

Begründung nach § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 4a Absatz 3 BauGB mit Umweltbericht nach § 2a BauGB und Anlage 1 BauGB

zur 216. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) im Stadtbezirk 9, Köln-Mülheim;

Arbeitstitel: Mülheimer Süden und Mülheimer Hafen in Köln-Mülheim

1 Gebietsbeschreibung

Der Änderungsbereich der 216. FNP-Änderung liegt im südlichen Bereich des Stadtbezirks Köln-Mülheim und umschließt das Stadtviertel mit ehemaligen Gewerbe- und Industriearealen sowie den Bereich des Hafens und der Kölner Schiffswerft. Der Bereich der Änderung umfasst rund 60 Hektar. Die Flächen mit dem Grünzug Charlier und der Kindertagesstätte, als Bestandteil der bereits rechtskräftigen 194. FNP-Änderung "Euroforum Nord", sowie die laufende 208. FNP-Änderung (Lindgens-Areal) sind dabei nicht einberechnet.

Im Südwesten an der Schnittstelle von der Zoobrücke (B55a) und den Bahngleisen folgt der Änderungsbereich der Zoobrücke in Richtung Norden, biegt unterhalb der Sachsenbergstraße nach Osten ab und verläuft entlang der Grundstücksgrenzen der gewerblichen Flächen bis zum Gelände der Kölner Schiffswerft. Der Jugendpark liegt außerhalb des Bereiches. Im Norden folgt der Änderungsbereich der Hafenzugewandten Kante der Grünfläche ("Mülheimer Insel") bis zur Spitze der Hafenmole, bis hinter die Katzenbuckelbrücke. Dabei quert er die Wasserfläche schräg und verläuft abknickend entlang Grundstücksgrenzen bis sie die Deutz-Mülheimer-Straße kreuzt. Dieser folgt der Änderungsbereich in südwestlicher Richtung bis zur Kreuzung mit der Danzierstraße und verläuft anschließend entlang der Abgrenzung zwischen Gewerbegebiet und Wohngebiet bis hin zum Bergischen Ring. Dort folgt der Änderungsbereich dem Bergischen Ring bis dieser auf den Pfälzischen Ring trifft und durch die Bahngleise getrennt wird. Im Süden verläuft der Änderungsbereich entlang der Bahngleise, mit Ausnahme der Planungen für den Grünzug Charlier und die Kindertagesstätte, die bereits mit der 194. FNP-Änderung –Arbeitstitel: Euroforum Nord– eingearbeitet wurden. Dort wird der Änderungsbereich ausgespart bis er letztendlich auf den anfangs beschriebenen Punkt an der südwestlichen Schnittstelle zur Zoobrücke trifft.

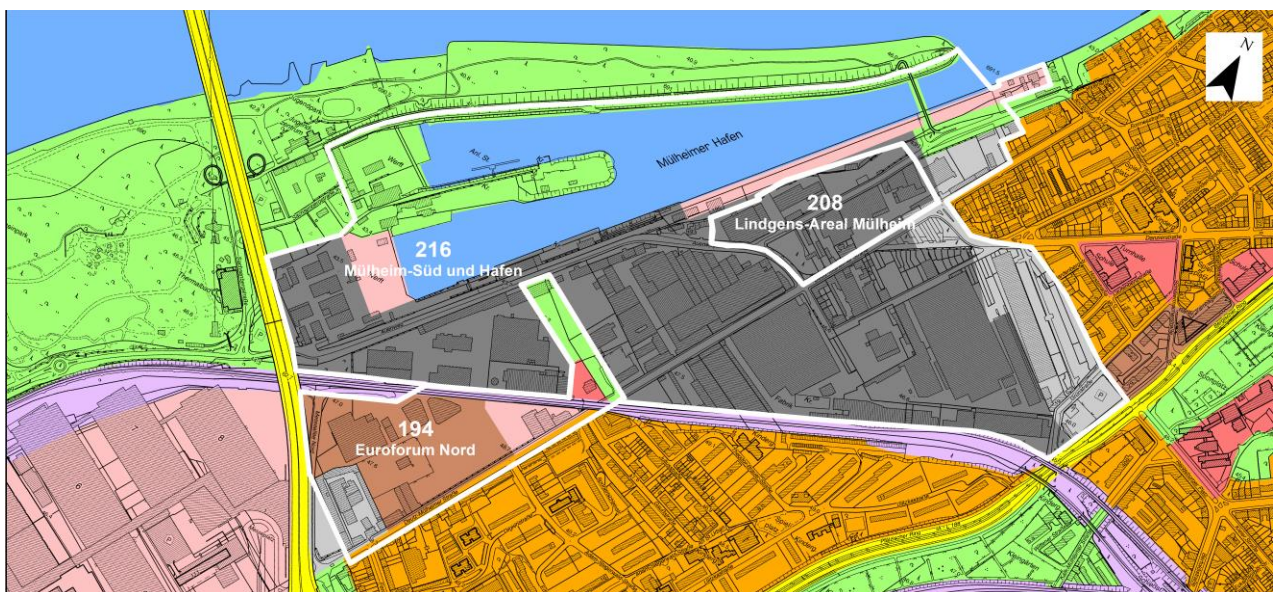


Abb. 1: Darstellung des rechtskräftigen Flächennutzungsplans (FNP) mit den Änderungsbereichen der 208. und 216. FNP-Änderungen sowie der 194. FNP-Änderung

Von der 216. Änderung des FNP für den Mülheimer Hafen und Süden ausgenommen, ist das Areal der ehemaligen Firma Lindgens. Dieses erhält mit der 208. FNP-Änderung eine neue Nutzungsausrichtung. Grund war die zum Einleitungsbeschluss dieser 216. Änderung bereits fortgeschrittene Bebauungsplanung zum Lindgens-Areal. Die in der 208. Änderung beschriebenen Planungsinhalte und -ziele sind mit dieser Änderung abgestimmt und ergänzen diese strukturell. Die 208. FNP-Änderung beabsichtigt die Darstellung einer gemischten Baufläche und im ufernahen Bereich die Darstellung eines Gewerbegebietes. Das Verfahren zur 208. Änderung des FNP, "Lindgens-Areal" wird möglichst zeitgleich zu diesem Verfahren betrieben, sodass die erneuten Offenlagen für beide Verfahren im Idealfall synchron durchgeführt werden.

Das Verfahren zur 194. FNP-Änderung, Euroforum Nord wurde bereits mit Bekanntmachung am 01.04.2015 rechtskräftig.

2 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Die rechtsrheinischen Stadtteile Deutz, Mülheim, Kalk und Humboldt/Gremberg stellten fast 150 Jahre lang den größten gewerblich-industriell geprägten Verflechtungsraum innerhalb des Kölner Stadtgebietes dar. Noch in den 1970er bis 1980er Jahren wurde von einer relativ stabilen gewerblichen Situation ausgegangen, sodass zur Standortsicherung und -entwicklung diese Gewerbe- und Industriegebiete in den (1982 rechtskräftig gewordenen) Flächennutzungsplan aufgenommen wurden. Im Erläuterungsbericht aus dem Jahr 1982 heißt es dazu:

"Im Mülheimer Hafenbereich ist metallverarbeitende und Motorenindustrie ansässig. Die funktionale Struktur hat an dieser Stelle Industriebetriebe entstehen lassen, die im übergeleiteten Flächennutzungsplan der Stadt Köln noch als Gewerbegebiet dargestellt waren. Diese Darstellung wird den heutigen gesetzlichen Regelungen nicht mehr gerecht. Es wurde versucht, für dieses Gebiet eine Lösung zu finden, die den Werken aber auch der Wohnbevölkerung gerecht wird. Es wurde eine Zonierung ausgearbeitet, die eine Gewerbekulisse entlang der Deutz-Mülheimer Straße und entlang der Bahnanlagen Deutz-Mülheim Schutzvorkehrungen vorsieht. Dort, wo im Norden das Werksgelände gegen den Bahndamm stößt, ist ein unmittelbares Aneinandertreffen von Industriegebiet an vorbelastete Wohnbaufläche zu verzeichnen. Die Stadt Köln vertritt die Auffassung, dass die hier gewählte Darstellung nicht gegen § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes verstößt, da die Trennung unverträglicher Nutzungen durch den hoch liegenden Bahndamm gewährleistet ist. Innerhalb des Gewerbegebietes sollten nur Anlagen zulässig sein, die für die bisherige Wohnnutzung im gegenüberliegenden Bereich nicht noch weitere Belästigungen mit sich bringen."¹

Historisch bedingt liegen diese ehemaligen Industriegebiete in Köln im Randbereich zur Kernstadt und wurden zu den Zeiten ihrer Entstehung ergänzt durch Arbeitersiedlungen. Die historische Aufnahme zeigt den Mülheimer Hafen im Hintergrund. Deutlich erkennbar ist die weitgehend noch ländlich geprägte Umgebung.



Abb. 2: Gebiet der Van der Zypen & Charlier - Westwaggon, später Teil der Deutz AG in Köln-Mülheim

¹ Flächennutzungsplan der Stadt Köln, Erläuterungsbericht, Köln 1982

Lindgens & Söhne, Van der Zypen und Charlier, Eugen Langen, Bergmann & Simons, Nikolaus August Otto, Ferdinand Kohlstadt sind Namen, die mit dem industriellen Aufschwung Mülheims eng verbunden sind. Durch die rasant voranschreitende Stadtentwicklung im Zuge der Industrialisierung wurden sie schnell von ergänzenden Siedlungsstrukturen eingeholt und umfasst; die Eisenbahn und Vorortbahnen spielten dabei eine mitentscheidende Rolle.

Der mit dem Niedergang der Montanindustrie verbundene Strukturwandel zur (postindustriellen) Dienstleistungsgesellschaft erfasste die Arbeiter-Vororte und -Stadtteile mit Macht und all ihren negativen Konsequenzen. Mit der Abwanderung der Industrie fielen ganze Stadtteile in die Arbeitslosigkeit. Dieser Rückzug der Industrie und produzierenden Gewerbes hinterließ am Ende des 20. Jahrhunderts zwischen Rhein und Eisenbahnring über 160 ha Industriebrache und setzt sich bis heute fort.

Grundsätzlich stehen den negativen Folgen des wirtschaftlichen Strukturwandels neue Chancen und Möglichkeiten zum zukunftsorientierten Ausbau des Wirtschaftsstandortes Köln im Allgemeinen und insbesondere des Rechtsrheinischen gegenüber. Die Nachbarschaft zur Koelnmesse als internationaler Handels- und Kongressstandort und zu den dort ansässigen Großunternehmen (RTL, Talanx Asset Management, Lufthansa) im näheren Umfeld des Änderungsbereiches wirken als Ansiedlungsmagneten mit überregionaler und teils internationaler Bedeutung. Drei achsiale Straßenerschließungen in Nord-Süd-Richtung, die tangierende Stadtbahnstrecke und der Deutzer Bahnhof als Knotenpunkt der regionalen und überregionalen Bahnverbindungen mit Flughafenanschluss ergänzen die guten Standortvoraussetzungen.

Dieser Strukturwandel zum Dienstleistungsstandort und damit verbundene Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen haben viele Viertel - auch der großen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Anziehungskraft Kölns geschuldet - relativ zügig wieder aufleben lassen. Es verblieben die aufgelassenen Industriebereiche, deren neue Inwertsetzung aufgrund des aktuell stark zunehmenden Flächendrucks, der auf Köln lastet, schnell fortschreiten muss. Eine erneute Produktionsaufnahme industrieller Nutzungen muss an dieser Stelle ausgeschlossen werden, obgleich die Nähe zum Mülheimer Hafen zunächst günstige Grundvoraussetzungen bieten könnte. Die Wohnbebauung ist - historisch und neuzeitlich - an die ehemaligen Flächen herangerückt, die Verkehrsinfrastruktur erfüllt nicht die Voraussetzungen, um weitere umfangreiche Logistikprozesse aufnehmen zu können und die Randlage zur Messe und zur erweiterten Innenstadt erlaubt keine Etablierung von Industrien oder Betrieben mit einem gewissen Konfliktpotential.

Daher soll die Entwicklung eines ganzheitlichen, modernen Stadtquartiers betrieben werden, welche das gesamte Areal für eine attraktive Wohn- und Dienstleistungsnutzung qualifiziert. Die strukturellen Veränderungen ziehen in verschiedensten Teilbereichen Planerfordernisse nach sich und haben umfassende Planungs- und Beteiligungsprozesse angestoßen.

Zunächst fokussierten sich räumliche und inhaltliche Entwicklungs- und Erneuerungsschwerpunkte im Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept (REK) auf den Stadtteil Kalk. Mit dem REK-Nord und den darin definierten, zukünftigen Nutzungsstrukturen wurden anschließend und ab 2005 auch die Grundlagen für eine Erneuerung der Stadtviertel Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst geschaffen.

Auf diesen Grundlagen baute - für den Stadtteil Mülheim - das Strukturförderprogramm "Mülheim 2020" auf, welches vor allem wirtschaftliche, bauliche und soziale Ziele verfolgt. Generelle wirtschaftsstrukturelle Entwicklungsziele sind dabei

- der Wiederauf- und -ausbau des Wirtschaftsstandortes mit gesamtstädtischen und lokalen Beschäftigungseffekten und
- die Standortentwicklung einer neuen, städtebaulich eigenständigen Identität mit Vernetzung in die benachbarten Siedlungsbereiche.

Auf Grundlage der städtischen Bevölkerungsprognose von Mai 2015 ist bis 2029 von einem Gesamtwohnungsbedarf von knapp 65 000 Wohneinheiten (WE) auszugehen. Diese zunehmenden Bedarfe an Wohn- und Arbeitsraum in Köln weisen eine konstante Nachfrage auf. Um diesen enormen Bedarf auf dem Kölner Stadtgebiet umzusetzen, sind städtebauliche Großprojekte wie die Entwicklung der Quartiere südlich des Mülheimer Hafens prädestiniert und dringend notwendig. Unterstützend für die Abbildung und auch mögliche Umsetzung der Bedarfe von Wohnungsbau gibt es unter anderem das Stadtentwicklungskonzept Wohnen (StEK

Wohnen) sowie das Kooperative Baulandmodell. Dieses zielt zusätzlich darauf ab, die Schaffung von gefördertem Wohnungsbau sowie der zugehörigen sozialen und freiräumlichen Infrastruktur als dringendes Anliegen für die Kölner Stadt in den Planungsprozessen nach Möglichkeit zu etablieren.

