlreiche Bürogebäude mit Parkplätzen. Der Bereich ist mit Bäumen und Hecken mäßig durchgrünt. Da hier keine Veränderungen der vorhandenen Nutzung herbeigeführt werden soll, wird dieser Bereich lediglich als randlicher Pufferbereich um das Gelände westlich der Siegburger Straße mitbetrachtet. Da Areal westlich des Hafenbeckens prägen überwiegend Lager- und Schrottplätze. Zudem befinden sich dort Büro- und Verwaltungsgebäude der ansässigen Betriebe sowie der Wasserschutzpolizei. Im nordwestlichen Bereich gibt es einige Hallen, die zum Teil als Holzlager bzw. Holzhandlung genutzt werden. Brachgefallene Flächen wurden hier nicht festgestellt. Eine Sonderstruktur stellen die Gleisanlagen dar, die das Areal beidseitig des Hafenbeckens auf nahezu voller Länge durchziehen und südlich des Änderungsbereichs in einem Gleisdreieck münden.

Das Umfeld des Änderungsbereichs wird im Norden überwiegend durch Wohn-, Schul- und Büronutzung geprägt. Östlich schließt eine Grünfläche, die Eisenbahntrasse und der Deutzer Friedhof an. Nördlich der Alfred-Schütte-Allee, die als zweireihige Baumallee ausgebildet ist, setzt sich das Hafenbecken bis zum Rhein hin fort. Südlich angrenzend befinden sich weitere Gewerbeflächen sowie eine Kleingartenkolonie. Das westliche Umfeld des Plangebiets wird durch die Rheinwiesen und den Rhein selbst gebildet.

Pflanzen und Tiere / geschützte Arten

Im Jahr 2014 wurden floristische und faunistischen Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse hier zusammengefasst werden.

Die Brachflächen südlich der Mühle weisen ruderale Krautfluren und erste Staudenfluren mit einem hohen Thermophytenanteil auf und werden dominiert von Nachtkerzenarten, Königskerzen, Landreitgras und Johanniskraut. Zum Teil sind dichtere Bestände von regional seltenen Arten wie Färber-Waid und Sprossender Felsennelke ausgeprägt.

Zwischen Mitte Juni und Anfang September 2014 wurden Begehungen zur Erfassung von Vogelarten, Fledermäusen, Reptilien, Nachtkerzen-Schwärmer und Asiatischer Keiljungfer sowie eine gezielte Suche nach potenziellen Laichgewässern von Amphibienarten durchgeführt. Hierbei wurden der Hafenbereich von der Siegburger

Straße bis zum Rhein sowie ein Saum in einer Tiefe von 100 m um den Hafenbereich herum untersucht.

Im Untersuchungsraum wie auch im näheren Umfeld stehen keine für Amphibienarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geeigneten Laichhabitate zur Verfügung. Ihr Vorkommen kann ausgeschlossen werden. Nachweise von Nachtkerzen-Schwärmer und Asiatischer Keiljungfer gelangen im Rahmen der Erfassungen nicht. Unter den festgestellten Fledermäusen ist die Zwergfledermaus die häufigste Art. Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus und Wasserfledermaus treten nur vereinzelt auf. Ein Quartier der Zwergfledermaus wurde in einer Holzhandlung bzw. einem Holzlager im nordwestlichen Vorhabensbereich nachgewiesen. Hinweise auf weitere Quartiere liegen nicht vor, auch wenn potenzielle Baum- und Gebäudequartiere vorhanden sind. Mit der Mauereidechse wurde eine weitere Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie nachgewiesen. Diese besitzt jedoch nur auf den Gleistrassen südlich der Südbrücke, also außerhalb des Änderungsbereichs, einen Lebensraum.

Unter den 36 festgestellten Vogelarten können 11 als planungsrelevant angesehen werden. Nur eine der 11 Arten brütet auch im Änderungsbereich. Der regional gefährdete Haussperling besitzt Fortpflanzungsstätten im Areal zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße an Wohnhäusern und einem Discounter. Die übrigen Arten (Flussregenpfeifer, Graureiher, Heringsmöwe, Kormoran, Lachmöwe, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Silbermöwe, Sturmmöwe, Turmfalke) treten nur als Nahrungsgäste oder Durchzügler auf. Der Großteil dieser Arten wurde nur mit wenigen Individuen als Gastvogel nachgewiesen. Lediglich die Lachmöwe konnte in hoher Anzahl mit bis zu 200 Individuen am Hafenbecken beobachtet werden.

2.1.3 `Schutzgut Boden´

Durch die Planänderung erfolgt keine Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden.

Der in den Poller Rheinwiesen als „A8 Brauner Auenboden“ klassifizierte Boden, Bodenwertzahl 40 bis 60 (mittlere Güte), ist gemäß Angabe der Stadt Köln im gesamten Änderungsbereich durch Abgrabung, Aufschichtung, Umlagerung, Verdichtung und Versiegelung anthropogen überprägt und hat bereits seine natürlichen Eigenschaften eingebüßt. Insofern handelt es sich bei jeder neuerlichen Planung um ein `Flächenrecycling´ zur Schonung bislang unbebauter Böden.

Im Untersuchungsbereich Deutzer Hafen befinden sich mehrere Flächen, die bei der Stadt Köln als Altlasten und Altlastenverdachtsflächen gemäß § 2 Bundesbodenschutzgesetz registriert sind. Grundsätzlich ist aufgrund des Hafenausbaus im gesamten Untersuchungsraum mit großflächigen Auffüllungen zu rechnen.

Zu Altstandorten, Altablagerungen, schädlichen Bodenverunreinigungen und Schadensfällen im Plangebiet liegen bei der Stadt Köln (Altlastenkataster) nachfolgende Erkenntnisse vor:

- Fläche Nr. 105 09: Altstandort Alfred-Schütte-Allee / Am Schnellert (Gemarkung Poll, Flur 36, Flurstück 447)

  Im Bereich des heutigen Firmenstandorts Steil befand sich ein großes ARAL-

Tanklager. Untersuchungen Ende der 1980er Jahre erlauben die Einschätzung, dass weniger der Boden als vielmehr das Grundwasser durch die Vornutzung gefährdet ist, sobald Ölreste mobilisiert werden. Die Fläche wird als Altlast / schädliche Bodenveränderung behandelt, für die dauerhaft Schutz-, Beschränkungs- bzw. Überwachungsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Nutzungsänderungen sind nur nach weiteren Untersuchungen und/oder Sicherungs-/ Sanierungsmaßnahmen möglich.

- Fläche Nr. 105 10: Schädliche Bodenveränderung, Alfred-Schütte-Allee 4 (Gemarkung Poll, Flur 36, Flurstück 900/225)

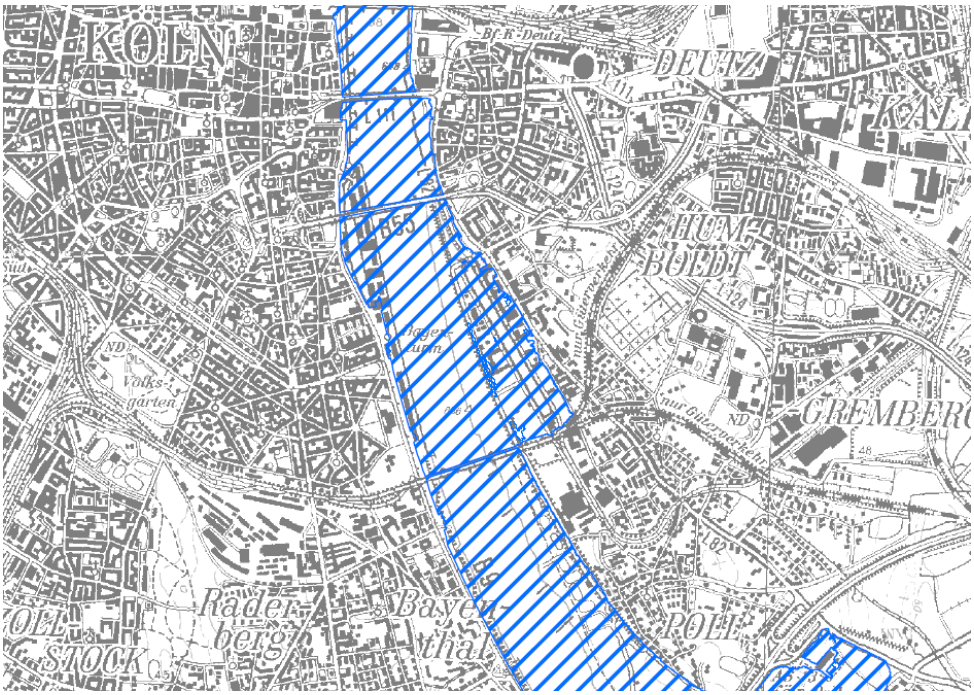
  Der unter dieser Kennung registrierte Ölschaden im Deutzer Hafen unmittelbar südöstlich des Bürohauses der Wasserschutzpolizei wurde durch hydraulische Maßnahmen und Bodenauskofferung saniert. Die Fläche wird im Status „Fläche saniert, nachrichtliche Aufnahme nach nutzungsbezogener Sanierung“ geführt.