3 Verfahrensverlauf

3.1 Kurzübersicht:

Städtebauliches Werkstattverfahren "Mülheimer Süden inklusive Hafen"
Herbst 2013 bis 2014

Einleitungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit:

Bezirksvertretung Mülheim	30.05.2016	ungeändert beschlossen
Stadtentwicklungsausschuss	23.06.2016	ungeändert beschlossen

Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 1 BauGB
vom 02.11. bis 06.12.2016 einschließlich

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Absatz 1 BauGB
vom 10.11.2016 bis 24.11.2016 einschließlich

Vorgabenbeschluss und Kenntnisnahme der Offenlageabsicht:

Stadtentwicklungsausschuss	21.09.2017	ungeändert beschlossen
Bezirksvertretung Mülheim	09.10.2017	ungeändert beschlossen

Offenlage nach § 3 Absatz 2 BauGB (zeitgleich mit der 208. FNP-Änderung, "Lindgens-Areal")
vom 22.02. bis 23.03.2018 einschließlich

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 2 BauGB (zeitgleich mit der 208. FNP-Änderung, "Lindgens-Areal")
vom 22.02. bis 23.03.2018 einschließlich

3.2 Erläuterung:

Mittels eines städtebaulichen Werkstattverfahrens wurde in den Jahren 2013/2014 das Planungskonzept "Mülheim-Süd und Mülheimer Hafen" entwickelt, das eine städtebauliche und freiraumplanerische Perspektive für das größte innerstädtische Konversionsgebiet Kölns aufzeigt².

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 30.05.2016 den Einleitungsbeschluss zur 216. Änderung des Flächennutzungsplanes mit dem Arbeitstitel "Mülheim Süd und Hafen" und den Beschluss zu frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gefasst. Die Bezirksvertretung Mülheim hat dem Beschluss am 30.05.2016 ungeändert zugestimmt.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB wurde durchgeführt vom 02.11.2016 bis 06.12.2016 einschließlich.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB wurde durchgeführt vom 10.11.2016 bis 24.11.2016 einschließlich.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 21.09.2017 über die aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingegangenen Anregungen und

² (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlagen 0687/2013 und 2171/2013)

Vorschläge beschlossen, sowie die Absicht über die Durchführung der Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 BauGB auf Grundlage der beigefügten Planunterlagen zur Kenntnis genommen. Die Bezirksvertretung Mülheim nahm selbige Unterlagen ohne Einwände zur Kenntnis.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 BauGB wurde vom 22.02. bis 23.03.2018 einschließlich durchgeführt. Zeitgleich wurde die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) vom 22.02. bis 23.03.2018 einschließlich durchgeführt.

Im Rahmen beider Beteiligungsprozesse gingen Bedenken ein, welche vor allem hinsichtlich heranrückender Wohnnutzung und daraus resultierender Verkehrs- bzw. Lärmkonflikte mögliche Einschränkungen für vorhandene Betriebe befürchten, unter anderem für die Schiffswerft und die Köln-Messe. Die eingebrachten Anregungen lösten eine intensive Prüfung der Planungen und neue gutachterliche Untersuchungen aus, um eine sachgerechte Berücksichtigung und Klärung der Konflikte herbei zu führen. Insgesamt führten ausführliche Abstimmungen zu einer teilweise angepassten Darstellung und Überarbeitung des Umweltberichtes und der Plandarstellung. Mit den sich daraus ergebenden Planunterlagen wird die erneute Offenlage nach § 3 Absatz 2 BauGB in Verbindung mit § 4a Absatz 3 BauGB sowie eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 2 BauGB in Verbindung mit § 4a Absatz 3 BauGB durchgeführt.

4 Planungsvorgaben

4.1 Regionalplan

Im Regionalplan ist der Änderungsbereich überwiegend als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Der Rhein ist als Oberflächengewässer und die Grünfläche "Mülheimer Insel" ist als Regionaler Grünzug dargestellt. Beide Bereiche sind mit der Darstellung "Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung" sowie als "Waldbereich" überlagert. Zudem wird der Rhein und ein Streifen der Uferbereiche mit der Schraffur "Überschwemmungsbereich" (G7 UESB Rhein-Nord) überlagert.

Auf der Deutz-Mülheimer Straße mit einem abknickenden Verlauf auf Höhe der einmündenden Danzierstraße bis zur Stadtbahnhaltestelle "Grünstraße" verläuft im Regionalplan ein Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr.

4.2 Landschaftsplan

Der Änderungsbereich liegt größtenteils außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans. Lediglich ein schmaler Bereich im nördlichen Böschungsbereich von der ersten Berme (Feuerwehrezufahrt und An- und Abfahrtsweg zu den Liegeplätzen) bis hinunter zur Wasserfläche befindet sich im Geltungsbereich des Landschaftsplans. Der Geltungsbereich des Landschaftsplans stellt dort das Landschaftsschutzgebiet "Rhein, Rheinauen und Uferbereiche von Flittard bis Rodenkirchen" dar. Die Darstellung soll auf die nördliche Seite des An- und Abfahrtsweges zurückgenommen und als Sondergebiet dargestellt werden. Eine Verzichtserklärung seitens des Trägers der Landschaftsplanung liegt vor.

4.3 Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord (REK-Nord)

Das REK-Nord, welches vom Rat der Stadt Köln im Jahr 2009 als teilräumliche Entwicklungsplanung und Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB beschlossen worden ist, umfasst den nördlichen rechtsrheinischen Kölner Raum zwischen Deutzer Bahnhof und Bezirkszentrum Mülheim/Wiener Platz sowie den Stadtteil Buchforst. Dieses circa 530 ha große Gebiet beinhaltet unter anderem die Koelnmesse, den Mülheimer Hafen, circa 90 ha altindustrielle Flächen sowie vier Wohnbereiche.

Die Grundstücke liegen zu großen Teilen auf dem Altstandort früherer Bleifarbenproduktion, so dass vor einer Umnutzung von einem Bodensanierungsbedarf auszugehen ist. Gleiches gilt für die ehemaligen Fabrikbauten westlich der Hafenstraße im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet (die

Hochwasserschutzlinie verläuft östlich der Hafestraße). Gemäß REK-Nord werden für diese Gebäude kaum Möglichkeiten für eine Umnutzung gesehen.

Als verkehrsinfrastrukturelles Ziel wird im REK-Nord unter anderem die verkehrliche Qualifizierung und Verlängerung des Auenwegs zur Entlastung der Deutz-Mülheimer Straße formuliert.

4.4 Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln

Auch im Städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln des Büros Albert Speer & Partner aus dem Jahr 2008 wird Bezug auf den rechtsrheinischen Kernraum genommen:

"Während die linke Rheinseite ein überwiegend kompaktes Gefüge aus mittelalterlichen Strukturen, gründerzeitlichen Mustern und städtebaulichen Elementen der Nachkriegszeit aufweist, bildet sich auf der rechten Rheinseite eine Gemengelage aus Quartieren unterschiedlichster städtebaulicher Struktur, Größe und Nutzung ab." [...]

"Zum Stadtraum Rhein bildet der Auenweg mit dem Strang der ICE-Trasse gegenwärtig eine für innerstädtische Maßstäbe extrem vernachlässigte Zone. Hier stoßen die Rückseiten zweier komplementärer Großformen aneinander."

Als Ziel formuliert der Masterplan die städtebauliche Arrondierung der einzelnen Quartiere, ihre Vernetzung und die Auflösung ungestalteter Übergangsbereiche (Grauzonen). Zum Rheinraum soll sich die rechte Rheinseite mittel- bis langfristig als die rechte Innenstadthälfte Kölns mit einer klaren Stadtkante entlang eines weiten, von parkartigem Grün dominierten Uferraums entwickeln.

4.5 Städtebauliches Planungskonzept "Mülheimer Süden inklusive Hafen"

Im Herbst 2013 wurde in einem Werkstattverfahren "Mülheimer Süden inklusive Hafen" unter umfangreicher Beteiligung der Öffentlichkeit, der Grundstückseigentümer und der Politik ein städtebaulicher Rahmenplan entwickelt, um den Transformationsprozess im Mülheimer Süden hin zu einem gemischt genutzten, lebendigen Stadtteil weiter voranzutreiben. Dadurch sollte eine zusammenhängende Planung ermöglicht werden, die grundstücksbezogene "Insellösungen" verhindert. Die Entwurfsansätze der verschiedenen Planungsbüros wurden in ein städtebauliches Planungskonzept zusammengeführt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Es bildet die Grundlage und steckt nicht nur für den Änderungsbereich den Rahmen für das Nutzungskonzept und den städtebaulichen Entwurf, sondern beinhaltet ganzheitlich auch das sogenannte Lindgens-Areal (208. FNP-Änderung).

4.6 Verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplanung)

Im Änderungsbereich der 216. FNP-Änderung, „Mülheimer Süden und Hafen“ befinden sich folgende städtebauliche Planungskonzepte oder in Aufstellung befindliche Bebauungspläne:

- Lindgens-Areal
- Deutz-Areal
- Otto-Langen-Quartier
- Windmühlen Quartier
- Nördlich Grünzug Charlier
- Euroforum West

4.7 Stadtentwicklungskonzept Wohnen (StEK Wohnen)

Zudem hat der Rat der Stadt Köln mit Entscheidung vom 11.02.2014³ das Stadtentwicklungskonzept Wohnen (StEK Wohnen) mit den darin formulierten wohnungspolitischen Zielsetzungen und

³ (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlage 3443/2013)

einem integralen Handlungsprogramm beschlossen, um die Herausforderungen des Einwohnerwachstums als Chance für die Stadt Köln zu nutzen. Im Rahmen des STEK Wohnen und seinem Handlungsprogramm kommt vor allem auch der Schaffung preiswerten Wohnraums besondere Bedeutung zu. Im Vorgriff auf das STEK Wohnen wurde 2010 das "Handlungskonzept Preiswerter Wohnungsbau"⁴ beschlossen. Seit 2013 folgte die Anwendung des "Kooperative Baulandmodells Köln"⁵, dessen Fortschreibung am 04.04.2017 beschlossen wurde und seither in dieser Fassung mit Bekanntmachung vom 10.05.2017 gilt.

4.8 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept wurde am 17.12.2013 vom Rat der Stadt Köln beschlossen. Seine Ziele sind unter anderem die Förderung der Attraktivität der Kölner City, die Stärkung der Haupt- und Nebenzentren in ihrer Versorgungsfunktion und als Mittelpunkte des öffentlichen Lebens sowie die Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben.

Der Angebotsschwerpunkt im Stadtbezirk Mülheim liegt im kurzfristigen Bedarfsbereich. Im Vergleich zu anderen Stadtbezirken nimmt letzterer einen überdurchschnittlichen Verkaufsflächenanteil ein. Dagegen liegen die Verkaufsflächenanteile des mittelfristigen und insbesondere des langfristigen Bedarfs unter dem Durchschnitt der Stadtbezirke 2 bis 9 (alle Bezirke außer Innenstadt), was unter anderem auf ein geringes Angebot im Bezirkszentrum sowie das Fehlen großer Möbelhäuser zurückzuführen ist (Erhebung: 2006).

Mit insgesamt 15 zentralen Versorgungsbereichen, davon allein neun voll ausgestattete Stadtteilzentren, verfügt der Stadtbezirk Mülheim über die räumlich und hierarchisch am besten ausgebildete Systematik zur Versorgung der Stadtbezirke 2 bis 9. Die hohe Konzentration auf die zentralen Versorgungsbereiche ist auch auf die relativ kompakte Siedlungsstruktur des Stadtbezirks zurückzuführen.

Der Änderungsbereich verfügt über den zentralen Versorgungsbereich Stegerwaldsiedlung. Dieser wird im südlichen Änderungsbereich durch die Bahnlinie von den westlichen Siedlungsteilen (Euroforum West) abgetrennt und ist über die Deutz-Mülheimer Straße erreichbar. Die Entfernung zum Bezirkszentrum Wiener Platz/Frankfurter Straße beträgt knapp über einen Kilometer.

Derzeit ist ein aktualisiertes Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln in Erarbeitung, welches noch nicht beschlussreif ist. Daher wird für das Verfahren zunächst die Fassung vom 17.12.2013 als Grundlage herangezogen.

4.9 Hochwasserschutzkonzept Köln

Der Rat der Stadt Köln hat im Februar 1996 das Hochwasserschutzkonzept Köln als ganzheitlichen kommunalen Aktionsplan beschlossen. Dieser zeigt auf, wie der vorsorgende Hochwasserschutz mit dem Ausbau technischer Hochwasserschutzanlagen gewährleistet werden soll. Die erforderlichen Rechtsgrundlagen der bestehenden Hochwasserschutzanlagen wurden mit mehreren Planfeststellungsverfahren geschaffen.

Der Änderungsbereich liegt im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 17 Deutz - Stammheim. Danach werden die überflutungsgefährdeten Bereiche bis 11,90 m KP (Kölner Pegel) geschützt. Nach dem Hochwasserschutzkonzept und den rechtsgültigen Planfeststellungsbeschlüssen befinden sich Teile des Änderungsbereiches, insbesondere die Grundstücke westlich der Hafenstraße, im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Dieses wird durch die vorhandenen beziehungsweise konzipierten Hochwasserschutzanlagen begrenzt. An Stellen ohne Hochwasserschutz erfolgt die Festlegung in der Regel auf der Linie des 100-jährlichen Bemessungshochwassers (BHW 100), was der Überflutungslinie von 11,30 m Kölner Pegel entspricht (siehe auch Punkte 8.5.4.4 und 8.5.5.3 im Umweltbericht).

⁴ (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlage 3280/2009)

⁵ (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlage 4325/2012)

4.10 Fachbeitrag Niederschlagsentwässerung und Starkregenvorsorge

Die wachsenden Anforderungen der Überflutungsvorsorge erfordern in Zukunft einen veränderten Umgang mit den Niederschlagsabflüssen, der sowohl die zusätzliche Flächenversiegelung durch Neuerschließung als auch mögliche Veränderungen des Niederschlagsgeschehens infolge des Klimawandels berücksichtigt. Neben dem Objektschutz müssen integrierte Maßnahmen an der Oberfläche ergriffen werden, mit denen künftige Beeinträchtigungen durch Starkniederschläge vermieden beziehungsweise abgemildert werden können.

Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag der Stadtentwässerungsbetriebe (StEB) Köln durch das Büro Städtebau MUST der Fachbeitrag "Niederschlagsentwässerung und Starkregenvorsorge" zum Planungskonzept "Mülheimer Süden inklusive Hafen" erarbeitet. Die hauptsächliche Intention ist, dass den Themen Starkregenvorsorge und Regenwasserbewirtschaftung im Rahmen der weiteren Planungen ausreichend Aufmerksamkeit zukommt und dass stadt- und freiraumplanerische Maßnahmen an der Oberfläche künftig mit den Belangen der Überflutungsvorsorge abgestimmt werden. Er formuliert Planungshinweise für eine wassersensible Stadtgestaltung, die das Ziel verfolgt, zunächst nach ortsnahen Lösungen zur Versickerung, Verdunstung, Nutzung sowie Speicherung und gedrosselter Ableitung von Regenwasser zu suchen.

5 Der Änderungsbereich im Flächennutzungsplan

5.1 Bestehende Nutzungen

Der überwiegende Flächenanteil der ehemaligen KHD (Klöckner-Humboldt-Deutz AG), aber auch der Nachbarbereiche ist heute bereits leerstehend oder mindergenutzt. Im südwestlichen Teil der zentralen Erschließungsachse, der Deutz-Mülheimer Straße, wird ein Teil der alten Industriehallen an der Zoobrücke durch produzierende Künstler genutzt. Unter Denkmalschutz stehende, ehemalige Produktions- und Garagenhallen in Backsteinarchitektur wurden in Teilen bereits umgenutzt, unter anderem in den Veranstaltungsort Harbour Club des Hotels The New Yorker. An der Deutz-Mülheimer Straße befindet sich zudem ein viergeschossiges Gebäude als einzelner Teil einer Blockrandbebauung. Hier sind verschiedene Künstlerateliers untergebracht. Die genannten Nutzungen sollen mit ihren Gebäuden erhalten bleiben. Das im Bereich "Euroforum West" vorhandene Heizwerk der Rheinenergie wurde 2018 stillgelegt.

Das Areal westlich der Hafenstraße (wird in der 208. FNP-Änderung Lindgens-Areal erfasst) beinhaltet zwei größere ehemalige Produktionshallen, die mit ihrer historischen Backsteinarchitektur eine erhaltenswerte Bausubstanz darstellen. Sie sind bereits teilweise durch neue Nutzungen belegt, die erhalten bleiben (Dock One des Hotels The New Yorker, Grillfachhandel Santos). Die nördliche Brachfläche wird derzeit als Lagerfläche zwischengenutzt.

5.2 Bisherige Darstellung im FNP

Im rechtskräftigen FNP ist der Änderungsbereich überwiegend als Industriegebiet (GI) dargestellt. Im Übergangsbereich zu Alt-Mülheim ist ein ursprünglich als Pufferzone zwischen Alt-Mülheim und Industriegebiet gedachter Bereich entlang als Gewerbegebiet (GE) dargestellt.

Der Hafen ist teilweise als Sondergebiet "Hafen" dargestellt, während der gesamte Bereich der Hafemole als Grünfläche dargestellt ist. Der Uferbereich ist teils als Gewerbegebiet und teils als Sondergebiet "Hafen" dargestellt. Im nordöstlichen Bereich des Änderungsbereiches ist eine Wohnbaufläche eingefasst.

Im Änderungsbereich befinden sich drei Signets "Umspannwerk"; eins im östlichen Bereich im Gewerbegebiet, eins am Uferbereich im Sondergebiet "Hafen" und ein Signet "Umspannwerk" im großflächigen Industriegebiet nahe des Grünzuges Charlier.

5.3 Beabsichtigte Darstellung im FNP

Die Änderung des FNP beabsichtigt künftig ein sehr durchmischtes Stadtquartier mit Wohnbauflächen, überwiegend gemischten Bauflächen, teilweise Gemeinbedarfsflächen mit Zweck "Schule" sowie im ufernahen Bereich vorwiegend Gewerbegebiete und Grünflächen. Auch innerhalb des

Quartiers sollen Grünflächen entstehen und teilweise mit Signet "Spielplatz" überlagert werden. Das Sondergebiet "Hafen" soll erweitert werden, um die vorhandenen Nutzungen abzubilden. Zudem wird der Auenweg, welcher erweitert und qualifiziert werden soll, als Fläche für Hauptverkehrswege in die Darstellung aufgenommen.

Der hohe Neubedarf an Kindertagesstätten wird symbolisch durch die Darstellung eines Signets "Kindereinrichtung, unbestimmter Standort" abgebildet und gesichert.

Kurzfassung der wesentlichen Änderungen verglichen zum Planungsstand zur ersten Offenlage im Februar bis März 2018:

- Ergänzung einer Grünfläche zwischen Gewerbegebiet und Sondergebiet "Hafen" (statt Gewerbegebiet)
- Gewerbegebiet und Grünfläche im Otto-Langen-Quartier (statt gemischter Baufläche)
- Gewerbegebiet südlich der Grünfläche und nördlich der Gemeinbedarfsfläche mit Signet "Schule" im Euroforum West (statt gemischter Baufläche)
- Erweiterung der Gemeinbedarfsfläche im Deutz-Areal mit Ergänzung eines weiteren Signet "Schule" (statt gemischter Baufläche)
- Ergänzung des Signets "Kindereinrichtung, unbestimmter Standort" zentral im Änderungsbereich
- Vergrößerung der gemischten Baufläche an der südöstlichen Spitze des Änderungsbereiches (Verkleinerung des Gewerbegebietes)
- Wohnbaufläche und Grünfläche südlich des Lindgens-Areals und angrenzend an den Streifen der Grünfläche (statt gemischter Baufläche)

5.4 Bilanzierung der Nutzungsänderungen:

Art der Darstellung	bisherige FNP-Darstellung		beabsichtigte FNP-Darstellung	
	ha	%	ha	%
Industriegebiet (GI)	32,1	53	-	-
Gewerbegebiet (GE)	5,1	8	7,0	11
Sondergebiet (SO) "Hafen"	2,8	5	8,3	14
Wohnbaufläche (W)	0,5	1	5,1	8
Gemischte Baufläche (M)	-	-	12,4	21
Gemeinbedarfsfläche "Schule"	-	-	3,1	5
Wasserfläche	13,0	21	12,5	21
Grünfläche	7,2	12	9,8	16
Fläche für Hauptverkehrszüge	-	-	2,5	4
Summe	60,7	100	60,7	100
Signets	Anzahl bisherige FNP-Darstellung		Anzahl beabsichtigte FNP-Darstellung	
Signet "Umspannwerk"	3		-	
Signet "Grünfläche"	1		7	
Signet "Schule"	-		3	
Signet "Spielplatz"	-		2	
Signet "Kindereinrichtung, unbestimmter Standort"	-		1	

6 Städtebauliche Planung:

6.1 Vorbemerkung:

Wenn auch nur grobe Zielrichtungen auf der FNP-Ebene vorgegeben werden können, unterliegen Revitalisierungsflächen aber im Detail einer besonderen Dynamik, die sich in Abhängigkeit von Umgebungsfaktoren, Nutzungseinschränkungen, möglichen Bodenbelastungen und sozialen wie kulturellen Anforderungen sehr flexibel entwickeln muss. Das Nutzungskorsett des FNP muss daher zwar so eng geschnürt werden, dass unerwünschte Nutzungen unterbleiben, soll aber auch so weitmaschig gefasst sein, dass sich gewünschte Nutzungen flexibel entwickeln können. In den vorangegangenen Planungs- und Werkstattverfahren sind voraussichtlich raumwirksame und planungsrelevante Faktoren bereits erkannt, diskutiert und berücksichtigt worden und haben ihren Einfluss auf das zukünftige Nutzungsmosaik ausgeübt, wenn auch die Darstellungen im Laufe des Verfahrens teilweise angepasst wurden.

Im Planungsprozess wurden die verschiedenen Entwicklungskerne mit Bezeichnungen belegt, die nachstehend abgebildet sind und in den folgenden Kapiteln zur Orientierung verwendet wurden:



Abb. 3: Teilbereiche der einzelnen Bauleitpläne (Euroforum Nord liegt außerhalb der FNP-Änderung)

6.2 Mülheimer Hafen (nördlicher/nordwestlicher Teilbereich):

Der Mülheimer Hafen umfasst in seiner Gesamtheit einschließlich des Standortes des Wasser- und Schifffahrtsamtes im Südwesten insgesamt circa 13 ha Wasserfläche und circa 48 ha Landfläche. Auf Kölner Stadtgebiet hat der Mülheimer Hafen als einziges die besondere Funktion als Schutz- und Liegehafen. Daher ist er einschließlich seiner Wasserfläche (Hafenbecken) Bestandteil der gemäß § 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) gewidmeten internationalen Wasserstraße ‚Rhein‘. Aus diesem Grunde befinden sich hier die Wasserflächen des Hafenbeckens sowie die dazugehörigen Kai- und Anlegeflächen im Eigentum des Bundes. Auch nach Einstellung des Güterumschlages (der Schwerlastkran wurde 2005 abgebaut, die Gleise der von den Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) betriebenen Hafenbahn sind seit längerem stillgelegt) kommt dem Mülheimer Hafen auch künftig erhebliche Bedeutung als notwendige Hafenanlage - insbesondere für die verstärkte Nutzung als Nachtliegehafen zu. Im Mülheimer Hafen sind im Rahmen seiner gesetzlich festgelegten Schutzhafen-Funktion 60 Liegeplätze für Binnenschiffe nachgewiesen. Diese Liegeplätze werden bei einer Einstellung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein (zum Beispiel bei Hochwasserstand über 8,30 m, Eisgang oder Havarie) benötigt. Im Nordbereich befindet sich an der Westmole eine Gefahrgutanlegestelle für bis zu sechs Gefahrguttransportschiffe/Tanker (Abstand mindestens 300 m zur geschlossenen Wohnbebauung gemäß Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR)). Weiterhin wird der Hafen durch hafenauffine Betriebe genutzt, die in absehbarer Zeit nicht verlagert werden können. Wesentlicher Bestandteil des Hafens ist der Werftbetrieb Kölner Schiffswerft Deutz (KSD) mit stark Lärm emittierenden Nutzungen, die sich zusammen mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zu den Kegelschiff-Liegeplätzen insbesondere auf eine Nutzung zu Wohnzwecken entlang der Hafenkante des Änderungsgebietes auswirken können. Die Schiffswerft hat eine Genehmigung als 24 h-Betrieb und stellt eine wichtige Infrastruktur für die Schifffahrt auf dem Rhein - unter anderem bei Havarie - bereit.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt hat eindringlich - aufgrund der oben beschriebenen Funktion des Hafens als Schutzhafen sowie als Liegeplatz und Werft an einer Bundeswasserstraße - die besonders hohe Bedeutung dieses Hafens für die Binnenschifffahrt dargelegt.

Der Mülheimer Hafen ist im Bereich der zentralen Werft auf der Landzunge und den westlichen Werftflächen aktuell im rechtskräftigen FNP als Grünfläche dargestellt. Der FNP wird dieser Bedeutung der vorhandenen Nutzungen folgen und die Darstellung einer Grünfläche deutlich zu Gunsten der Darstellung eines Sondergebietes "Hafen" reduzieren. Die Änderung in ein Sondergebiet "Hafen" wird entlang der Uferkanten für die Liegeplätze, den Werftbetrieb auf der Halbinsel sowie weitere hafenauffine Nutzungen entlang der Süd- und Ostseite beabsichtigt.

Westlich der Hafennutzung ist im Übergang zu einem Gewerbegebiet eine Grünfläche geplant.

6.3 Lindgens-Areal (208. Änderung des FNP):

Das mittels Workshops und umfassenden Bürgerbeteiligungen erarbeitete städtebauliche Konzept sieht eine Ergänzung und zeitgemäße Weiterentwicklung des von großen Solitärbauten und Industriehallen geprägten Areals unter größtmöglichem Erhalt des alten Gebäudebestands vor.

Bereits umgenutzte Industriehallen sollen erhalten und weiterentwickelt werden. Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen, wie die Veranstaltungsnutzungen Dock One und Harbour Club, der Grillfachhandel Santos, die Lindgens Kantine sowie die Künstlerateliers mit insgesamt rund 180 Arbeitsplätzen geben dem Areal ein erstes Signal für einen zukünftig bunten Nutzungsansatz. Der städtebauliche Rahmenplan, der im Werkstattverfahren entwickelt wurde, soll den Transformationsprozess im Mülheimer Süden hin zu einem gemischt genutzten, lebendigen Stadtteil vorantreiben. Dieser Bereich ist teilweise nicht Bestandteil dieses Änderungsverfahrens, sondern wird mit der 208. FNP-Änderung "Lindgens-Areal" überplant. Dort soll voraussichtlich überwiegend eine gemischte Baufläche dargestellt werden, sowie im Ufer-zugewandten Bereich ein Gewerbegebiet.

6.4 Der Rheinboulevard und angrenzende Grünverbindungen:

Im Westen entlang des Rheinufer und der Hafenkante wurde ein Teil des Rheinboulevards bis zum Auenweg mit großzügigen Grünflächen realisiert. Er stellt eine Wege- und Freiraumverbindung entlang des Rheins beziehungsweise des Mülheimer Hafens her und soll ebenfalls südlich des Auenwegs weitergeführt werden. Er dient auch als Verknüpfung zu den westlich und südlich des Mülheimer Hafens anschließenden Grünflächen Jugendpark und Rheinpark. Im Bereich des Otto-Langen-Quartiers rückt die überwiegende Darstellung der Grünfläche durch ein Gewerbegebiet leicht vom Ufer ab. Eine schmale Grünflächendarstellung zwischen Auenweg und dem beabsichtigten Gewerbegebiet wird beibehalten. Diese planerische Entscheidung beruht darauf, dass dieser Bereich im Einzugsbereich der Kegelschiffe liegt und dadurch nicht vollwertig als Grünfläche, z.B. als Spielfläche, geplant werden kann.

Quer dazu werden die geplanten und auch im Rahmen des Werkstattverfahrens "Mülheimer Süden inklusive Hafen" vorgesehenen Freiraumachsen "Grünzug Mülheim Süd" und "Grünzug Charlier" (zwischen Otto-Langen-Quartier und Euroforum; Bestandteil der 194. FNP-Änderung) als Grünverbindungen zwischen den angrenzenden Stadtteilen und dem Rheinboulevard dienen. Mehrere Fußwegeverbindungen zwischen der Deutz-Mülheimer Straße und dem Rheinboulevard werden vorhandene Lücken schließen. Im Werkstattverfahren wurden diese als Grüner Kamm bezeichnet. Abgesehen des Rheinboulevards, des "Grünzug Charlier" und des großzügigen Grünzuges im östlichen Bereich des Deutz-Areals, wird auch ein schmalerer Streifen parallel zu diesem in die Darstellung des FNP aufgenommen.

Die Grünflächen werden im nordöstlichen und nördlichen Teilbereich jeweils mit einem Signet "Spielplatz" überlagert.

6.5 Östlicher Teilbereich/ Deutz-Areal:

Östlich der FNP-Änderung schließen die Wohnbauflächen des Stadtteiles Mülheim an. Als Arrondierung hieran ist im östlichen Teilbereich künftig die Darstellung einer Wohnbaufläche beabsichtigt. An diese schließt ein geplanter Grünzug an, welcher an eine weitere Wohnbaufläche, eine gemischte Baufläche und die Fläche für Hauptverkehrszüge angrenzt.

Der Auenweg soll verkehrlich qualifiziert werden und zentral durch das gesamte Stadtquartier verlängert werden. Dies dient der teilweisen Entlastung der Deutz-Mülheimer Straße. Daher soll der Auenweg künftig im FNP als Fläche für Hauptverkehrszüge dargestellt werden. Er stößt im südöstlichen Bereich der Änderung auf den Bergischen Ring.

Nutzungsstrukturell zielt das städtebauliche Planungskonzept auf eine Mischnutzung aus Wohnen und das Wohnen nicht wesentlich störendem Gewerbe sowie ausreichende Versorgung des Quartiers mit öffentlichem Grün ab. Entsprechend dem Grundgedanken aus dem Werkstattverfahren, soll durch die Mischnutzung sowie die Schaffung einer neuen Ortsmitte ein belebtes und urbanes Quartier entstehen. Daher soll der überwiegende Teil des Änderungsbereichs künftig als gemischte Baufläche (M) dargestellt werden. Südlich des Lindgens-Areals soll ein Baufeld als Wohnbaufläche realisiert werden. Diese wird zweiseitig von Grünflächen umschlossen.