Der Geologische Dienst NRW weist im Rahmen des Scopings darauf hin, dass bei der Umsetzung der Planung die Erdbebengefährdung entsprechend der fachlichen Regelwerke und DIN-Normen berücksichtigt werden muss. Das Plangebiet ist der Erdbebenzone 1 und der geologischen Untergrundklasse T zuzuordnen.

2.1.4 `Schutzgut Wasser´

Der Planänderungsbereich ist heute vom östlichen Hafenbeckenrand bis zur Siegburger Straße bzw. dem Poller Kirchweg als Überschwemmungsgebiet festgesetzt (vgl. Abb. 3). Die Darstellung als GIB mit der Zielsetzung Vorrang für hafenwirtschaftliche Nutzung lässt auch heute den Bau von Erschließungsanlagen (Schiene, Straße) und Gebäuden zur Erfüllung einer gewerblichen oder industriellen Funktion in Zusammenhang mit dem hafengebundenen Leistungsspektrum zu. Gegebenenfalls können hierbei auch (ungewollte) Gewässerkontaminationen möglich sein.

Abb. 3: Festgesetztes Überschwemmungsgebiet im Planungsraum



Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016 Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

Planungsrechtlich ist folgender Hintergrund zu berücksichtigen: Die großen Hochwasserereignisse in den 1990er Jahren haben zur Höherbewertung des Hochwasserschutzes und zu einer mehrfachen Novellierung der gesetzlichen Bestimmungen geführt. Hinzu kam die vom Europäischen Parlament am 23.07.2007 beschlossene EU-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (EU-HWRM-RL). Dementsprechend werden in NRW für alle Gewässer, in denen signifikante Hochwasserschäden auftreten können, Hochwasserrisikomanagementpläne erarbeitet.

Für den Rhein liegt seit März 2015 der Hochwassermanagementplan im Entwurf vor.

Ziel der neuen Pläne ist es, über bestehende Gefahren zu informieren und Maßnahmen unterschiedlicher Akteure zu erfassen und abzustimmen, um hochwasserbedingte Risiken für die menschliche Gesundheit, die Umwelt, Infrastrukturen und Eigentum zu verringern und zu bewältigen. Das Vorhaben ist in das Hochwasserschutzkonzept NRW eingebettet, mit dem das Land einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt, der neben Maßnahmen des technischen Hochwasserschutzes und des Wasserrückhalts auch Planungsinstrumente zur Hochwasservorsorge beinhaltet.

Zu den rechtlichen Rahmenbedingungen ist auf die Bestimmungen zum vorbeugenden Hochwasserschutz zu verweisen, die durch das (Bundes-)Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) geregelt sind, das in der gültigen Fassung am 01.03.2010 in Kraft trat. Heranzuziehen ist hier der Abschnitt 6 ‚Hochwasserschutz' mit Aussagen zur Bewertung von Hochwasserrisiken und Risikomanagementplänen, zu Überschwemmungsgebieten und besonderen Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Ergänzend werden die Bestimmungen vom Landeswassergesetz (LWG) NRW ausgefüllt. Zentrale Bedeutung

kommt dem § 78 WHG zu, der die besonderen Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete regelt. Von entscheidender Bedeutung ist hier die Bewertung des bestehenden Planungsraums und der beabsichtigten Entwicklung, da nach § 78 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 WHG die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, ausgenommen Bauleitpläne für Häfen und Werften, untersagt ist. Nach neuerer Rechtsauffassung bedeutet die Umnutzung eines Areals jedoch nicht die Ausweisung eines neuen Baugebiets und ist insofern statthaft, wenn alle einschränkenden Bedingungen aus der Darstellung als Überschwemmungsgebiet eingehalten werden.

Überschwemmungsgebiete sind Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser überschwemmt oder durchflossen oder die für Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden.

Der § 78 Absatz 3 des WHG trifft folgende Regelungen:

„*Die zuständige Behörde kann abweichend von Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage genehmigen, wenn im Einzelfall das Vorhaben*

1. *die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,*
2. *den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,*
3. *den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und*
4. *hochwasserangepasst ausgeführt wird*.“

Für die Stadt Köln liegt ein umfassendes Hochwasserschutzkonzept vor, das auch komplett umgesetzt wurde. Aufgrund der vorhandenen Topographie und der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der einzelnen Hochwasserschutzmaßnahmen wurden für das Kölner Stadtgebiet drei unterschiedliche Schutzgrade definiert, die sich wie folgt gliedern

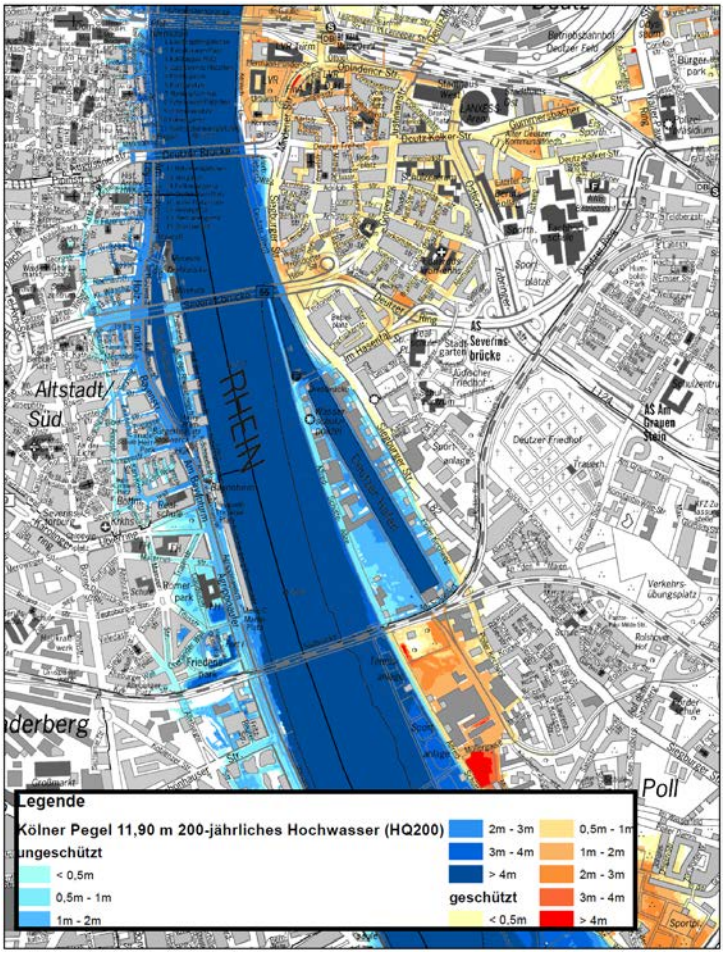
- 10,70 mittlerer Kölner Pegel (mKP) (HQ50) – kurzer Abschnitt in Köln Zündorf
- 11,30 mKP (HQ100) – im Süden ab Godorf (links) bzw. Langel (rechts) bis linksrheinisch an die Bastei bzw. rechtsrheinisch nach Westhofen
- 11,90 mKP (HQ200) – das restliche Stadtgebiet Richtung Norden

Auf das Untersuchungsgebiet bezogen bedeutet dies, dass im Bereich des Deutzer Hafens ein Hochwasserschutz mit einem Schutzgrad von 11,90 mKP (HQ200) vorhanden ist. Östlich des Deutzer Hafens verläuft entlang der Siegburger Straße und weiterhin abknickend entlang des Poller Kirchwegs bis zum Bahndamm der bestehende Hochwasserschutz. Der Schutzgrad dieser Hochwasserlinie ist auf das 200-jährliche Wiederkehrintervall ausgelegt. Diese besteht in diesem Abschnitt aus einer stationären Schutzwand (Mauer) mit Abschnitten aus mobilen Elementen in Bereichen von Einfahrten und Straßeneinfahrten. Neben dem oberirdischen, sichtbaren Hochwasserschutz befindet sich unterhalb der Schutzlinie eine Spundwand zum Rückhalt des Grundwassers, welches im Hochwasserfall mit der anlaufenden Hochwasserwelle gekoppelt ansteigt. Südlich des Deutzer Hafens bildet der vorhandene Bahndamm den Hochwasserschutz. Die Unterführungen bzw.