Am Südost-Rand des Änderungsbereiches jedoch soll die Darstellung eines Gewerbegebietes aufgenommen werden, da hier entlang der unmittelbar südlich angrenzenden Bahntrasse bereits heute ein Gewerbebetrieb ansässig ist, der auch weiterhin uneingeschränkt zulässig sein soll. Der Standort soll zukünftig gesichert werden.

Des Weiteren resultiert aus der Planung ein dringender Bedarf an Schulstandorten. Dieser Bedarf soll unter anderem im Deutz-Areal gedeckt werden durch die Ausweisung einer Gemeinbedarfsfläche mit zwei Signets "Schule". Voraussichtlich sollen im Deutz-Areal eine Grundschule und eine weiterführende Schule entstehen. Die Schulstandorte sind am südwestlichen Rand des Deutz-Areals geplant, angrenzend an die Fläche für Bahnanlagen.

Der Teilbereich südlich an der Deutz-Mülheimer-Straße sowie die westliche Spitze des Deutz-Areals sind als gemischte Baufläche geplant und fungieren als Übergang zum restlichen Plangebiet.

6.6 Otto-Langen-Quartier und Euroforum West:

Für den Großteil des Otto-Langen-Quartiers ist die Darstellung einer gemischten Baufläche beabsichtigt. Aus Rücksichtnahme zu den angrenzenden Werft- und Hafenbetrieben und damit verbundenen Liegestellen von möglicherweise andockenden Gefahrgut-transportierenden Kegelschiffen, wird entlang des ufernahen Bereiches auf die Darstellung einer gemischten Baufläche verzichtet und stattdessen werden Gewerbegebiete und Grünflächen ausgewiesen. Dieser Streifen eines Gewerbegebietes wird auch im Bereich des ehemaligen Lindgens-Areals (208. FNP-Änderung) systematisch aufgenommen und verlängert. Zudem wird die Darstellung eines Gewerbegebietes auch für den Teilbereich des Euroforum-West aufgenommen und bildet den überwiegenden Anteil. Im südöstlichen Teilbereich wird eine Gemeinbedarfsfläche mit Signet "Schule" beabsichtigt, sowie die gebietsübergreifend bedeutsame Grünflächendarstellung beabsichtigt. Als Reaktion auf die Radialen der Kegelschiff-Liegeplätze wird die Grünfläche hier jedoch im Wechsel mit der Darstellung eines Gewerbegebietes teilweise versetzt. Dieser Teilbereich bildet auch den systematischen Übergang zu den gewerblichen Nutzungen westlich des Hafens.

6.7 Die soziale Infrastruktur:

Die kleinräumige Versorgung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wird in den einzelnen Bebauungsplänen ermittelt und konkretisiert dargestellt. Dazu zählen unter anderem auch die erforderlichen öffentlichen und privaten Spielplätze, Kindereinrichtungen sowie Schulstandorte unter Berücksichtigung der Schulformen. Der Bedarf an Schulstandorten wurde anerkannt und in dieser FNP-Änderung auch verortet. Die Flächen sind als Fläche für den Gemeinbedarf dargestellt. Eine Gemeinbedarfsfläche mit zwei Signets "Schule" befindet sich im Deutz-Areal, eine Fläche mit Signet zudem im Teilbereich Euroforum West.

Die Neuplanung löst außerdem einen hohen Bedarf an Kindertagesstätten aus, welche jedoch im FNP nicht immer parzellenscharf verortet werden und einen sehr begrenzten, kleinräumigen Wirkungsraum aufweisen. Daher werden nicht sämtliche Standorte einzeln verortet, sondern im FNP ein Signet "Kindereinrichtung, unbestimmter Standort" aufgenommen, um den grundsätzlichen Bedarf abzubilden und zu sichern.

Ein weiteres Signet "Kindereinrichtung, unbestimmter Standort" wird auch in die 208. FNP-Änderung, Lindgens-Areal, aufgenommen.

6.8 Verkehr und technische Infrastruktur

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Generell:

Die ehemaligen intensiven Zu- und Abfahrtsverkehre in das Industriegebiet sind zum größten Teil schon lange abgeklungen; der im Laufe der letzten Jahre deutlich zugenommene Verkehr im Großraum Mülheim und Deutz hat dies vermutlich dankbar wahrgenommen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass eine Ertüchtigung oder/und Sanierung der bestehenden Straßenverbindungen nicht ausreichend sein wird, um die voraussichtlich entstehenden Verkehre aufzunehmen, zumal sich auch die Messe als erheblicher Verkehrserzeuger mit wachsender Tendenz direkt südlich anschließt. Es besteht am Südende des neuen Quartiers ein direkter Anschluss an übergeordnete Verkehrszüge, zum Norden hin führen Auenweg, Hafenstraße, Deutz-Mülheimer Straße oder schließlich die Danzierstraße lediglich in oder durch die Wohnbereiche des nördlich anschließenden Mülheim. Hier ist eine verbindende Trasse erforderlich, die den Auenweg durch das neue Quartier zum Bergischer Ring führt, um einen entlastenden Effekt auf die äußere Erschließungssituation herbeizuführen, den Durchgangsverkehr aus der Danzierstraße herauszunehmen oder diese deutlich zu entlasten.

Im Einzelnen:

Der Änderungsbereich ist als Innenstadtrandbereich mit seinen herausgehobenen Dienstleistungsstandorten und weiteren, überregional ausstrahlenden Einrichtungen (Messe, LanxessArena) traditionell ein stark verkehrsbelastetes Gebiet. Dadurch ist der Änderungsbereich selbst, aber auch das Zentrum von Mülheim verkehrliches Durchgangsgebiet von der linksrheinischen Innenstadt

insbesondere zu den nördlichen rechtsrheinischen Stadtteilen und dem angrenzenden Umland. Die in West-Ost-Richtung querende Stadtautobahn/Zoobrücke nimmt einen Großteil der innerstädtischen Quellverkehre auf, die über das Autobahnkreuz Köln-Ost auf das Bundesautobahn(BAB)-Netz wechseln, wirkt aber über den Messekreisel auch als Verteiler in die umliegenden Stadtteile. Für die Aufnahme der Hauptverkehrsströme aus dem Änderungsbereich stehen in Ost-West-Richtung an der Grenze zwischen Deutz und Mülheim die Stadtautobahn / Zoobrücke / B 55a und am Nordrand des Änderungsbereiches die Mülheimer Brücke / Frankfurter Straße (mit Umfahrung Wiener Platz) zur Verfügung. In Nord-Süd-Richtung sind dies vorrangig der Pfälzische Ring / Bergische Ring sowie die Deutz- Mülheimer Straße und der Auenweg.

Durch die Revitalisierung eines ehemaligen Industriestandortes in einer Größenordnung von rund 40 Hektar (nordwestlich der Bahnlinie) muss mit erheblich höherem Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Die deutlich höhere und intensivere Nutzung von Grundstücken vor allem mit Büro- und Dienstleistungsbetrieben sowie Wohnungsbau erzeugt wesentlich höheren Ziel- und Quellverkehr. Aufgrund der verkehrlichen Auswirkungen des Strukturwandels wurden für den gesamten Bereich in den letzten Jahren verschiedene Verkehrsgutachten eingeholt (unter anderem in Verbindung mit größeren Projektentwicklungen in Kalk und Deutz), vernetzt und in das der FNP-Änderung zugrunde liegende Rechtsrheinische Entwicklungskonzept eingearbeitet. Wesentliches Ergebnis und Ziel der Verkehrsuntersuchungen ist die Entzerrung der Verkehrsströme, eine Umverteilung auf Hauptverkehrsachsen und eine Verkehrsentslastung zukünftig höherwertiger Entwicklungsbereiche.

Aus den vorgenannten Gründen sind als Grundvoraussetzung einer hoch verdichteten Entwicklung die verkehrsplannerischen Rahmenbedingungen zu schaffen:

Der Auenweg soll zukünftig die Hauptstraßenfunktion der Deutz-Mülheimer Straße im Abschnitt Messekreisel – Danzierstraße, der stärker Wohnnutzungen berührt, übernehmen. Dazu wird der Auenweg zwischen Mindener Straße und Deutz-Mülheimer Straße zur örtlichen Hauptstraße heraufgestuft, da hier vom Durchgangsverkehr keine lärmempfindlichen Wohnbereiche durchquert werden. Gleichzeitig ist eine Verknüpfung des Auenweges über heutiges Werksgelände der Deutz AG hinweg mit dem Bergischen Ring als örtlicher Hauptverkehrszug (gemäß Gesamtverkehrskonzept –GVK–) erforderlich. Es ist eine neue Straßenanbindung zwischen der Deutz-Mülheimer-Straße und dem Pfälzischen Ring im Bereich der Anschlussstelle an die Stadtautobahn geplant. Darüber hinaus ist die Verbindung von der Straße des 17. Juni zur Karlsruher Straße für die Verkehrserschließung von Mülheim-Süd und des Mülheimer Hafens bedeutsam.

Die detaillierten Auswirkungen durch die verkehrliche Mehrbelastung der Planung werden durch ein Verkehrsgutachten und Mobilitätskonzept untersucht und thematisch im Umweltbericht zusammengefasst.

Im Zuge des Mobilitätskonzeptes gibt es Überlegungen zu Carsharing-Angeboten, sowie der Begrenzung der Stellplätze, um auch die Attraktivität moderner Ansätze des MIV, sowie andererseits die Angebote des ÖPNV sowie Fuß- und Radwegeverkehrs zu bestärken. Die konkreten Maßnahmen sind der Bebauungsplanung zu entnehmen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aufgrund der bisherigen Nutzung durch großflächige Industrieunternehmen besteht im Gebiet keine kleinteilige ÖPNV-Erschließung. Regionalbuslinien verkehren zwischen Köln-Mülheim und Köln-Zentrum über die Straßen Danzierstraße, Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg.

Die nächsten Stadtbahnhaltestellen sind die Haltestellen Grünstraße, Stegerwaldsiedlung oder Messe Nord der Linie 4. Sie befinden sich alle am Süd-, Ost, und Nordrand des Quartiers, da die Stadtbahn trassengleich mit dem Pfälzischer Ring und Bergischer Ring verläuft. Die nächste S-Bahn-Haltestelle "Köln-Buchforst" befindet sich weiter östlich am Nordrand des Stadtteils Buchforst. Die Haltepunkte können keine ausreichende Erschließung gewährleisten. Es ist geplant, entlang der Deutz-Mülheimer-Straße und Danzierstraße eine Stadtbahnlinie zu ergänzen. Diese soll Haltepunkte innerhalb des Plangebietes erhalten.

Fuß- und Radverkehr

Neben den straßenbegleitenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Deutz-Mülheimer Straße, des Auenwegs und der Hafenstraße besteht mit dem Rheinboulevard eine weitere bedeutende Nord-Süd-Wegeverbindung. Darüber hinaus sind im Jugendpark Fußwegeverbindungen entlang des Rheins beziehungsweise entlang des Hafenbeckens vorhanden, die über eine Fußgängerbrücke, den so genannten "Katzenbuckel", an den Rheinboulevard beziehungsweise die Hafenstraße angebunden sind. Weitere Wegeverbindungen sollen zukünftig im Grünzug Mülheim Süd sowie im Grünzug Charlier entstehen.

Zur besseren Vernetzung des neuen Quartiers und der östlich angrenzenden Siedlungsbereiche mit dem Rhein beziehungsweise Rheinboulevard sollen mit dem Planungskonzept zusätzliche fußläufige Verbindungen in Ost-West-Richtung entstehen (Grüner Kamm). Zur Förderung des Radverkehrs sollen zudem zusätzliche Fahrradstellplätze entstehen.

7 Auswirkungen der Planänderung

Mit der 216. Änderung des Flächennutzungsplans "Mülheimer Süden inklusive Hafen" wird der Anstoß gegeben, das ehemals überwiegend industriell genutzte Areal im Mülheimer Süden zu einem hochwertigen, gemischten Quartier in stadträumlich zentraler Lage zu entwickeln.

Die geplante Entwicklung leistet einen Beitrag zur Deckung der massiven Wohnraumnachfrage innerhalb Kölns sowie zur Deckung der Nachfrage nach gut erschlossenen Gewerbestandorten im zentralen Bereich der Stadt. Durch die Revitalisierung solcher Innenbereichsflächen wird die Flächeninanspruchnahme durch Siedlungsdispersion im Außenbereich reduziert.

Die aus der Planung resultierenden Umweltbelange sind im nachfolgenden Umweltbericht zusammengefasst dargestellt und einander gegenüber gestellt.

8 Umweltbericht

Einleitung

Für die Änderung des Flächennutzungsplanes wird eine Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 Baugesetzbuch (BauGB) für die Belange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 und § 1a BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse werden in einem Umweltbericht gemäß § 2a und Anlage 1 BauGB dargestellt.

8.1 Inhalt und wichtigste Ziele der FNP-Änderung

Der rechtsrheinische Kölner Kernraum mit den Stadtteilen Deutz, Mülheim, Kalk und Humboldt/Gremberg stellte fast 150 Jahre lang den größten gewerblich-industriell geprägten Verflechtungsraum innerhalb des Kölner Stadtgebietes dar. Noch in den 1970er und 1980er Jahren wurde von einer relativ stabilen gewerblichen Situation ausgegangen, so dass zur Standortsicherung und -entwicklung diese Gewerbe- und Industriegebiete in den (1982 rechtskräftig gewordenen) FNP aufgenommen wurden.

Der Rückzug der Industrie hinterließ am Ende des 20. Jahrhunderts zwischen Rhein und Eisenbahnring über 160 ha Industriebrache. Die Inhalte der FNP-Änderung stellen die Voraussetzung für die Entwicklung eines lebendigen gemischten Quartieres im Mülheimer Süden dar. Bestehende Nutzungen im Hafen und neue Grünflächen werden gesichert. Ausführliche Darstellungen dazu siehe im Begründungstext unter Punkt 5, "Der Änderungsbereich im Flächennutzungsplan" beziehungsweise Punkt 6, "Städtebauliche Planung".

8.1.1 Beschreibung Bestand

Der Änderungsbereich lässt sich in zwei Bereiche untergliedern, den Bereich des Mülheimer Hafens und den landseitigen Teil der vormals überwiegend industriell und gewerblich genutzten Flächen. Im Mülheimer Hafen liegen untergeordnet kleingewerbliche Nutzungen vor, die keine Affinität zum Hafen aufweisen sowie eine Schiffsreparaturwerft, Bootsbaubetriebe, Bautaucher sowie eine Außenstelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln. Der Hafen und seine Funktionen sind vor allem unter Punkt 6.2 "Mülheimer Hafen (nördlicher/nordwestlicher Teilbereich)" beschrieben. Landseitig wechseln Flächen, die bereits abgeräumt sind mit leerstehenden Hallen und Gebäuden mit solchen, die noch eine (zeitlich begrenzte) gewerbliche Nutzung aufweisen sowie Gebäuden, die temporär oder dauerhaft neu genutzt werden. Diese Betriebe sind teils unter 6.3, "Lindgens-Areal (208. Änderung des FNP)" beschrieben.