Straßenquerungen unterhalb des Bahndammes werden im Hochwasserfall mit Schutztoren verschlossen.

Der gesamte Deutzer Hafen bis zur Siegburger Straße liegt vor der bestehenden Hochwasserschutzlinie im Überschwemmungsgebiet des Rheins. Das Gelände von der Siegburger Straße aus Richtung Osten ist bis zu einem Hochwasserstand von 11,90 m Kölner Pegel durch technischen Hochwasserschutz geschützt. In der nachfolgenden Karte (vgl. Abb. 4) sind die Überschwemmungshöhen bei 11,90 mKP dargestellt (blau) und die Bereiche, die ohne den Hochwasserschutz oder bei einem Defekt überschwemmt würden (orange).

Abb. 4: Überschwemmungshöhen (HQ 200) im Plangebiet



Quelle: Stadt Köln 2015 Hinweis: Kein Regionalplanmaßstab

2.1.5 `Schutzgut Luft / Klima´

Das Klima in NRW zählt zum warm-gemäßigten Regenklima, bei dem die mittlere Temperatur des wärmsten Monats unter 22°C und die des kältesten Monats über - 3°C bleibt. Damit liegt NRW in einem überwiegend maritim geprägten Bereich mit allgemein kühlen Sommern und milden Wintern. Gelegentlich setzt sich jedoch kontinentaler Einfluss mit längeren Phasen hohen Luftdrucks durch. Dann kann es im

Sommer bei schwachen östlichen bis südöstlichen Winden zu höheren Temperaturen und trockenem sommerlichen Wetter kommen. Im Winter sind kontinental geprägte Wetterlagen häufig mit Kälteperioden verbunden. Diese relativ grobe und auf kontinentweite Verhältnisse zugeschnittene Einteilung wird den tatsächlichen klimatischen Gegebenheiten im Land jedoch nicht gerecht. Die ausgeprägte Struktur des Reliefs bedingt eine Zweiteilung der klimatischen Strukturen. Warm mit mäßigem Niederschlag in der westfälischen Bucht inklusive Kölner Bucht und am Niederrhein, deutlich kühler und regenreicher in den Mittelgebirgen (Weserbergland, Sauer- und Siegerland und Eifel).

Eine Auswertung der Winddaten Kölner Messstationen der Kölner Bucht und der randlichen Höhen 1998 zeigt, dass Bodenwinde aus südsüdöstlicher Richtung häufig sind. Bei Inversion sind die bodennahen, lokalen Windströmungen unabhängig vom Höhenwindfeld. Es erfolgen Kaltluftabflüsse von den Höhenlagen, die in der Kölner Bucht entsprechend dem Verlauf des Rheintales von Süden nach Norden strömen.

Untersuchungen im Kölner Osten bei austauscharmen Strahlungswetterlagen ergeben zwei zeitlich getrennt auftretende nächtliche Windströmungen

- Zu Beginn der Nacht lokale Kaltluftabflüsse aus den Höhen im Osten, die aus östlichen Richtungen bis nach Deutz feststellbar sind. Thermische Effekte der aufgeheizten Innenstadt begünstigen den lokalen Kaltluftabfluss.
- Ab Mitternacht bildet sich ein rheinparalleler Kaltluftstrom mit ca. 100 m Mächtigkeit aus.

Die Volumenstromdichte am Fuß der Hänge und an eingeschnittenen Tälern ist intensiv. In den dicht besiedelten Bereichen der Kölner Bucht schwächen sich Hangabflüsse deutlich ab und werden in eine nach Norden gerichtet Strömung mit geringen Strömungsgeschwindigkeiten umgelenkt.

Die hohen Strömungsgeschwindigkeiten an den Hängen verringern sich Richtung Rheintal. Innerhalb des Kaltluftsammelgebiets Rheintal herrschen sehr geringe Strömungsgeschwindigkeiten, insbesondere in den bebauten Bereichen. Das Rheintal fungiert als Kaltluftsammel- und -staugebiet. Bei dichter Besiedlung in Verbindung mit Aufwärmung und Vermischung kann eine kaltluftvernichtende Wirkung auftreten. In Sammelgebieten treten Kaltluftmächtigkeiten bis über 100 m auf. Im Stadtgebiet nimmt die Schichtdicke trotz gleichbleibenden Reliefs aufgrund städtischer Erwärmung nach Norden langsam ab.

Am Rhein besteht entsprechend der Klimafunktionskarte, Stadt Köln 1997 ein Freilandklima II. Dieses zeichnet sich durch einen ungestörten, ausgeprägten Tagesgang von Temperatur und Feuchte aus, ist windoffen und mit einer nächtlichen Frisch- und Kaltluftproduktion verbunden. Das daran östlich angrenzende Stadtklima II zeichnet sich durch wesentliche Veränderung aller Klimaelemente des Freilandes, wesentliche Störung lokaler Windsysteme, Wärmeinselbildung und Schadstoffbelastung aus. Dieser Klimatop ist östlich angrenzend entlang der Siegburger Straße auf beiden Straßenseiten ausgeprägt und setzt sich in südlicher Richtung im Zuge des Poller Kirchwegs fort. Die Ausprägung des jeweiligen Klimatoptyps hängt dabei wesentlich vom Versiegelungsgrad, der Bebauungshöhe und -dichte sowie von der Nähe zum Rhein ab, der eine Belüftungsschneise bildet. Die Wohlfahrtswirkung (Belüftung und Kühlung) durch den Rheintalwind kann sich über

das Hafengelände bis hinein in die angrenzenden Wohnviertel fortsetzen, sofern sie nicht durch bauliche Maßnahmen unterbunden werden. Dabei ist die Art der Nutzung nicht erheblich, sondern die Kubatur der geplanten Bebauung und der Grad der Durchgrünung.

Die Luftschadstoffsituation wird geprägt vom allgemeinen städtischen Hintergrund, dem Kraftfahrzeugverkehr, gegebenenfalls auch von Güterzügen (sofern es sich um Dieselmotoren handelt) und von der Schifffahrt. Im Änderungsbereich befinden sich keine luftschadstoffemittierenden Betriebe.

Eine dezidierte Luftschadstoffuntersuchung zum Planänderungsbereich liegt nicht vor. Aufgrund der allgemeinen Kenntnis der Luftqualität in Köln kann davon ausgegangen werden, dass flächenhaft insbesondere in Rheinnähe mit seiner Durchlüftungsfunktion keine Grenzwerte überschritten werden. Problematisch kann allerdings die Höhe der Stickstoffdioxidkonzentration an stark befahrenen Straßen wie beispielsweise die Siegburger Straße sein, wenn eine Straßenschluchtsituation auftritt. Dies ist mit der heutigen baulichen Situation im bzw. neben dem Hafenareal nicht der Fall (vgl. dazu auch Kap. 2.1.1 dieser Unterlage).