8.1.2 Beschreibung Nullvariante

Eine Revitalisierung der Industriebrachen würde nicht vorgenommen. Verschiedene Zwischennutzungen finden weiterhin in Teilen des Änderungsbereiches statt, parallel würde das Gebiet weiterhin durch abgeräumte Flächen und leerstehende, zunehmend verfallende Industriehallen geprägt. Nutzungen im Mülheimer Hafen sowie Grünflächen wie der Rheinboulevard und der Grünzug Charlier sind vorhanden bzw. hergestellt. Vorhandene umweltseitige Belastungen wie Bodenverunreinigungen oder thermische Belastungen aufgrund der großflächigen Versiegelung würden weiter bestehen bleiben. Kleinteilige Ansätze von Sukzessionsvegetation würden sich kleinteilig weiter ausdehnen und damit möglicherweise in eingeschränktem Umfang Brut- und Lebensstätten wildlebender Tierarten bilden können. Die Gefahr von Überflutungen zwischengenutzter oder leerstehenden Hallen im Hochwasserfall würde ebenfalls bestehen bleiben.

Geringfügige Betriebserweiterungen oder -Umnutzungen oder Umbauten könnten auf der Basis von § 34 BauGB vorgenommen werden, im Bereich des Deutz-Areals auf der Grundlage des dann dort weiterhin rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 70470/06. Diese Änderungen würden voraussichtlich nur geringe Eingriffe in den Naturhaushalt bzw. nur geringfügige Auswirkungen auf die Umwelt auslösen. Daher entspricht die Nullvariante ganz überwiegend dem Bestandsfall und wird in der weiteren Prüfung nicht als separater Punkt beschrieben.

8.1.3 Beschreibung Planung

Im Änderungsbereich werden die Voraussetzungen für eine gewerbliche, eine gemischte Nutzung aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe (z. B. Dienstleistungen) geschaffen. Entsprechend soll der Großteil des Änderungsbereichs künftig als gemischte Baufläche (M) nach § 1 Absatz 1

Baunutzungsverordnung (BauNVO) dargestellt werden. Weitere Ausweisungen sind Sondergebiet (SO) für die Sicherung der Hafennutzungen, Gewerbegebiet (GE) südlich des Hafens und östlich entlang des Auenweges und westlich der Hafenstraße, Wohnbaufläche (W) vor allem im östlichen Bereich, Grünflächen - Rheinboulevard, (Sicherung eines vorhandenen Grünzuges) Grünzug Mülheim im Deutz-Areal und Erweiterung des Rheinboulevard östlich des Auenweges -, sowie zwei Gemeinbedarfsflächen für zukünftige Schulstandorte.

8.2 Bedarf an Grund und Boden

Der Änderungsbereich umfasst ca. 60,7 ha Fläche. Eine Bilanz der geplanten Änderungen gegenüber dem Bestand ist dem Punkt 5.4 "Bilanzierung der Nutzungsänderungen" in der Begründung zu entnehmen.

8.3 Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes

Als Ziele des Umweltschutzes werden die einschlägigen Gesetze, Rechtsverordnungen, Erlasse, Verwaltungsvorschriften und "Technischen Anleitungen" zugrunde gelegt, die für die jeweiligen Schutzgüter in Bauleitplan-Verfahren anzuwenden sind. Die EU-Schutzziele finden sich im Wesentlichen umgesetzt im deutschen Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, Luftreinhalteplanung, Lärminderung) und seinen Verordnungen, dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG – Arten-, Landschafts- und Biotopschutz) und Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG – Bodenschutz, Schutz vor bzw. Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen) und seiner Verordnung sowie dem Denkmalschutzgesetz (DSchG). Auf Landesebene greifen weitere Regelungen wie die Geruchsrichtlinie Nordrhein Westfalen (GIRL – Beurteilung von Gerüchen), das Landeswassergesetz Nordrhein Westfalen (LG NW) sowie Verordnungen auf Ebene der Bezirksregierungen wie Wasserschutz-zonen-Verordnungen und der Luftreinhalteplan Köln.

Auf kommunaler Ebene werden die Baumschutzsatzung und der Landschaftsplan der Stadt Köln berücksichtigt. Die Ziele des Umweltschutzes werden bei der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter näher beschrieben.

Grenzüberschreitende Auswirkungen von Bebauungsplänen oder Flächennutzungsplan-Änderungen sind in Köln aufgrund der Lage in großem Abstand zu Landesgrenzen nicht zu erwarten. Raumbedeutsame Planungen werden mit den angrenzenden Gemeinden abgestimmt.

Für die durch die FNP-Änderung als betroffen bewerteten Umweltbelange werden die Umweltziele und deren Berücksichtigung nachfolgend in tabellarischer Form dargestellt.

Umweltbelang	Fachgesetz/Vorschrift	Ziel des Umweltschutzes	Berücksichtigung
Tiere	Bundesnaturschutzgesetz	Vermeidung Zugriffsverbote (Tötungs- und Störungsverbot, Verbot Zerstörung Fortpflanzungs- und Ruhestätten), Vermeidung Verschlechterung Erhaltungszustand	ASP'en im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung
Landschaft/Ortsbild	Baugesetzbuch, Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung) Landesnaturschutzgesetz NRW	Ausgleich von Eingriffen in das Landschaftsbild	Ausweisung von Grünflächen
Grundwasser	Wasserhaushaltsgesetz Landeswassergesetz NRW, Wasserschutz-zonen-Verordnung	Versickerung von Niederschlagswasser, Berücksichtigung der Ge- und Verbote	Prüfung der Versickerung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung
Klima, Kaltluft/Ventilation		Vermeidung bioklimatisch belasteter Wohngebiete, Erhalt von Frischluftzufuhr	Ausweisung von Grünflächen
Luftschadstoffe – Emissionen	Bundesimmissionsschutzgesetz	Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	Emissionsarme Nutzungsausweisung anstelle von GI-Darstellung
Luftschadstoffe – Immissionen	Bundesimmissionsschutzgesetz	Einhaltung Grenzwerte der 39. BImSchV durch MIV	Ausweisung von Grünflächen, Simulation verkehrsbedingter Luftschadstoff-Immissionen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung
Darstellungen von sonstigen Fachplänen, insbesondere des Wasser-, Abfall-, Immissionsschutzrechtes	Wasserschutzgebiete (siehe Grundwasser), Luftreinhalteplan	Schutz des Grundwassers, Einhaltung der Grenzwerte der 39.BimSchV für NOx und Feinstaub (PM10, PM 2,5)	Änderungsbereich liegt in der Umweltzone, Ziele widersprechen nicht denen des Luftreinhalteplans
Lärm	Bundesimmissionsschutzgesetz; DIN-Normen, TA Lärm	Einhaltung der Orientierungs-, Richt- und Grenzwerte, Trennungsgrundsatz	GE-Ausweisung in durch Hafentlärm vorbelasteten Bereichen, Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung

Umweltbelang	Fachgesetz/Vorschrift	Ziel des Umweltschutzes	Berücksichtigung
Altlasten	Bundes- und Landesbodenschutzgesetz	Sicherung und Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen (Ressourcenschutz); Vermeidung von Gefährdung durch die Wirkpfade Boden-Mensch, Boden-Luft, Boden-Grundwasser	Flächenausweisung grundsätzlich möglich, Sanierungsregelungen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung
Gefahrenschutz:			
- Hochwasserschutz	Wasserhaushaltsgesetz (Abschnitt 6)	Hochwassersichere Baugebiete; Schutz des Menschen, Umwelt, Kulturerbe vor nachteiligen Hochwasserfolgen	Teilerhalt Retentionsraum durch Ausweisung Grünfläche
- Störfallrecht	Sicherheitsabstände zu Gefahrgutliegeplätzen im Mülheimer Hafen	Einhaltung ausreichender Abstände zu sensiblen Nutzungen, Trennungsgebot	Ausschluss sensibler Nutzungen durch GE-Ausweisung und im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung
- Starkregenvorsorge	Landeswassergesetz NRW	Ableitung von Oberflächenwasser; Schutz der menschlichen Gesundheit, von Kultur- und Sachgütern	Regelungen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung
Kultur- und sonstige Sachgüter	Denkmalschutzgesetz NRW	Vermeidung der Beeinträchtigung von Denkmälern, Kultur- und Sachgüter	Regelungen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung

Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Nicht im, jedoch unmittelbar angrenzend an den Änderungsbereich liegen die Bereiche der 194 FNP-Änderung "Euroforum Nord" und der laufenden 208. FNP-Änderung "Lindgens-Areal". Zusammen mit den Flächen im Änderungsbereich bilden diese den Umgriff des Werkstatt-Verfahrens "Mülheimer Süden inklusive Hafen". Die Umsetzung erfolgt durch die parallel durchgeführten Bebauungspläne "Euroforum West", "Deutz Areal", "Otto – Langen-Quartier", "Lindgens-Areal", "Euroforum Nord 1. Änderung" (rechtskräftig) sowie weiterer folgender Verfahren. Soweit im Rahmen dieser Bebauungsplan-Verfahren Umweltuntersuchungen erstellt wurden, werden diese zur Beschreibung und Bewertung der betroffenen Umweltauswirkungen der 216. FNP-Änderung herangezogen. Prüfgegenstand dieser Umweltprüfung sind die Fragen:

- Welche Umweltauswirkungen werden sich aus der Umsetzung der geplanten FNP-Änderung ergeben?
- Sind die geplanten Gebietsausweisungen am jeweiligen Standort unter Berücksichtigung der vorhandenen und zukünftigen Umwelteinwirkungen umsetzbar?

In die Bewertung wird einfließen, dass durch Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen in den parallel durchgeführten Bebauungsplan-Verfahren negative Aus- und Einwirkungen aufzufangen sein werden.

8.4 Nicht durch die Planung betroffene Umweltbelange

- Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung/europäische Vogelschutzgebiete: solche Schutzgebiete liegen mehrere Kilometer entfernt (FFH-Gebiet Fischruhezonen im Rhein zwischen Emmerich und Bad Honnef, Teilfläche bei Köln-Rodenkirchen, FFH-Gebiet Königsforst).
- Eingriff/Ausgleich: Aufgrund des Vorliegens rechtskräftiger Bebauungspläne für Teile des Änderungsbereiches, des hohen Versiegelungsgrades und der Ausweisung neuer Grünflächen besteht keine Ausgleichsverpflichtung gemäß der Eingriffsregelung nach § 1a BauGB.
- Boden: Aufgrund der industriell-gewerblichen Vornutzung liegen im Änderungsbereich keine natürlichen Bodenverhältnisse vor. Innerhalb der geplanten und vorhandenen Grünflächen (Grünzug Mülheim, Rheinboulevard) können sich langfristig wieder natürliche Bodenverhältnisse entwickeln.
- Oberflächenwasser: Im Änderungsbereich liegt die Wasserfläche des Mülheimer Hafens. Die geplante FNP-Änderung sieht keine Änderung der Wasserfläche vor. Indirekte Auswirkungen wie die Einleitung von Abwasser oder erhöhter Schadstoffeintrag über die Wasseroberfläche werden durch die FNP-Änderung nicht vorbereitet. Zum Hochwasserschutz siehe Punkt 8.5.5.3 Gefahrenschutz.
- Abwasser: Die Entsorgung von Schutz- und Niederschlagswasser unterliegt nicht der Regelungstiefe des FNP (zu Niederschlagswasser siehe Punkt 8.5.3.1 Grundwasser).
- Erneuerbare Energien/Energieeffizienz: Der Änderungsbereich weist keine Relevanz für die Gewinnung erneuerbarer Energie auf. Die geplante FNP-Änderung sieht keine Ausweisungen von Flächen für Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energie aus. Das im Bereich "Euroforum West" vorhandene Heizwerk der Rheinenergie wurde 2018 stillgelegt.
- Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden: Der Änderungsbereich liegt in der Umweltzone des Luftreinhalteplanes der Stadt Köln. Dieser regelt Maßnahmen zur Einhaltung von Grenzwerten der 39. Bundesimmissionsschutz-Verordnung. Die Simulation verkehrsbedingter Luftschadstoffe im Bereich Lindgens-Areal / Deutz-Areal zeigt, dass die Grenzwerte für Stickoxide (NOx) und Feinstaub (PM10, PM2,5) im Prognosejahr 2025 an allen relevanten Fassaden eingehalten werden. Die geplante FNP-Änderung widerspricht nicht den Zielen der Luftreinhalteplanung (siehe auch Kapitel 8.5.4.4 Darstellung von sonstigen Fachplänen (...) Immissionsschutzrechtes).
- Vermeidung von Emissionen (nicht Lärm/Luft, insbesondere Licht, Gerüche), sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern: Erhebliche Licht- oder Geruchimmissionen liegen im Änderungsbereich nicht vor. Regelungen zur Entsorgung betreffen nicht die Darstellungstiefe des FNP.

- Erschütterungen: Erhebliche Erschütterungen liegen im Änderungsbereich nicht vor. Für den Bereich des "Deutz-Areals" entlang der ICE-Trasse Köln – Hamburg wurde eine entsprechende fachgutachterliche Stellungnahme im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens eingeholt. Diese zeigt, dass in der geplanten gemischten Baufläche entlang der ICE-Trasse die Anhaltswerte der DIN 5140-2 für eine gemischte Baufläche eingehalten werden.
- Wechselwirkungen und Wirkungsgefüge zwischen einzelnen Umweltbelangen sind im Änderungsbereich vorhanden, jedoch in schwacher Ausprägung. Durch die geplante Umstrukturierung auf Basis der geplanten Flächenausweisungen werden diese Wechselwirkungen und Wirkungsgefüge nicht erheblich verändert.

8.5 Durch die Planung betroffene Umweltbelange

8.5.1 Natur und Landschaft

8.5.1.1 Tiere (§ 1 Absatz 6 Nr. 7 a BauGB)

Ziele des Umweltschutzes: BauGB, BNatSchG, FFH-RL, VRL, Landesnaturschutzgesetz NRW
Bestand: Aufgrund des relativ geringen Anteils an Vegetationsstrukturen und von Störungen durch Zwischennutzungen in vorhandenen Gebäuden, ist im Änderungsbereich nur sehr untergeordnet mit Lebensstätten streng geschützter bzw. planungsrelevanter wildlebender Tierarten zu rechnen. Artenschutzprüfungen im Rahmen der Bebauungsplan-Verfahren "Lindgens-Areal" (11/2015) außerhalb angrenzend an den Änderungsbereich und für das "Deutz-Areal" (2/2019) sowie "Nördlich Grünzug Charlier" (1/2017) im Änderungsbereich zeigen, dass keine Brutstätten planungsrelevanter Vogelarten betroffen sind. Im Einzelfall können Quartiere von Fledermäusen betroffen sein. Das Vorkommen von Zauneidechsen konnte ausgeschlossen werden.

Prognose (Plan): Die geplante FNP-Änderung bildet die Grundlage für die parallel laufenden Bebauungsplan-Verfahren im Änderungsbereich. Eingriffe in Brutstätten oder Quartiere planungsrelevanter Tierarten werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitpläne ermöglicht und untersucht. Durch die Niederlegung oder Sanierung von Bestandsgebäuden kommt es zur Veränderungen von Lebensräumen geschützter Tierarten. Die Prognose dieser Veränderungen erfolgt auf der Ebene der Bebauungspläne im Rahmen von Artenschutzprüfungen.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Im Rahmen der Artenschutzprüfungen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird geprüft, ob und welche Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind. Dies sind in der Regel eine terminierte Fällung / Rodung von Bäumen und Gehölzstrukturen, im Einzelfall das Anbringen von Fledermauskästen / brettern an Gebäuden bei Wegfall eines Fledermausquartieres und/oder eine ökologische Baubegleitung von Abrissmaßnahmen. Die Maßnahmen können vor Ort umgesetzt werden und stellen keine Planungsschranke dar. Entsprechend sind die geplanten Gebietsausweisungen im Rahmen der FNP-Änderung unter Aspekten des Artenschutzes umsetzbar.

Bewertung: Im Änderungsbereich können untergeordnet Lebensstätten besonders und strenggeschützter / planungsrelevanter wildlebender Tierarten vorliegen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird durch Artenschutzprüfungen untersucht, ob solche Lebensstätten betroffen sind und ob Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind. Diese können vor Ort umgesetzt werden und stellen keine Planungsschranke dar. Entsprechend sind die geplanten Gebietsausweisungen im Rahmen der FNP-Änderung unter Aspekten des Artenschutzes umsetzbar.

8.5.1.2 Pflanzen (§ 1 Absatz 6 Nr 7 a BauGB)

Bestand: Teile des Änderungsbereiches sind bebaut und versiegelt. Andere größere Bereiche sind bereits im Vorgriff auf die zu erstellende neue Bebauung abgeräumt. Kleinere Bereiche mit Vegetation liegen im Bereich des Hafens sowie im Bereich des Bebauungsplan-Geltungsbereiches "Deutz-Areal" vor. Es handelt sich um Sukzessionsvegetation, Rasen- und Gehölzbereiche. Im bereits ausgebauten Teil des Rheinboulevards liegen ebenfalls Scherrasenflächen vor. Untergeordnet weisen die Straßenzüge Baumstandorte auf. Die vorhandene Vegetation weist eine geringe bis mittlere ökologische Wertigkeit auf.

Prognose (Plan): Die FNP-Änderung sieht die Rücknahme von Grünflächen im Bereich des Mülheimer Hafens vor. Diese Bereiche sind durch die Kölner Schiffswerft Deutz (KSD), durch Einrichtungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln (WSA), die Zufahrt entlang der nördlichen Hafenterrasse zu den Schiffs- und Liegeplätzen für gefahrguttransportierende Schiffe und durch andere hafennahe Nutzer überwiegend baulich genutzt. Parallel sieht die FNP-Änderung die Neuausweisung von Grünflächen vor im Bereich des bereits ausgebauten Rheinboulevards, auf der östlichen Seite des Außenweges und im Bereich des "Deutz-Areals". Gegenüber der bestehenden Darstellung im FNP weist die Änderung ein Plus von fast 8 Hektar an zusätzlicher Grünfläche aus.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Mit den FNP-Ausweisungen neuer Grünflächen und Mischbaufläche (anstelle von GI-Fläche) wird die Möglichkeit größerer Grünanteile im Änderungsbereich gegenüber dem Bestand geschaffen.

Bewertung: Faktisch führt die Umsetzung der FNP-Änderung dazu, dass im Änderungsbereich mehr Grünanteile geschaffen werden als im heutigen Zustand vorhanden sind, auch wenn die FNP-Änderung im Bereich des Hafens – zur Sicherung der dort vorhandenen Nutzungen – die Darstellung von Grünfläche dort zurücknimmt.

8.5.1.3 Biologische Vielfalt (§ 1 Absatz 6 Nr 7 a BauGB)

Die Bewertung der Qualität von biologischer Vielfalt orientiert sich an Lebensstätten und Populationsdichten streng geschützter Arten.

Bestand: Aufgrund des relativ geringen Anteils an Vegetationsstrukturen und von Störungen durch Zwischennutzungen in vorhandenen Gebäuden, ist im Änderungsbereich nur sehr untergeordnet mit Lebensstätten streng geschützter bzw. planungsrelevanter wildlebender Tierarten zu rechnen. Damit ist die biologische Vielfalt im Änderungsbereich als gering einzustufen.

Prognose (Plan): Diese Einstufung wird sich nach der Umsetzung der FNP-Änderung nicht verändern. Auswirkungen der FNP-Änderung auf wildlebende Tierarten sind unter Punkt 8.5.1.1 "Tiere" beschrieben.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: sind nicht notwendig, da sich die Qualität der biologischen Vielfalt durch die FNP-Änderung nicht negativ verändert.

Bewertung: Die nach den vorliegenden Erkenntnissen als gering zu bewertende biologische Vielfalt wird sich durch die Umsetzung der FNP-Änderung eher verbessern als verschlechtern. Daher sind Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich.

8.5.1.4 Landschaftsplan (§ 1 Absatz 6 Nr 7 g BauGB)

Bestand: Im Änderungsbereich ist nur der schmale Böschungsbereich der Landzunge entlang des Schutzhafens mit der Schutzausweisung Landschaftsschutzgebiet LSG 13 "Rhein, Rheinauen und Uferbereiche von Flittard bis Rodenkirchen" belegt. Der Teilbereich ist mit dem Entwicklungsziel (EZ) 1 "Erhaltung und Weiterentwicklung einer weitgehend naturnahen Landschaft" belegt. Im übrigen Änderungsbereich weist der LP Innenbereich aus.

Prognose (Plan): In dem mit der Schutzausweisung L 13 belegten Böschungsbereich ist die Feuerwehrezufahrt zu den Liegeplätzen für Gefahrgutschiffe im Schutzhafen bereits ausgebaut. Entsprechend wird dieser schmale Streifen als Sondergebiet "Hafen" ausgewiesen. Hier soll der LP Köln zukünftig angepasst werden. Die Änderung betrifft weder den Schutzzweck noch das Entwicklungsziel, da der Böschungsbereich auch vor dem Neubau der Feuerwehrezufahrt keine naturnahe Ausprägung aufwies und nur einen sehr geringen Teil des gesamten LSG 13 umfasst.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: sind auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung nicht notwendig, da die Änderung keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks und des Entwicklungszieles auslöst.

Bewertung: Die Betroffenheit des Landschaftsplanes ist aufgrund der geringen Flächengröße und der Nichtbeeinträchtigung von Schutzzweck und Entwicklungsziel nicht als erheblich zu bewerten.

8.5.2 Landschaft/Ortsbild (§ 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe a BauGB)

Bestand: Im Änderungsbereich unterscheiden sich hinsichtlich des Ortsbildes der Hafbereich und die landseitigen ehemaligen Industrie- und Gewerbegebiete.

Der Hafbereich ist durch kleinteilige Baustrukturen und Werfteinrichtungen (Kräne, Helling) geprägt sowie durch kleinere Grünflächen (Mittelmole) und die Wasserfläche des Hafbeckens.

Das Ortsbild der Flächen zwischen Auenweg, Deutz-Mülheimer Straße und Bahndamm ist durch zumeist großflächige Industriebauten unterschiedlicher Baualter geprägt. Die ortsbildprägende Qualität der Gebäude ist sehr unterschiedlich, dort wo eine gründerzeitliche Backsteinarchitektur wie beispielsweise im Bereich des Otto-Langen Quartiers die Deutz-Mülheimer Straße einfasst, ist diese als hochwertig zu bewerten. In anderen Bereichen muss das Ortsbild aufgrund von Leerständen und bereits abgeräumten Flächen als belastet bewertet werden. Kontrastierend dazu wirken die neu angelegten Grünflächen, Grünzug Charlier und Rheinboulevard.

Prognose (Plan): Im Hafbereich werden die bestehenden Nutzungen durch die Ausweisung als SO Haf gesichert, so dass hier keine Veränderungen im Orts- und Landschaftsbild aufgrund der FNP-Änderung vorbereitet werden. Zur Abgrenzung und Aufwertung des Bereiches zwischen Hafennutzungen und dem vorhandenen Kleingewerbe südlich der Haffläche wird hier eine schmale Grünfläche zwischen Rheinboulevard und Sachsenbergstraße ausgewiesen. Das südlich angrenzende Kleingewerbe kann durch die GE-Ausweisung zukünftig baulich aufgewertet werden.

Im Bereich der ehemals industriell/gewerblich genutzten Flächen schafft die FNP-Änderung die Grundlage für eine erhebliche Umgestaltung des Ortbildes durch die zahlreichen geplanten neuen Wohn-, Büro- und Gewerbegebäude sowie durch die Ausweisung neuer Grünflächen. Denkmalgeschützte Gebäude im Änderungsbereich behalten Ihren Schutzstatus bei. Durch die Umsetzung der parallel durchgeführten Bebauungsplan-Verfahren auf Grundlage der 216. FNP-Änderung ist insgesamt im Änderungsbereich mit einer Aufwertung des Ortbildes zu rechnen.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Die FNP-Änderung trifft über die Ausweisung von Bau- und Grünflächen keine Regelungen, die auf die Gestaltung des Ortbildes Einfluss nehmen. Da die Auswirkungen der FNP-Änderung indirekt positiv auf das Ortsbild wirken können, sind im Rahmen der FNP-Änderung keine Minderungs- / Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Bewertung: Mit der Ausweisung von u. a. gemischten Bauflächen und Grünflächen legt die FNP-Änderung die Grundlage für die geplante Umstrukturierung im Änderungsbereich. Diese wird zu erheblichen Veränderungen im Ortsbild führen durch die, in Teilen bereits erfolgte, Niederlegung zahlreicher Bestandsgebäude und den Neubau von Wohn- Büro- und weiteren Gewerbegebäuden. Denkmalgeschützte Gebäude werden erhalten bleiben. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Ortsbild als positiv zu bewerten. Im Bereich des Hafens werden aus der FNP-Änderung keine Veränderungen des Orts- und Landschaftsbildes resultieren.

8.5.3 Wasser (§1 Absatz 6 Nr. 7 a BauGB)

8.5.3.1 Grundwasser

Bestand: Der Änderungsbereich liegt nicht in einer Wasserschutzzone. Aufgrund der großflächigen Bebauung und Versiegelung sowie der anthropogen veränderten Bodenverhältnisse ist für den überwiegenden Teil des Änderungsbereiches von einer sehr stark eingeschränkten Grundwasserneubildung auszugehen. Aufgrund der teilweise hohen Schwermetallbelastungen im Boden kann eine Auswaschung eluierbarer Anteile aus den großflächig vorhandenen Bodenauffüllungen nicht ganz ausgeschlossen werden.

Die Auswertung von Grundwasserganglinien zeigt, dass bei mittleren Grundwasserständen (2003) die Grundwasserfließrichtung auf den Rhein ausgerichtet ist, die Grundwasserstände liegen zwischen 37,10 m NHN in Rheinnähe und 36,8 m NHN im östlichen Teil des Änderungsbereiches. Bei hohen Grundwasserständen (1988) liegen die GW-Gleichen bei 42 bis 41 m NHN. Die Geländehöhen liegen in Rheinnähe bei 43,7 m und nehmen nach Osten und Süden zu; über 45,2 m (Euroforum West), 46,6 m (Danzierstraße) bis 47,5 m im südlichen Deutz-Areal. Damit schwankt der Grundwasserflurabstand in Rheinnähe zwischen ca. 2 und 6 m und im östlichen Änderungsbereich zwischen ca. 4 und 10 m. Für den Hafbereich liegen keine Aussagen zum Grundwasser vor. Die Grundwassersituation spricht nicht gegen die geplanten Gebietsausweisungen.

Prognose (Plan): Im Rahmen der Anlage des Rheinboulevards (und des Grünzuges Charlier) wurden erste Oberflächenentsiegelungen vorgenommen. Im Zuge der Umsetzung der Revitalisierung des ehemaligen Industrie- und Gewerbegebietes wird es im Änderungsbereich zu weiteren Entsiegelungsmaßnahmen kommen durch die Anlage des Grünzuges Mülheim-Süd im "Deutz-Areal" und die Anlage einer Grünfläche entlang des Auenweges im "Euroforum West" und im "Otto-Langen-Quartier". Hier kann zukünftig Grundwasserneubildung stattfinden. Durch die Umsetzung der Bebauungspläne im Änderungsbereich werden kleinere lokale Grünflächen umgesetzt und durch Ausschachtungsarbeiten belastete Auffüllungen und Bodenbereiche entsorgt. Damit sinkt die Gefahr der Auswaschung von Schadstoffen in das Grundwasser.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Mit der Ausweisung von Grünflächen in ehemals industriell genutzten Bereichen trägt der FNP in einem gewissen Umfang zu einer Zunahme der heute stark eingeschränkten Grundwasserneubildung im Änderungsbereich bei. Weitere Minderungsmaßnahmen sind im Rahmen der FNP-Ausweisung nicht umsetzbar. Im Rahmen der parallel durchgeführten Bebauungsplan-Verfahren werden auf der Grundlage des Fachbeitrages Niederschlagsentwässerung und Starkregenvorsorgen Maßnahmen zur gedrosselten Abgabe von Niederschlagswasser (z. B. durch Dachbegrünung) und zur Versickerung von Dachflächenwasser geprüft.

Bewertung: Die Grundwassersituation ist einerseits geprägt durch die Rheinnähe (Vorfluter) und andererseits durch die hohe Oberflächenversiegelung, die die Grundwasserneubildung auf der Landseite des Änderungsbereiches stark einschränkt. Die Grundwasserflurabstände schwanken zwischen 2 bis 6 m in Rheinnähe und zwischen 4 bis 10 m im östlichen Änderungsbereich. Mit der Ausweisung von Grünflächen fördert der FNP hier die Entsiegelung von befestigten / bebauten Oberflächen und schafft damit die Voraussetzung zur Steigerung der Grundwasserneubildung im Änderungsbereich.

8.5.4 Klima und Luft (§ 1 Absatz 6 Nr 7 a BauGB)

8.5.4.1 Klima, Kaltluft/Ventilation (§ 1 Absatz 6 Nr 7 a BauGB)

Bestand: Der westliche Teil des Änderungsbereiches bis auf Höhe der Hafenstraße profitiert stadtklimatisch von der Lage am Rhein. Der östlich davon gelegene Teil stellt sich aufgrund der vorhandenen Bebauung und Versiegelung als thermisches Lastgebiet dar. Der den Änderungsbereich abgrenzende Bahndamm der ICE-Trasse stellt eine Barriere für geringmächtige lokale Kaltluftströme dar. Gemäß der Planungshinweiskarte (zukünftige) Wärmebelastung (als Folge des Klimawandels) sind das Hafengebiet und seine Randbereiche als "klimaaktive Flächen" gekennzeichnet. Die Flächen zwischen "Auenweg" und "Deutz-Mülheimer Straße" sind als "(wärme-)belastete" Siedlungsfläche bewertet, während der Teil des Änderungsbereiches östlich der Deutz-Mülheimer Straße als "hoch (wärme-)belastete" Siedlungsfläche kartiert ist. Klimawirksam ist einerseits der heute vorhandene hohe Versiegelungsgrad im Änderungsbereich mit ausgedehnter Bebauung, die zur sommerlichen Aufheizung und Einschränkung der Durchströmbarkeit führt. Andererseits führt die Rheinnähe im westlichen Änderungsbereich zu einer gewissen Abkühlung durch die Kaltluftentstehung über der Wasserfläche des Mülheimer Hafens und der uferbegleitenden Freiflächen.