2.1.6 `Schutzgut Landschaft´

Der Planänderungsbereich stellt sich östlich der Siegburger Straße als moderner Bürostandort mit höhergeschossiger Bebauung und mäßiger Durchgrünung in Form von Straßenbäumen und Parkplatzbegrünung dar. Westlich an die Bürogebäude schließen die Sportanlagen (Ascheplätze) der Schulen an und schließlich Grünflächen und der Deutzer Friedhof.

Westlich der Siegburger Straße auf gewerblich genutzten Grundstücken im Deutzer Hafen befinden sich neben wenigen Einzelbäumen nur drei marginale Grünflächen im Bereich

- der Wasserschutzpolizei mit einer Rasenfläche im Hof bis an die westliche Kaimauer,
- des Wohnhauses Siegburger Straße 112 mit einer unbefestigten und mit Bäumen bestandenen Freifläche sowie
- der offenen, städtischen Brachfläche Siegburger Straße, Ecke Am Schnellert.

Als landschaftsbildprägend ist die Alfred-Schütte-Allee zu nennen, deren breiter Fuß- und Radweg von einer doppelten Reihe prächtiger Alleebäume eingefasst wird. Diese Allee grenzt den industriell genutzten Hafenbereich zu dem Grünbereich der Poller Wiesen ab.

Die Poller Wiesen, außerhalb des Planänderungsbereichs zwischen der Severinsbrücke und Westhoven gelegen, gehören neben dem Rheinpark und der Niehler Aue zu den größten Grünflächen am Rhein innerhalb des Kölner Stadtgebietes. Nach dem Gesamtkonzept der Stadtentwicklung Köln kommt den Poller Wiesen dementsprechend eine Grün- und Freiraum-Versorgungsfunktion für Mittelbereiche der Stadt zu.

Die mittlere Breite des im städtischen Landschaftsplan ausgewiesenen

Landschaftsschutzgebietes L 13 „Poller Wiesen“ zwischen dem Rhein (bei Normalwasser) und der Alfred-Schütte-Allee beträgt rund 150 m. Die Anbindung dieses Grünraums an die Wohnbereiche von Deutz und Poll, die mit nutzbaren öffentlichen Grün- und Freiflächen schlecht versorgt sind, ist bisher jedoch mangelhaft, da diese ausschließlich über Straßen möglich ist (im Zuge der Kreuzung Siegburger Straße / Hasental / Drehbrücke und über die Straße Am Schnellert). Hierzu trägt auch bei, dass die nördliche Fortsetzung der Poller Wiesen mit dem Gelände der vormaligen Deutzer Werft (heutiger Festplatz) bisher ohne Gestaltung geblieben ist. Abgesehen von dem in der vergangenen Dekade angelegten sogenannten `Hafenpark´ zwischen Dreh- und Severinsbrücke, Vorhafen und Siegburger Straße (rd. 1,4 ha).

Die Poller Wiesen stellen einen Puffer zwischen dem Hafenareal und der Bundeswasserstraße Rhein dar. Hierdurch, und verstärkt durch die als Naturdenkmal geschützte Alfred-Schütte-Allee, ist die Einsehbarkeit des Logistikstandortes vom Rhein und vom gegenüberliegenden linksrheinischen Ufer eingeschränkt.

Landseitig reicht im Hinterland des Bürobereichs Siegburger Straße der Grün- und Freiraum des Deutzer Stadtgartens, der angrenzenden Kleingartenanlage, einer Sportanlage und des Deutzer Friedhofs nah an das Hafenareal heran. Im nordöstlich benachbarten Deutzer Hafenviertel stellt der Bebelplatz eine quartiersbezogene Grün- und Spielplatzanlage (rd. 4.000 qm) dar.

Das Hafengelände selbst wird geprägt von dem mit einer Kaimauer eingefassten Hafenbecken, das beidseitig von Gleisanlagen eingefasst wird. Große Dreh-, Portal und Brückenkräne in Verbindung mit den gewerblich-industriellen Zweckbauten und Türmen, Schrottbergen bei den Stahlhandelsfirmen, aber auch dazwischen liegende Brachflächen, Parkplätze und Lagerflächen geben dem Hafengelände sein spezielles Gesicht.

2.1.7 `Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter´

Der sogenannte Deutzer Industriehafen wurde vorrangig als Umschlaghafen für Schütt- und andere Massengüter angelegt. Beiderseits des Hafenbeckens siedelten sich entsprechende Industrie-, Gewerbe- und Lagerbetriebe an, die wiederum über die komplette Infrastruktur an Straßen- und Gleisanlagen sowie diverse Krananlagen verfügen. Der wirtschaftliche Strukturwandel am Ende des 20. Jahrhunderts wie auch damit einhergehende neue Anforderungen an die Binnenschifffahrt haben den Deutzer Hafen und seine Bedeutung als Logistikstandort verändert. Hafentypische Tanklager- und Holzhandelsbetriebe wurden aufgegeben, hafenfremde und lagerintensive Betriebe (z.B. Eventhalle, Autovermietung) übernahmen Teilflächen, während gleichzeitig städtebauliche Missstände durch Leerstände und Mindernutzungen entstanden.

Dennoch bestehen heute erhebliche Sachwerte in Form von Erschließungsanlagen und Gebäuden, die bei einer Umnutzung größtenteils abgerissen werden. Inwiefern hier auch denkmalgeschützte Werte betroffen sind, ist im Rahmen des weiteren Planungsprozesses zu klären.

Im „Kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zur Landesplanung NRW“ (2007) des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) wird in Kapitel 19 die Rheinschiene gewürdigt.

„Für die Kulturlandschaft „Rheinschiene“ ist der Rhein mit seinen Terrassen in Verbindung mit dichter Besiedlung und zentralen Orten sowie Wirtschaftsstandorten maßgebliches Kriterium für die Abgrenzung zu benachbarten Kulturlandschaften. Damit ergibt sich eine breite rheinparallele Ausdehnung unter Einbeziehung der Stadtgebiete von Düsseldorf, Köln und Bonn. Das Reizvolle dieser nur auf den ersten Blick ausschließlich zeitgenössisch erscheinenden Ballungsgebiete ist das Nebeneinander von verschiedenartigen Elementen, Strukturen und Kulturlandschaftsbereichen, besonders aus allen Epochen des industriellen Zeitalters, aber auch aus vorgeschichtlichen und historischen Epochen. Die Dynamik dieses schnellen, technisch bedingten Umwandlungsprozesses ist in der Kulturlandschaft „Rheinschiene“ deutlich ablesbar, wobei die Industrialisierung ebenfalls eine wichtige raumprägende Phase der Kulturlandschaftsentwicklung darstellt, die diesem Raum seine regionale Identität verleiht und in seiner Ablesbarkeit auch im strukturellen Wandel erhalten werden muss.“

Als Besonderheiten Kölns werden im Fachbeitrag benannt:

„Köln (KLB 19.08): vorgeschichtliche Siedlungs- und Bestattungsplätze; kaiserzeitlich-germanische Besiedlung Westhoven; römische Stadt CCAA (Stadtgrundriss); römische Siedlungsplätze, Straßen, Hafen, Brücken; rechtsrheinische Festung Divitia; fränkische städtische Besiedlung, Bestattungen; mittelalterliche Stadt; Dom (Weltkulturerbe); romanische Kirchen; Friedhöfe; mittelalterliche/frühneuzeitliche Töpfereien; frühneuzeitliche preußische Festung; Verkehrstechnik; Rheinfront und Rheinbrücken (20. Jh.); Messe, Braukultur; Grünsystem (Grüngürtel).“

Der LVR hat im Oktober 2016 den Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Köln vorgelegt.

Er wird voraussichtlich in 2016 fertiggestellt. Im Fachbeitrag wird der historische Kulturlandschaftsbereich „Deutz / Mülheim (Köln)“ ausgewiesen. Die Kurzbeschreibung des Bereichs lautet: *„Deutzer Hafen, Deutz, Alte Messe (u.a. NS-Deportationssammellager und -gleis), Rheinpark (BUGA 1957), Mülheimer Hafen, Industrieanlagen Klöckner-Humboldt-Deutz; Mülheim, Schanzenviertel. Östlich des Neurather Rings jüdischer Friedhof.*“ Als Ziel sieht der Fachbeitrag *„Bewahren und Sichern der Strukturen, von Ansichten und Sichträumen von historischen Stadt- und Ortskernen sowie des industrie-kulturellen Erbes*“ vor. Die Zielformulierungen sind bewusst allgemein gehalten. Im Bereich des Deutzer Hafens ist vor Allem die Frage der Wahrung der industriehistorischen Substanz (Hafenbecken, Drehbrücke mit anschließendem Teil der Alfred-Schütte-Allee; Ellmühle, Kräne etc.) und der ortsbildprägenden Allee auf dem Damm in den Blick zu nehmen.

Der LVR (Amt für Denkmalpflege) weist im Rahmen des Scopings darauf hin, dass die Ellmühle Anfang 2016 gemäß § 4 DSchG NRW vorläufig in die Denkmalliste eingetragen wurde. Bei der Umsetzung der Planung sind die konstituierenden Merkmale und Qualitäten des Denkmals zu berücksichtigen. Eine besondere Rolle nimmt dabei die städtebauliche Dimension des Denkmals als weithin sichtbarer Mühlenkomplex ein, dessen Funktion und Bedeutung in unmittelbaren Zusammenhang mit dem Deutzer Hafenbecken steht. Aus stadtbaugeschichtlicher Sicht ist auch eine Bedeutung des Hafenbeckens des Deutzer Industriehafens gegeben. Die Anlage steht städtebaulich und hinsichtlich der Entwicklung im Zusammenhang mit dem

Rheinauhafen als historischem linksrheinischem Handelshafen. Aus denkmalpflegerischer Sicht sind weiterhin das rechtskräftig eingetragene Baudenkmal „Drehbrücke“ und die als denkmalwert eingestuften Objekte „Essigfabrik“ und „Deutzer Asphaltmischwerk“ bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes weist im Rahmen des Scopings daraufhin, dass das Plangebiet an die Bundeswasserstraße Rhein angrenzt. Die Darstellungen des Regionalplans dürfen der Zweckbestimmung des Rheins als Bundeswasserstraße nicht zuwiderlaufen.

2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die zwischen den beschriebenen Schutzgütern bestehenden Wechselwirkungen wurden in die vorliegende Bestandsbeschreibung (vgl. Kap. 2.1.1 bis 2.1.7 dieser Unterlage) einbezogen und werden im Rahmen der durchzuführenden Umweltprüfung, insbesondere bei der Prognose der Auswirkungen der Planung (vgl. Kap. 2.2 dieser Unterlage) berücksichtigt.

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung (vgl. Anlage zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2b)

2.2.1 `Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit´

Durchführung der Planung

Die Planung ermöglicht die Schaffung eines Quartiers, das im Sinne eines ASB von Wohn- und kleinteiligen Gewerbe- bzw. Büronutzungen bestimmt wird. Die vorhandenen industriellen und gewerblichen Nutzungen werden zurückgedrängt, sodass sich der Schwerpunkt der Nutzungs- und Nutzerzusammensetzung deutlich ändern wird. Die Anzahl der im Plangebiet arbeitenden, wohnenden und sich aufhaltenden Menschen wird zunehmen. Sofern die aktiven Industrie- und Gewerbebetriebe im Hafenbereich nach und nach verlagert werden, werden sich Lärm-, Geruchs- und Staubemissionen reduzieren. Davon werden auch sensible Nutzungen außerhalb des Änderungsbereiches, insbesondere die Wohnnutzung auf der linksrheinischen Flussseite profitieren.

Die Lärmemissionen durch den Schifffahrtsverkehr, die Siegburger Straße und die Eisenbahnbrücke (Güterverkehr) werden als Lärmbelastungen im Gebiet weiterhin bestehen.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes weist im Rahmen des Scopings darauf hin, dass gemäß Binnenschifffahrtsuntersuchungsordnung der zulässige Dauerschallpegel 75 dB(A) in einem seitlichen Abstand von 25 m von fahrenden Schiffen sowie 65 dB(A) bei liegenden Schiffen, beträgt. Die mögliche zeitliche Belastung beträgt 24 Stunden/Tag. Dabei ist die Lage der Schallentstehung bei allen Wasserständen (bis zum höchsten schiffbaren Wasserstand) zu berücksichtigen.

Nach Angaben des WSV hat der Deutzer Hafen die Funktion eines Schutzhafens. Bei

einem Hochwasser der Marke 2 und höher (Schifffahrt auf dem Rhein verboten), nimmt jeder Hafen Schiffe auf. Aus Sicht der WSV ist die Frage nach einer weiteren Nutzung des Deutzer Hafens in seiner Funktion als Schutzhafen zu klären bzw. ggf. ein gleichwertiger Ersatz zu suchen. Nach Auffassung der Stadt Köln besteht eine rechtliche Zuordnung als Schutzhafen hingegen nicht. Seitens der WSV wird darauf hingewiesen, dass im Deutzer Vorhafen Liegeflächen für Fahrgastkabinenschiffe bestehen. Die beabsichtigte Änderung des Regionalplanes hat keine Auswirkungen auf eine Funktion des Deutzer Hafens als Schutzhafen: Dieser ist grundsätzlich auch in einem regionalplanerisch dargestellten ASB möglich.

Im Plangebiet ist im Zuge der Umsetzung der Planungsabsicht mit einem höheren Verkehrsaufkommen durch Individualverkehr als Quell- und Zielverkehr und mit einem Rückgang des LKW-Verkehrs zu rechnen. Für die Verkehrsimmissionen ist der Rückgang von LKW-Verkehren bei der innerstädtischen Lage des Plangebietes positiv zu werten. Ob dieser Effekt durch die Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs in das Gebiet aufgehoben wird, hängt von der Entwicklung des Gebietes im Detail ab.

Grundsätzlich kann ausweislich der Ergebnisse der vorliegenden Gutachten durch einen geeigneten Städtebau und aktive Lärmschutzmaßnahmen ein ASB mit gesunden Wohn- und Arbeitsplätzen im Planbereich entwickelt werden. Dies gilt auch für den Schiffsverkehr auf dem Rhein. Im Hinblick auf die Immissionsbelastungen ergeben sich innerhalb des Plangebiets Bereiche, die eine höhere Standortgunst für Wohnnutzung aufweisen als andere, wie z.B. entlang der Bahnlinie. Die nähere Betrachtung unter Einbeziehung der vorhandenen Situation (u.a. bestehender Betriebe, Sportanlagen) bleibt der konkreten Plankonzeption und dem darauf aufbauenden bauleitplanerischen Verfahren vorbehalten. Gegebenenfalls sind auf Bauleitplanebene entsprechende Regelungen im Zusammenwirken bestehender und zukünftiger neuer Nutzungen vorzusehen.

Durch die Planung können neue innerstädtische Frei- und Erholungsräume entstehen, die nicht nur von der arbeitenden und wohnenden Bevölkerung des Quartiers, sondern auch durch die der angrenzenden Quartiere genutzt werden können. Industrie- und Hafenbereiche sind in der Regel nicht zugänglich und weisen keine Aufenthaltsqualität auf. Die Qualität des öffentlich nutzbaren Raumes wird deutlich erhöht.

Darüber hinaus sorgt die Anlage von Rad- und Fußwegen für neue, gesamtstädtische Wegeverbindung über das Quartier hinaus, die zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen.

Die Lage eines Teilbereiches des geplanten ASB innerhalb des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes stellt ein Risiko für Vermögens- und Sachwerte dar, da im Hochwasserfall der Bereich des Überschwemmungsgebietes betroffen ist. Die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Quartiers ist dann erschwert. Durch die weitere Planung soll sichergestellt werden, dass sowohl eine hochwasserfreie Erschließung als auch eine Ausgeglichenheit des Retentionsvolumens gewährleistet ist.

Durch die Umwandlung der GIB-Darstellung in eine ASB-Darstellung werden keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Mensch verursacht.

Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung werden die Immissionsbelastungen aus der industriellen Nutzung des Gebietes erhalten bleiben und könnten sich bei entsprechender Ausnutzung des bestehenden Planungsrechts sogar noch verstärken. Davon wären insbesondere die Wohnquartiere auf der gegenüberliegenden Rheinseite betroffen, da der Rhein schallreflektierende Effekte hat. Um den wachsenden Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen begegnen zu können, müssten an anderer Stelle Flächen in Anspruch genommen werden. Laut Aussage der Stadt Köln sind die innerstädtischen Entwicklungspotentiale zunehmend erschöpft. Als Alternative verbleibt zumeist nur die Entwicklung von Flächen am Stadtrand. Die Folgen diese Entwicklung sind erhöhte Kosten für Infrastruktur, höheres Verkehrsaufkommen, Verlust von unbebautem Boden und weitere Inanspruchnahme von Freiraum.

2.2.2 `Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt´

Durchführung der Planung

Die Umsetzung der Planung hat keine Inanspruchnahme besonders schützenswerter Flächen oder Schutzgebiete zur Folge oder beeinträchtigt diese.

Durch die Planung eines gemischten Quartiers ist eine enge Verzahnung von Stadt- und Freiraumplanung notwendig. Die Realisierung zusätzlicher Freiräume im Quartier und der Anbindung des Quartiers an den umgebenden Stadtraum ermöglicht auch Tieren und Pflanzen eine engere Verknüpfung mit dem Biotopverbund.

Durch die Planung ändert sich das Lebensraumpotential nur geringfügig. Sowohl in einem ASB als auch in einem GIB ist eine hohe Ausnutzung durch Bebauung und Versiegelung zu erwarten sowie menschliche Aktivitäten, sodass sich bezüglich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt die Voraussetzungen nur graduell unterscheiden. In beiden Fällen handelt es sich um innerstädtisches Gebiet mit einer intensiven Nutzung in dem an diese Bedingungen angepasste Arten ihren Lebensraum haben. Artenschutzrechtliche Konflikte, die die Umsetzung der Planung infrage stellen, sind nicht gegeben.

Nichtdurchführung der Planung

Bei der Nichtdurchführung der Planung könnten sich die Bedingungen für Tiere und Pflanzen im Falle einer Intensivierung der gewerblichen Nutzung verschlechtern. Bleibt die Ausnutzung der Flächen weiterhin gering, könnten sich einzelne, standortangepasste Arten bzw. Populationen sogar vergrößern. Die vorhandene Ruderalvegetation würde sich auf untergenutzten Gewerbeflächen ausbreiten können.

Durch die Umwandlung von GIB in ASB werden keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt verursacht.

2.2.3 `Schutzgut Boden´

Durchführung der Planung

Durch die Planänderung erfolgt keine Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden. Der Boden ist anthropogen überprägt und hat seine natürlichen Eigenschaften bereits verloren. Durch die Realisierung des ASB kann im Zuge der Entwicklung von Nutzungen mit einem hohen Schutzstandard, eine Reduzierung der Bodenbelastungen aus industrieller und Hafennutzung, eingeleitet werden. Die Anlage zusätzlicher Freiräume ermöglicht das Einbringen von wertvollem Mutterboden. Die Durchführung der Planung führt zu einem Flächenrecycling und trägt damit zum Erhalt unbebauter Böden an anderer Stelle bei.

Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung bleibt die starke anthropogene Überformung des Bodens erhalten. Um dem Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen zu begegnen, müsste möglicherweise an anderer Stelle unbebauter Boden in Anspruch genommen werden.

Durch die Umwandlung von GIB in ASB werden keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Boden verursacht.

2.2.4 `Schutzgut Wasser´

Durchführung der Planung

Das Gebiet ist als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Bei der Umsetzung der Planung muss der bestehende Retentionsraum erhalten oder erweitert werden. Die wasserrechtlichen Vorgaben sehen vor, dass Bauvorhaben genehmigt werden können, wenn im Einzelfall das Vorhaben die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird, der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert wird, der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt wird und das Vorhaben hochwasserangepasst ausgeführt wird oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.

Nach den durch die Stadt Köln vorgelegten Untersuchungen können die rechtlichen Vorgaben bei der Umsetzung eingehalten werden. In den untersuchten Varianten kommt es gegenüber dem aktuellen Zustand nicht zu einer Verkleinerung, sondern ggf. sogar zu einer Vergrößerung des Retentionsraums.

Mögliche Gewässerkontaminationen im Bereich des Hafenbeckens werden durch die geplanten Nutzungen reduziert, da die hafenwirtschaftliche und industrielle Nutzung eingestellt wird und wie im Kapitel Boden bereits angesprochen, die Bodenbelastung reduziert werden kann. Die Gesamtplanung wird sich an modernen und innovativen Standards auch hinsichtlich der Wasserbewirtschaftung orientieren. Dach- und Fassadenbegrünungen, moderne Abwassersysteme und Regenwasserbewirtschaftung werden den Wasserhaushalt am Standort des Deutzer Hafens positiv beeinflussen.

Gleichzeitig birgt die zu erwartende hohe Dichte der Nutzung insbesondere im Bereich potentieller Überflutung eine Gewässerbelastungspotential, da das Abwassersystem, die Gebäude selber als auch Tiefgaragen, gebäudetechnische Einrichtungen, Abfallentsorgung, etc. betroffen sind. Wie im Kapitel Mensch bereits angesprochen sind in einem ASB Bereich mit entsprechender Nutzung und einer Überflutung ab 10,70 KP (entspricht einem 50-jährlichen Hochwasser des Rheins) auch Sach- und Vermögenwerte betroffen.

Der Geologische Dienst NRW weist im Rahmen des Scopings darauf hin, dass bei der Konkretisierung der Planung deren mögliche Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung und auf die hydraulische Wechselwirkung zwischen dem Grundwasserleiter (Niederterrassenkies) und dem Rhein als Vorfluter berücksichtigt werden sollen.

Nichtdurchführung der Planung

Es werden keine Änderungen oder Anpassungen zum Status quo (vgl. Kap. 2.1.4 dieser Unterlage) bei Nichtdurchführung der Planung erfolgen. Die Hafennutzung sowie Industriebetriebe innerhalb des GIB weisen ein hohes wasserbelastendes Potential auf, welches sich aus der Lagerung von Stoffen als auch durch die Betriebseinrichtungen selbst ergibt.

Durch die Umwandlung von GIB in ASB werden keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Wasser verursacht.

2.2.5 `Schutzgut Klima / Luft´

Durchführung der Planung

Grundsätzlich ist bei der Umwandlung eines GIB in einen ASB mit einer besseren Luftqualität zu rechnen, da die industriellen zulässigerweise emittierenden Nutzungen weitestgehend aufgegeben werden. Die Umsetzung eines ASB führt zum Ausschluss störender emittierender Nutzungen.

Die Quelle der Emissionen im ASB verlagert sich auf die Gebäudenutzung und den erforderlichen Energieverbrauch sowie die Verkehrserzeugung einschließlich der Emissionen aus dem Ziel- und Quellverkehr.

Grundsätzlich ist das Energieeinsparpotential einer ASB-Nutzung extrem hoch, da die Auswahl technischer Verfahren zur Energiereduzierung und die Möglichkeiten regenerative Energien einzusetzen immens sind und somit auch das Potential der Luftreinhaltung. Dies gilt auch für den Verkehrsbereich.

Der Planungsraum ist durch die angrenzende Wasserfläche und das Hafenbecken als klimatischer Gunstraum anzusehen. Er zeichnet sich durch eine gute Durchlüftung und große Windoffenheit aus, auch wenn es an Vegetation mangelt.

Die Planungshinweiskarte (zukünftige Wärmebelastung für das Stadtgebiet Köln (2013), vgl. Kap. 3.1 dieser Unterlage) stellt den Hafenbereich bis etwa zur Siegburger Straße als klimaaktive Freifläche dar und den angrenzenden Bereich östlich der

Siegburger Straße als belastete Siedlungsfläche. Mit der Umwandlung in ein ASB ist damit zu rechnen, dass sich das Plangebiet in Richtung einer belasteten Siedlungsfläche entwickelt, da mit einer höheren baulichen Dichte zu rechnen ist.