Prognose (Plan): Die Umsetzung der geplanten FNP-Änderung durch die parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne ermöglicht im Änderungsbereich auch zukünftig eine hohe Bebauungsdichte und einen hohen Versiegelungsgrad mit stadtklimatisch ungünstigen Auswirkungen (sommerlicher Überwärmung, verminderter Luftaustausch). Gleichzeitig trägt die Ausweisung des "Grünzuges Mülheim" im Bereich des "Deutz-Areals" hier zur Anlage einer klimaaktiven Freifläche bei, die kleinräumig Wohlfahrtseffekte auf die angrenzende (Wohn-)Bebauung haben wird. Ebenso wird die Ausweisung einer Grünfläche in den Plangebietes "Euroforum West" und "Otto - Langen-Quartier" entlang des Auenweges stadtklimatisch positiv wirken durch lokale Abkühlung und Durchströmbarkeit der Randbereiche der geplanten Baugebiete. Hier wirkt zudem die Vernetzung mit dem bereits vorhandenen "Grünzug Charlier" positiv.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Die Ausweisung der beiden vorgenannten Grünflächen im Westen und Norden des Änderungsbereiches stellt eine Minderungsmaßnahme gegenüber einer Ausdehnung der lokalen Wärmeinsel von Mülheim-Süd dar. Weitere Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen sind im Rahmen der FNP-Änderung nicht vorgesehen.

Bewertung: Während der westlichste Teil des Änderungsbereiches (Hafenbecken, Uferbereiche) als klimaaktiver Raum bewertet wird, werden die Bereiche östlich von Auenweg und Hafenstraße als zukünftig (wärme-)belastete bzw. hoch (wärme-)belastete Siedlungsbereiche bewertet. Im überwiegenden Änderungsbereich wird auch zukünftig eine hohe Bebauungsdichte mit entsprechender sommerlicher Aufheizung und Einschränkung der Durchströmbarkeit zu erwarten sein. Durch die Ausweisung von Grünflächen im westlichen und im nördlichen Änderungsbereich wird die Ausdehnung einer lokalen Wärmeinsel kleinräumig gemindert. Mit einer großflächigen Zunahme hoch belasteter Siedlungsflächen ist daher im Änderungsbereich nicht zu rechnen.

8.5.4.2 Luftschadstoffe – Emissionen (§ 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe a BauGB)

Bestand: Aufgrund der Betriebsaufgaben der im Änderungsbereich ursprünglich ansässigen produzierenden Industriebetriebe liegen im Änderungsbereich nur noch sehr untergeordnet und lokal gewerbliche Luftschadstoff-Emissionen vor. Hauptemittent von Luftschadstoffen im bzw. am Änderungsbereich ist motorisierter Individualverkehr (MIV) auf der Deutz-Mülheimer Straße, dem Auenweg und auf der Stadtautobahn (B 55a). Weiterhin liegen Emissionen aus Hausbrand aufgrund von Zwischennutzungen in ehemaligen Industriegebäuden vor. Im Mülheimer Hafen liegen Luftschadstoff-Emissionen durch den Schiffsverkehr, auch durch ruhende Frachtschiffe an den Gefahrgutliegeplätzen, vor.

Prognose (Plan): Durch die Ausweisung von überwiegend gemischten Bauflächen wird zukünftig eine Ansiedlung von Betrieben mit gewerblichen Emissionen ausgeschlossen. Die Umsetzung der geplanten gemischten Wohnbauflächen wird zu einer Zunahme von verkehrsbedingten Emissionen und Emissionen durch Hausbrand führen. Moderne Gebäude- und Heizungstechnik und die Lage des Änderungsbereiches in der Umweltzone des Luftreinhalteplanes lassen eine moderate Zunahme der vorgenannten Luftschadstoff-Emissionen erwarten. Langfristig soll das neue Quartier durch eine Stadtbahntrasse auf der Deutz-Mülheimer Straße an Deutz und das Zentrum von Mülheim angebunden werden.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Die Umsetzung solcher Maßnahmen – beispielsweise Nahwärmekonzepte, Verbesserungen im ÖPNV-Angebot, Landstromversorgung von Rheinschiffen - sind auf der Ebene des Flächennutzungsplanes nicht möglich und müssen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. auf anderer Ebene geplant und umgesetzt werden.

Bewertung: Nach dem Niedergang der früher vorhandenen Schwerindustrie dominieren heute Luftschadstoff-Emissionen aus dem Straßenverkehr, Schiffsverkehr und Hausbrand. Mit Umsetzung der Planung werden die Emissionen aus dem Kfz-Verkehr und auch aus dem Hausbrand zunehmen, während eine Zunahme von Emissionen aus gewerblicher Produktion vermieden wird. Eine Quantifizierung der Zunahme ist nicht möglich. Minderungsmaßnahmen wie beispielsweise Nahwärmekonzepte oder Verbesserungen im ÖPNV-Angebot müssen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geprüft werden. Moderne Gebäude- und Heizungstechnik und die Lage des Änderungsbereiches in der Umweltzone des Luftreinhalteplanes lassen eine moderate Zunahme der vorgenannten Luftschadstoff-Emissionen erwarten.

8.5.4.3 Luftschadstoffe – Immissionen (§ 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe a BauGB)

Bestand: Der Luftgüteindex aus 2003 weist für den Änderungsbereich eine Zone mittlerer Luftgüte aus mit einem Index von 1.3 (unterer Bereich). Durch den weiteren Rückgang von gewerblich / industriellen Emissionen in den letzten Jahren ist von einer geringfügigen Verbesserung der Luftqualität auszugehen. Die Luftgüte ist grundsätzlich geeignet, im Änderungsbereich sensible Nutzungen wie Wohnen vorzusehen.

Prognose (Plan): Analog zu den Aussagen unter Punkt 8.5.4.2 Emission ist von einer Zunahme der verkehrsbedingten Luftschadstoff-Immission und der Immission aus Hausbrand auszugehen mit der Umsetzung der geplanten Flächenausweisungen.

Kfz-verkehrsbedingte Immissionen: Mikroskalige Simulationen verkehrsbedingter Luftschadstoffe für den Verkehr im Bereich der Vorhaben "Lindgens-Areal" und "Deutz-Areal" zeigen, dass für den

Plan-Fall "Null" im Jahr 2025 und den Prognose-Fall 2025 die Grenzwerte der 39. BImSchV (Stickoxide - NOx - und Feinstaub - PM 10, PM 2,5 - an den Fassaden der geplanten Gebäude eingehalten werden.

Gewerbliche Immissionen: Bis ca. 2010 wurde im nördlichen Änderungsbereich der Immissionswert für Blei im Staubniederschlag gemäß TA Luft von 135 µg/m²/Tag überschritten. In den Folgejahren wurde der Immissionswert unterschritten und die Messstationen des LANUV im nördlichen Änderungsbereich abgebaut. Eine dreimonatige Messung auf dem Lindgens-Areal, Ecke Deutz-Mülheimer Straße / Auenweg zeigt für das Jahr 2016 ebenfalls eine Unterschreitung des Immissionswertes.

Zur Höhe der zukünftigen Immissionen aus Hausbrand liegen keine quantitativen Untersuchungen vor.

Die geplanten Flächenausweisungen sind unter Aspekten des Immissionsschutzes unbedenklich.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Die zukünftige Vegetation im Bereich der Ausweisung der geplanten Grünflächen trägt lokal zur Immissionsminderung bei und stellt damit für Teile des Änderungsbereiches eine Minderungsmaßnahme gegen die Erhöhung von verkehrsbedingten und hausbrandbedingten Immissionen dar. Weitere Maßnahmen sind auf der Ebene der FNP-Änderung nicht möglich.

Bewertung: Messwerte von Konzentrationen einzelner luftfremder Stoffe liegen für den Änderungsbereich nicht vor. Eine Flechtenkartierung aus der Anfang der 2000' er Jahre zeigt eine mittlere Luftgüte an. Daraus und aus den vorliegenden Untersuchungen zu verkehrsbedingten Luftschadstoff-Immissionen bzw. zu Blei im Staubniederschlag lässt sich ableiten, dass eine gemischte Nutzung im Änderungsbereich unter lufthygienischen Aspekten umsetzungsfähig ist.

8.5.4.4 Darstellungen von sonstigen Fachplänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes (§ 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe g BauGB)

Luftreinhalteplan: Der Änderungsbereich liegt in der Umweltzone des Luftreinhalteplanes der Stadt Köln (2. Fortschreibung 2019). Die dem Änderungsbereich nächstgelegenen Messstellen des Luftreinhalteplans sind die Messstellen VKCL – Clevischer Ring im Norden und KJUS – Justinianstraße im Süden des Änderungsbereiches. An beiden Messstellen wurden in den Jahren 2012 bis 2017 (die Auswertungen von 2018 und 2019 liegen noch nicht vor) Überschreitungen des Grenzwertes der 39. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (BImSchV) für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ Luft festgestellt. Die Messstelle VKCL weist zudem die höchsten Überschreitungen aller 14 Messstellen in Köln auf. Im Rahmen der mikroskaligen Simulation verkehrsbedingter Luftschadstoffe im Bereich des "Deutz-Areal" wurde zudem die Auswirkung auf die Messstelle VKCL untersucht und festgestellt, dass die NO₂-Zunahme aus dem Zusatzverkehr dort unterhalb der Messgenauigkeit liegt, also nicht wahrnehmbar sein wird. Für die Jahre 2016 und 2017 ist an beiden vorgenannten Messstellen ein leichter Rückgang erkennbar, der sich bis zum Prognosehorizont 2025 weiter fortsetzen wird.

Entsprechend der Vorgaben des Luftreinhalteplans dürfen nur Kfz mit der grünen Plakette im Änderungsbereich verkehren. Damit wird eine Zunahme der Kfz-bedingten Emissionen des Mehrverkehrs zukünftiger Anwohner, Beschäftigter und zukünftigen Anlieferverkehrs gemindert (siehe auch 8.5.4.3 Luftschadstoffe – Immissionen). Die Gebietsausweisungen werden nicht zu einer Zunahme von Schwerlastverkehr oder einer überdurchschnittlichen Zunahme der Verkehrsmenge im und am Änderungsbereich führen. Dies auch, da im Rahmen der Bauleitplan-Verfahren in und am Änderungsbereich Mobilitätskonzepte erarbeitet werden. Darin werden emissionsmindernde Maßnahmen wie Stärkung des ÖPNV (u. a. eine neue Stadtbahntrasse), Stärkung von carsharing, Stärkung des Radverkehrs und der eMobilität geprüft.

Grundsätzlich widerspricht die FNP-Änderung den Zielen des Luftreinhalteplans Köln nicht.

Hochwasserschutzkonzept: Der Bereich entlang des Auenweges wurde aus dem Hochwasserschutzkonzept ausgeklammert, da hier der Hochwasserschutz im Rahmen der Neuordnung der brachgefallenen Industriegrundstücke geregelt werden soll. Diese Neuordnung erfolgt nun im Rahmen der Bebauungsplan-Aufstellungen in den Gebieten "Euroforum West und "Otto-Langen-

Quartier". Mit der Ausweisung einer Grünfläche entlang des Auenweges wird ein Teil des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes im Änderungsbereich von Bebauung freigehalten (siehe auch 8.5.5.3 Gefahrenschutz).

8.5.5 Mensch, Gesundheit, Bevölkerung (§ 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe c BauGB)

8.5.5.1 Lärm

Ziele des Umweltschutzes: DIN 4109, DIN 18005, BImSchG, 16. BImSchV, TA Lärm, Freizeitlärmerrlass, 18. BImSchV, BauGB (gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse)

Geplant sind Gewerbegebiete, gemischte Bauflächen, Wohnbaufläche, Gemeinbedarfsflächen (Schule) sowie Sondergebiets-Flächen (Hafen). Folgende Beurteilungswerte sind für die einwirkenden Lärmarten und die geplanten Gebietsausweisungen heranzuziehen, in dB(A), tags 6 bis 22 Uhr, nachts 22 bis 6 Uhr:

Lärmquelle/Gebiet	Vorschrift	gemischte Baufläche		Gemeinbedarf		Gewerbe		Wohnbaufläche	
		60	55	60	55	65	55	55	45
Verkehrslärm	DIN 18005	60	55	60	55	65	55	55	45
Gewerbelärm	TA Lärm	60	45	60	45	65	50	55	40

Bestand: Der Änderungsbereich ist durch verschiedene Lärmquellen vorbelastet:

Straßenverkehrslärm: Kfz-Verkehr auf der Zoobrücke (B55n), Auenweg, Hafenstraße, Deutz-Mülheimer Straße, Pfälzischer Ring, Danzier Straße;

Schienenverkehrslärm: ICE-Trasse Köln-Deutz – Düsseldorf, weitere Trassen der Bahn AG östlich des Plangebietes, untergeordnet KVB-Stadtbahnen auf der Mülheimer Brücke (Linien 13, 18);

Schiffsverkehr: Schiffsverkehr auf dem Rhein und Schiffsbewegungen im Mülheimer Hafen;

Gewerbelärm: Kölner Schiffswerft Deutz (KSD), Hafengewerbe, Veranstaltungshalle Dock one, Messe-Logistik, Kleingewerbe (z.T. Zwischennutzungen);

Fluglärm: An- Abflug Flughafen KölnBonn;

Belastbare Lärmdaten für den Bestand zum Straßen- und Schienenverkehrslärm liegen nicht vor. Die Daten der Lärmaktionsplanung NRW sind nach europäischen Rechenvorschriften ermittelt und nur bedingt für die Bauleitplanung heranzuziehen. Die Lärmbelastungen aus Straße und Schiene werden unter dem Punkt *Prognose* behandelt.

Zu Schiffsverkehrslärm: gemäß einer schalltechnischen Untersuchung aus 03/2016 werden in 14 m Höhe werden an den geplanten Gebäudefassaden im "Lindgens-Areal" tags und nachts Pegel von 60 dB(A) erreicht.

Zu Fluglärm: der maßgeblichen Außenlärmpegel zum Fluglärm beträgt im Änderungsbereich im nördlichen Teil tags und nachts 55 dB(A), im südlichen Teil 50 dB(A).

Zu Gewerbelärm:

Die Schiffsreparaturwerft KSD im Mülheimer Hafen hat ein Genehmigungen für einen 24 h-Betrieb.

Die derzeitigen Lärmemissionen der Veranstaltungshalle "dock one" würden im Nahbereich nachts den Immissionsrichtwert der TA-Lärm für eine gemischte Baufläche überschreiten.

Südöstlich des Änderungsbereiches liegen eine wichtige Lkw-Zufahrt und Logistikflächen der köln-Messe. Hiervon gehen im Tag- und Nachtzeitraum gewerbliche Lärmimmissionen aus, die auch den nördlich gelegenen Teil des Änderungsbereiches betreffen (Euroforum West). Mit der Umsetzung des Masterplans KölnMesse 3.0 plant die KölnMesse zukünftig Kapazitätssteigerungen.