Die derzeit aus der geringen Ausnutzung des Gebiets resultierenden guten Verhältnisse für den Luftaustausch zum Rhein, sind in der Planung bei der Ausrichtung der Gebäude und der baulichen Dichte zu berücksichtigen.

Nichtdurchführung der Planung

Bleibt der GIB erhalten, wird der momentane Status quo mit seinem Emissionsstatus und seiner klimatischen Einstufung erhalten bleiben. Eine weitere Ausweitung von emittierenden Betrieben ist nicht zu erwarten, da die bereits bestehenden Betriebe im Konflikt mit den umliegenden Nutzungen stehen und der Genehmigungsspielraum gering ist.

Durch die Umwandlung von GIB in ASB werden keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Klima / Luft verursacht

2.2.6 `Schutzgut Landschaft´

Durchführung der Planung

Im Plangebiet sind Flächen des Landschaftsplanes nicht betroffen. Die prägende Alfred-Schütte-Allee und der vorgelagerte Landschaftsraum mit den Poller Wiesen bleiben erhalten. Dieser ist im Landschaftsplan als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und im Regionalplan als Fläche für den Freiraumschutz dargestellt. Die Zugänglichkeit zu diesem Erholungsraum wird durch den Bau neuer Rad- und Fußwege und der Öffnung des Hafenbereiches durch die geplante ASB-Nutzung auch für Bewohnerinnen und Bewohner außerhalb der Gebietsgrenzen erhöht.

Nichtdurchführung der Planung

Die Alfred-Schütte-Allee und die Poller Wiesen bleiben als Erholungsraum auch bestehen, wenn die Planänderung nicht vollzogen wird.

Durch die Umwandlung von GIB in ASB werden keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Landschaft verursacht.

2.2.7 `Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter´

Durchführung der Planung

Das Konzept für die Entwicklung des Deutzer Hafens sieht den Erhalt einzelner hafenstrukturtypischen Objekte vor. Insbesondere innerhalb des Plangebietes bilden die denkmalgeschützte Drehbrücke und die Kaianlagen mit den einzelnen Kränen die Kulisse der Hafenanlagen. Die Ellmühle befindet sich in einem

Unterschutzstellungsverfahren nach Denkmalschutzgesetz.

Alle diese Elemente bleiben im Planfall erhalten und zugänglich gemacht werden. Der Hafenbetrieb zeugt von einer Kulturgeschichte, die durch die Planung in seiner Funktion an Bedeutung verliert, deren Zeugen aber erhalten bleiben.

Nichtdurchführung der Planung

Sollte der Bereich nicht in einen ASB umgewandelt werden, wird die Hafennutzung als Industriehafen beibehalten. Die hafenstrukturtypischen Objekte bleiben teilweise im Betrieb. Die denkmalgeschützte Drehbrücke bleibt erhalten und behält ihre Funktion. Die Ellmühle befindet sich in einem Unterschutzstellungsverfahren nach Denkmalschutzgesetz. Einige Bereiche des Hafens bleiben unzugänglich, insbesondere die Ränder des Hafenbeckens und ihre Kaimauern.

Durch die Umwandlung von GIB in ASB werden keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter verursacht

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 2c))

Mit der Umwandlung der Fläche in einen ASB erfährt der Bereich im Hinblick auf die Umweltsituation eine Aufwertung. Erhebliche nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Bestehende Altlasten werden im Zuge der geplanten Realisierung von Wohn- und Arbeitsstätten saniert und gehoben. Neue Rad- und Fußgängerverbindungen binden das Gebiet gesamtstädtisch ein und eröffnen eine bessere Vernetzung der bestehenden Wohngebiete mit dem Rheinufer und dem Naherholungsgebiet Poller Wiesen. Die entstehenden Freiräume innerhalb des Quartiers und entlang der Kaimauern stärken die Aufenthaltsqualität im Quartier und tragen zur Qualität eines dichten, urbanen Quartiers bei.

Die Konflikte, die für das Wohnen durch die Lärmemissionen entstehen, müssen im den folgenden Planungsebenen gelöst werden. Entsprechende Abstände zu den Lärmquellen, aktive Abschirmung oder ein geeigneter Städtebau können zu der Lösung der Konflikte beitragen.

Die Planungen wirken sich nicht negativ auf das Überschwemmungsgebiet aus. Der Erhalt oder sogar eine Erweiterung des Retentionsraums und eine Minderung von stofflichen Einträgen sind zu erwarten, da das Risiko für stoffliche Einträge aktiv gemindert werden kann. Insgesamt wird die nachfolgende Planung und Genehmigung nach Angabe der Stadt Köln im Sinne einer wassersensiblen Stadt erfolgen.

Die bestehende Windoffenheit und gute Durchlüftung des Quartiers sind mit den Planungen zu fördern und zu stärken.

Ggf. erforderliche Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen sind bei der nachfolgenden Umsetzung vorzusehen.

3. Zusätzliche Angaben

(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3)

3.1 Datengrundlage

(vgl. Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3.a))

Folgende Planunterlagen, Gutachten und Datenquellen bilden die Grundlage für den Umweltbericht:

- Anregung der Stadt Köln auf Änderung des Regionalplanes und die in diesem Zusammenhang von der Stadt zur Verfügung gestellte Unterlagen
- Machbarkeitsstudie Köln – Deutzer Hafen, Astoc (Architects and Planners), 31.07.2014
- Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen aus Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr sowie Gewerbelärm im Rahmen des Projekts „Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens“ in Köln, ADU Cologne – Institut für Immissionsschutz GmbH, Dezember 2012
- Machbarkeitsstudie Köln – Deutzer Hafen, Untersuchung der wasserwirtschaftlichen Fragestellungen, Ruiz Rodriguez, Zeisler, Blank (Ingenieurgemeinschaft für Wasserbau und Wasserwirtschaft), August 2014
- Machbarkeitsstudie Köln – Deutzer Hafen – Ergebnisse faunistischer Untersuchungen und Einschätzung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit, Ingenieurbüro für Freiraum- und Landschaftsplanung Ingrid Rietmann, September 2014
- Projekt „Klimawandelgerechte Metropole Köln“, Abschlussbericht, LANUV-Fachbeitrag 50 (2013)
- Rechtliche Begutachtung zu Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich des Deutzer Hafens, Lenz und Johlen Rechtsanwälte Partnerschaft mbH, August 2014
- LEP NRW (1995)
- LEP NRW (Entwurf Stand Juli 2016)
- Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln
- Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Köln
- Landschaftsplan der Stadt Köln
- @LINFOS, Landschaftsinformationsssammlung der Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV)
- Natura 2000 Gebiete in NRW (LANUV, http://www.naturschutzinformationen-nrw.de)
- Kultur.Landschaft.Digital (KULADIG), Landschaftsverband Rheinland u. Landschaftsverband Westfalen
- Klimaatlas NRW (www.klimaatlasnrw.de)
- Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung in Nordrhein-Westfalen (Landschaftsverband Rheinland und Landschaftsverband Westfalen, 2007)
- Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Köln (Landschaftsverband

Rheinland, 2016)

- „Karte der schutzwürdigen Böden“ (1:50.000, zweite Auflage) und „Rohstoffkarte“ (RK100) des Geologischen Dienstes NRW
- Umgebungslärm in NRW / Lärmkartierung NRW (MKUNLV NRW)
- Infosystem Geschützte Arten in NRW (MKUNLV NRW) http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/einleitung

3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3b))

Aus den Vorgaben des ROG zu Inhalt und Gegenstand der Umweltprüfung erwächst die Verpflichtung, die erheblichen Auswirkungen der Durchführung von Regionalplänen auf die Umwelt zu überwachen.

Die Überprüfung der tatsächlichen erheblichen Umweltauswirkungen infolge der Umsetzung einer Regionalplanänderung kann nur auf der Ebene der nachgeordneten Planungsstufen, in diesem Falle der Bauleitplanung, erfolgen, da diese erst bei der Umsetzung der Pläne in konkrete Maßnahmen auftreten und erhoben werden können. Hier sind beispielsweise mögliche artenschutzrechtliche Betroffenheiten zu nennen. Die auf nachfolgender Ebene zu erarbeitenden Untersuchungen sind die Grundlage für die möglicherweise erforderlichen Festsetzungen, z.B. für die Durchführung der notwendigen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen.

Die Weitergabe der daraus gewonnenen Erkenntnisse durch die Kommune an die Regionalplanungsbehörde ist im Verfahren zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach § 34 LPlG NRW möglich. Die Planung wird bei der landesplanerischen Anpassung u.a. auch dahingehend zu überprüfen sein, ob sich nicht vorhergesehene Umweltauswirkungen bei der Umsetzung der Regionalplaninhalte abzeichnen. In diesem Rahmen kann gegebenenfalls Fehlentwicklungen gemeinsam mit der betroffenen Kommune bzw. den fachlich zuständigen Behörden gegengesteuert werden.

3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

(vgl. Anlage1 zu § 9 Abs. 1 ROG, Punkt 3c))

Die Stadt Köln plant das bislang als Hafen- und Gewerbestandort genutzte Gebiet um den Deutzer Hafen in ein innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten umzuwandeln.

Dies bedingt die Änderung des Regionalplans in der Form, dass in der zeichnerischen Darstellung ein GIB in einen ASB umgewandelt wird und zugehörige, auf die Hafennutzung bezogene textliche Regelungen entfallen.

Der vorliegende Umweltbericht kommt nach einer schutzgüterbezogenen Betrachtung zu dem Ergebnis, dass durch die Planänderung keine regionalplanerisch relevanten erheblichen Umweltauswirkungen verursacht werden. Darüber hinaus sind in diesem Planungsstadium keine umweltrechtlichen Belange, insbesondere des vorbeugenden

Hochwasserschutzes und des Immissionsschutzes erkennbar, die einer Umsetzung der Planungsabsicht entgegenstehen.

Anlage 3 - BETEILIGTENLISTE

Liste der Verfahrensbeteiligten	**Stand: Oktober 2016**
1000	**Eisenbahn-Bundesamt** **Außenstelle Köln Sb1** Werkstattstraße 102 50733 Köln
2000	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz** **und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3** Fontainengraben 200 53123 Bonn
3000	**Oberfinanzdirektion NRW** Standort Köln Riehler Platz 2 50668 Köln
4001	**Landschaftsverband Rheinland** Kennedy-Ufer 2 50679 Köln
4002	**Landschaftsverband Rheinland** **Amt für Denkmalpflege im Rheinland** Ehrenfriedstr. 19 50259 Pulheim
5000	**Direktor der Landwirtschaftskammer NRW a.L.** Nevinghoff 40 48147 Münster
6000	**Landwirtschaftskammer NRW** **Bezirksstelle f. Agrarstruktur** Rütger-von-Scheven-Str. 44 52349 Düren
7003	**Landesbetrieb Wald und Holz NW** **Regionalforstamt Rhein-Sieg-Erft** Krewelstraße 7 53783 Eitorf
8000	**Bezirksregierung Arnsberg** **Abteilung Bergbau und Energie in NRW** Goebenstr. 25 44135 Dortmund

Anlage 3 - BETEILIGTENLISTE

9000	**Geologischer Dienst NRW** **- Landesbetrieb -** De-Greiff-Straße 195 47803 Krefeld
10000	**Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Post und Eisenbahn** Tulpenfeld 4 53113 Bonn
12000	**Landesbüro der Naturschutzverbände NRW** Ripshorster Straße 306 46117 Oberhausen
13000	**Regionaldirektion NRW der Bundesagentur für Arbeit** Josef-Gockeln-Straße 7 40474 Düsseldorf
14000	**Landesvereinigung der Unternehmensverbände NRW e.V.** Uerdingerstr. 58-62 40474 Düsseldorf
15000	**Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk NRW** Friedrich-Ebert-Str. 34-38 40210 Düsseldorf
15001	**Deutscher Beamtenbund NRW** Ernst-Gnoß-Straße 24 40219 Düsseldorf
16000	**LandesSportBund NRW e.V.** Friedrich-Alfred-Str. 25 47055 Duisburg
17000	**Landesbetrieb Straßenbau NRW** Betriebssitz Wildenbruchplatz 1 45888 Gelsenkirchen

Anlage 3 - BETEILIGTENLISTE

20000	**Landesarbeitsgemeinschaft kommunaler Frauenbüros / Gleichstellungsstellen NRW** Am Rübezahlwald 7 51469 Bergisch Gladbach
22000	**Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW** Leibnizstr. 10 45659 Recklinghausen
152000	**Rhein-Sieg-Kreis** Planung, Verkehr, Straßenbau Kaiser-Wilhelm-Platz 1 53721 Siegburg
163000	**Stadtverwaltung Niederkassel** Rathausstr. 19 53859 Niederkassel
172000	**Stadt Köln** **Amt für Stadtentwicklung** Willy-Brandt-Platz 2 50679 Köln
173000	**Stadt Leverkusen** **Stadtplanung- und Bauaufsicht** Friedrich-Ebert-Platz 1 51373 Leverkusen
174000	**Rhein-Erft-Kreis** Willy-Brandt-Platz 1 50126 Bergheim
184000	**Stadt Wesseling** **Bereich Stadtplanung** Alfons-Müller-Platz 50389 Wesseling
199000	**Rheinisch-Bergischer-Kreis** Rübezahlwald 7 51469 Bergisch Gladbach

Anlage 3 - BETEILIGTENLISTE

200000	**Stadt Bergisch Gladbach** **Kommunale Verkehrsplanung** Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach
206000	**Stadt Rösrath** Hauptstr. 229 51503 Rösrath
256000	**Erftverband** Am Erftverband 6 50126 Bergheim
280000	**Römisch-Germanisches Museum/Archäologische Bodendenkmalpflege und –denkmalschutz, Stadt Köln** Roncalliplatz 4 50667 Köln
283000	**Industrie- und Handelskammer Köln** Unter Sachsenhausen 10 - 26 50667 Köln
285000	**Handwerkskammer zu Köln** Heumarkt 12 50667 Köln
312000	**Bezirksregierung Düsseldorf** **Dezernat 32** Cecilienallee 2 40474 Düsseldorf
408000	**Fischereiverband Nordrhein-Westfalen e.V.** Sprakeler Str. 409 48159 Münster
420000	**Rheinischer Landwirtschaftsverband e.V.** Rochusstr. 18 53123 Bonn

Anlage 3 - BETEILIGTENLISTE

424000	**Verband der Bau- und Rohstoffindustrie** Düsseldorfer Straße 50 47051 Duisburg
426000	**Architektenkammer NW** Zollhof 1 40221 Düsseldorf
442000	**Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH** Glockengasse 37-39 50667 Köln
443000	**Wasser- und Schifffahrtsdirektion West** Cheruskerring 11 48147 Münster
443001	**Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Köln** An der Münze 8 50668 Köln
444000	**Bezirksregierung Düsseldorf** **Dezernat 26, Luftverkehr** Cecilienallee 2 40474 Düsseldorf
491000	**Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH** **Technische Infrastruktur Köln** Innere Kanalstr. 98 50672 Köln
602000	**Amprion GmbH** **Unternehmenskommunikation** Rheinlanddamm 24 44139 Dortmund
618000	**NRW.URBAN - Düsseldorf** Fritz-Vomfelde-Str. 10 40547 Düsseldorf

Anlage 3 - BETEILIGTENLISTE

625000	**Rheinische NETZGesellschaftmbH** **RNG** Parkgürtel 24 50823 Köln
634000	**Tourismus NRW e.V** Völklinger Straße 4 40219 Düsseldorf
707000	**Regionalverkehr Köln GmbH** Theodor-Heuss-Ring 19-21 50668 Köln
730000	**Deichverband Leverkusen** **Heiner Pohlmann** Rotdornweg 12 51379 Leverkusen
805000	**Nord-West-Ölleitung GmbH** Kolkerhofweg 130 45478 Mülheim/Ruhr
811000	**Gasversorgungsgesellschaft Rhein-Erft** Max-Planck-Str.11 50354 Hürth
900000	**Häfen und Güterverkehr Köln AG** Harry-Blum-Platz 2 50678 Köln