Die Lärmimmissionen der übrigen gewerblichen Bestandsnutzungen führen nicht zu Überschreitungen der Richtwerte für die geplanten Gewerbe- und Mischbauflächen, auch da diese im Nachtzeitraum nicht betrieben werden.

Prognose (Plan): Für die Bebauungsplan-Verfahren "Euroforum Nord, 1. Änderung", "Lindgens-Areal" und "Deutz-Areal" liegen aktuelle schalltechnische Untersuchungen vor. Die Geltungsbereiche liegen unmittelbar am bzw. im Änderungsbereich. Hilfsweise wird auf diese Untersuchungen zurückgegriffen.

Für den Schienenverkehrslärm wird ein Prognosehorizont 2025 angenommen. In den Straßenverkehrslärmberechnungen ist die Aufsiedelung von Teilflächen des Änderungsbereiches verkehrstechnisch bereits berücksichtigt.

Zu Straßenverkehrslärm: Gemäß einer schalltechnischen Untersuchung zum Verkehrslärm aus 05/2016 treten entlang der Zoobrücke in 14 m Höhe am Tag Lärmpegel von 75 bis 80 dB(A) auf. Nachts treten hier Pegel von 65 bis 70 dB(A) auf.

Gemäß einer schalltechnischen Untersuchung zum Verkehrslärm aus 03/2016 treten entlang der Fassaden am Auenweg zwischen Hafenstraße und Deutz-Mülheimer Straße Pegel von > 65 bis 70 dB(A) am Tag auf, in der Nacht von > 60 bis 65 dB(A) auf.

Entlang der Deutz-Mülheimer Straße im Bereich zwischen Otto-Langen-Quartier, "Lindgens-Areal" und "Deutz-Areal" treten im Änderungsbereich in 16 m Höhe an den geplanten Fassaden der Mischbauflächen von 65 – 75 dB(A) tags und 55 – 65 dB(A) auf. Für den Verkehrslärm des verlängerten Auenweges werden Pegel von tags 65 – 70 dB(A) und nachts 50 bis maximal 60 dB(A) ermittelt.

Zu Schienenverkehrslärm: Parallel zum Bahndamm der ICE-Trassen treten in einem Abstand von 5 bis 20 m in 16 m Höhe tags Lärmpegel von 60 bis 65 dB(A) auf, nachts treten Pegel von 55 bis 60 dB(A) auf. Es lässt sich abschätzen, dass in größeren Bereichen des Änderungsbereiches Lärmpegel von tags bis 55 dB(A) und nachts bis 50 dB(A) vorliegen werden.

Zu Gewerbelärm: Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zum Gewerbe- und Schiffsverkehrslärm im Mülheimer Hafen (10/2019) wurden gewerbliche Lärm-Immissionen ermittelt, die auf die geplanten Änderungsbereiche östlich des Auenweg und westlich der Hafenstraße einwirken. Dazu wurden alle gewerblichen Nutzungen einschließlich des Wasser- und Schifffahrtsamtes emissionsseitig erfasst. Die Immissionen wurden im Änderungsgebiet für 11 Immissionsorte in zwei Immissionshöhen an den geplanten Baugebieten erfasst. Im Ergebnis wird am Tag an allen IO der Immissionsrichtwert (IRW) für eine gemischte Baufläche (M) eingehalten. In der Nacht wird der IRW für eine gemischte Baufläche an zwei IO eingehalten, an allen anderen IO überschritten. Die Überschreitungen liegen zwischen 2 und 11 dB(A). An sieben IO liegen die Überschreitungen deutlich über 5 dB.

Der IRW für ein Gewerbegebiet wird im Nachtzeitraum an einem IO um 1 dB überschritten.

Im Rahmen eines Lärmgutachtens zum Gewerbelärm der KölnMesse (08/2020) wurden die Emissionen aus folgenden Lärmquellen ermittelt:

Haustechnik, Lkw-Fahrten, Be- / Entlade-Vorgänge, Pkw-Fahrten, Veranstaltungen auf einer Freifläche.

Die Immissionen wurden für verschiedene Immissionsorte im Umfeld des Messegeländes ermittelt. Ein Immissionsort liegt im südlichen Teil des Änderungsbereiches im Bereich der Teilfläche "Euroforum West". Hier wird im südlichsten Bereich der IRW für eine gemischte Baufläche im Nachtzeitraum um bis zu 3 dB überschritten. Im nördlich angrenzenden Bereich wird der IRW für ein MI im Nachtzeitraum eingehalten bzw. unterschritten. Hier kommt es zur Überlagerung mit gewerblichen Lärm-Immissionen aus dem Hafen, wobei dann bei der zukünftig über einen Bebauungsplan zu regelnden Planbebauung unterschiedliche Fassadenbereiche von den unterschiedlichen Lärmimmissionen betroffen sein dürften.

Im nördlich angrenzenden Bereich des Plangebietes "Euroforum West" innerhalb des Änderungsbereiches wird der IRW im Nachtzeitraum deutlich unterschritten.

Zu Schiffsverkehrslärm im Hafen: Die Orientierungswerte für eine gemischte Baufläche werden sowohl tags und nachts an allen IO eingehalten.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Als Reaktion auf die festgestellten nächtlichen hohen Überschreitungen des Immissionsrichtwertes für eine gemischte Baufläche weist die FNP-Änderung östlich des Auenweg und westlich der Hafenstraße ein Gewerbegebiet aus. Weiterhin wird damit auch ein Immissionskonflikt mit den Logistikflächen der KölnMesse vermieden.

Minderungsmaßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm werden im Rahmen der Bebauungsplan-Verfahren erfolgen. Parallel befinden sich Mobilitätskonzepte zur Stärkung des ÖPNV, dem Einsatz von Carsharing und Stärkung des Radverkehrs zur Vermeidung von MIV in der Entwicklung. Mit der Ausweisung von Gewerbegebieten und überwiegend Gemischten Bauflächen im Bereich der ehemaligen Industriegebietnausweisung wird es nicht mehr zur Ansiedlung von lärmemittierenden Industriebetrieben im Änderungsbereich kommen. Damit werden zukünftig industrielle Lärmmissionen in den angrenzenden Wohngebieten der Stegerwaldsiedlung und Alt-Mülheim vermieden.

Bewertung: Unterschiedliche Teile des Änderungsbereiches sind teilweise erheblich belastet durch Straßen- und Schienenverkehrslärm sowie durch Gewerbelärm. Die geplante Gebietsausweisung von überwiegend Gemischter Baufläche wird dazu führen, dass in weiten Teilen des Änderungsbereiches keine industriellen Lärmmissionen mehr auftreten werden. Die Ausweisung von Gemischten Bauflächen wird Wohnnutzung in teilweise erheblich verkehrslärmvorbelasteten Flächen ermöglichen. Minderungsmaßnahmen werden im Rahmen der parallel bzw. nachfolgend durchzuführenden Bebauungsplan-Verfahren im und am Änderungsbereich umgesetzt. Mit der Ausweisung von Gewerbegebieten östlich des Auenweg und westlich der Hafenstraße reagiert die FNP-Änderung auf hohe nächtliche Lärmmissionen im Hafen.

8.5.5.2 Altlasten

Ziele des Umweltschutzes: BBodSchG, BBodSchV, LAGA-Anforderungen

Bestand: Aufgrund der fast 150-jährigen Industrienutzung ist fast der gesamte landseitige Änderungsbereich als Altstandort im städtischen Altlastenkataster aufgenommen. Zudem liegt ein kleiner Teilbereich des "Deutz-Areals" im Nahbereich der Altablagerung 90101 (im nördlichsten Teil der Stegerwaldsiedlung). Für Teilbereiche des Änderungsbereiches liegen bereits Bodenuntersuchungen vor, für die Fläche des "Euroforum West" aus 03/2013, für die Fläche des "Otto-Langen-Quartier" aus 02/2005 und für das "Deutz-Areal" aus 05/2016. Für den Bereich des Mülheimer Hafens liegt keine Eintragung im Altlastenkataster vor, hier sind keine Nutzungsänderungen auf Grundlage der FNP-Änderung zu erwarten.

Gemäß der vorgenannten Bodenuntersuchungen sind im Änderungsbereich unter den vorhandenen Aufbauten bzw. der vormals industriell und gewerblich genutzten Flächen Aufschüttungen vorhanden von wenigen Dezimetern bis teilweise > fünf Meter Mächtigkeit. Je nach ehemaligen Produktionsbereichen wurden darin Schwermetallbelastungen (Blei, Zink) sowie Belastungen mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW), Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) sowie aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) festgestellt. Durch diese Belastungen werden teilweise die Prüfwerte der Bundesbodenschutz-Verordnung für Wohngebiete überschritten.

Prognose (Plan): Die geplante Ausweisung von gemischter Baufläche und Gemeinbedarfsfläche und Wohnbaufläche induziert die spätere Ansiedlung sensibler Nutzungen wie Wohnen, Schule und Kindertagesstätten sowie in den geplanten Grünflächen die Anlage von Kinderspielflächen. In diesen Bereichen muss eine Verträglichkeit bezüglich der Wirkpfade Boden – Mensch und Boden – Luft sichergestellt werden. In den Bereichen der geplanten Gewerbegebiete und gemischten Bauflächen, die neu bebaut werden, wird mit Bodenaushub für Keller und / oder Tiefgaragen zu rechnen sein. Hier erfolgt dann eine Sanierung durch Abfuhr der belasteten Auffüllungen.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Für die Bereiche des geplanten Gewerbegebietes, der gemischten Baufläche bzw. der Grünflächen, die nicht unterkellert bzw. erhalten bleiben, müssen Sanierungsuntersuchungen erstellt werden, in denen nutzungsbezogene Sanierungs- und Schutzmaßnahmen aufgezeigt werden. Die geschieht auf der Ebene der Baugenehmigungen.

Bewertung: Weite Teile des Änderungsbereiches sind als Altstandort ausgewiesen. Bodenuntersuchungen in Teilen des Änderungsbereiches zeigen Auffüllungen in unterschiedlichen Mächtigkeiten mit Anhaftung von Bodenverunreinigungen verschiedener Art, wie sie typischerweise unter langjährig genutzten Industriestandorten des Maschinenbaus zu erwarten sind. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung müssen nutzungsbezogene Sanierungskonzepte erstellt und deren Umsetzung gesichert werden. Die Herstellung einer Verträglichkeit mit geplanten sensiblen Nut-

zungen ist im Änderungsbereich grundsätzlich möglich, die vorgefundenen Bodenbelastungen stellen kein Hindernis für eine Sanierung bzw. Auskoffnung und Wiederverwertung oder Deponierung dar.

8.5.5.3 Gefahrenschutz (Hochwasser, Störfallrisiko, Starkregen)

Bestand:

Hochwasserschutz: Das Gebiet des Mülheimer Hafens sowie der westliche landseitige Teil des Änderungsbereiches liegen im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Rheins. Hiervon betroffen sind der größte Teil des "Euroforums West", der Auenweg und die Hafenstraße sowie die Grünflächen entlang der Kaimauer und des Auenweg (Rheinboulevard).

Bei einem Extremhochwasser wird der gesamte Änderungsbereich überflutet.

Die Hochwasserschutzlinie (hier: 11,90 m Kölner Pegel = 200-jährliches Hochwasser) gemäß Hochwasserschutzkonzept verläuft im südlichen Teil entlang des Bahndamms der ICE-Trasse und verschwenkt an der Bahnunterführung der Deutz-Mülheimer Straße nach Norden entlang dieser Straße. Auf Höhe der Karl-Theodor-Straße verschwenkt die Schutzlinie nach Westen und verläuft dann entlang der Hafenstraße.

Störfallrisiko - Gefahrgutliegeplätze im Mülheimer Hafen: Entlang der Landzunge im westlichen Hafenbereich hat das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln Liegeplätze für Frachtschiffe eingerichtet, die Gefahrgüter transportieren. Gemäß der europäischen Richtlinie ADNR 2015⁶ werden solche Gefahrgüter je nach Gefährlichkeit in drei sogenannte "Kegelklassen"⁷ unterteilt. Im Mülheimer Hafen sind sechs Liegeplätze für sogenannte Kegel 1-Schiffe und ein Liegeplatz für ein sogenanntes Kegel 2-Schiff vorhanden. Gemäß der vorgenannten Vorschrift müssen zwischen diesen Liegeplätzen und einer geschlossenen Wohnbebauung folgende Abstände eingehalten werden:

Kegel 1-Schiffe – 100 m

Kegel 2-Schiffe – 300 m

Der Änderungsbereich liegt randlich im 300 m Sicherheitsabstand, betroffen sind die Flächen des Otto-Langen-Quartiers und des Euroforum West. Das "Lindgens-Areal" (208. FNP-Änderung) ist vom 100 m-Radius betroffen.

Starkregen: Aufgrund der großflächigen Versiegelungen des Änderungsbereiches ist bei zukünftig zu erwartenden Starkregenereignissen als Folge des Klimawandels mit einem starken Abfluss von Niederschlagswasser an der Geländeoberfläche und dem Eindringen von Niederschlagswasser in Keller und unterirdische Räume bestehender Gebäude zu rechnen.

Prognose (Plan):

Hochwasserschutz: Die Umsetzung der geplanten Flächenausweisung von Gewerbegebiet und gemischter Baufläche führt zur Ansiedlung von Büro- und Wohnnutzung im Überschwemmungsgebiet. An die Umsetzung einer solchen Bebauung sind gemäß Wasserhaushaltsgesetz erhöhte Anforderungen zu stellen. Die Schaffung von Ersatzretentionsraum, Vermeidung einer Veränderung der Strömung, Vermeidung von Gefährdungen von Anliegern stromabwärts müssen bewältigt werden. Erste Studien zu den Bereichen "Euroforum West" und "Lindgens-Areal" zeigen, dass diese Anforderungen erfüllt werden können.

Störfallrisiko - Gefahrgutliegeplätze im Mülheimer Hafen: Durch die überwiegende Ausweisung von Gewerbegebieten im 300 m Radius kann dort die Ansiedlung störfallsensibler Nutzungen ausgeschlossen werden.

Starkregen: Die Umsetzung der geplanten Ausweisungen von Gewerbegebieten, gemischten Bauflächen und Gemeinbedarfsfläche im landseitigen Teil des Änderungsbereiches wird ebenfalls zu einem hohen Versiegelungsgrad führen mit der Problematik von oberflächlich ablaufendem Niederschlagswasser.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen:

⁶ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen

⁷ Kegel: kegelartiges blaues Signal, das gefahrgutbefördernde Schiffe am Bug oder Flaggenmast führen müssen

Hochwasserschutz: Für die geplanten neuen Nutzungen im Überschwemmungsbereich des Rheins sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Schutzkonzepte für den Hochwasserfall zu entwickeln und deren Umsetzung zu sichern. Ebenso sind die Anforderungen an hochwasserangepasstes Bauen sicherzustellen. Mit der Ausweisung einer Grünfläche entlang des "Auenweges" in den Bereichen "Euroforum West" und "Otto-Langen-Quartier" wird eine bauliche Nutzung in einem Teil des Überschwemmungsbereiches vermieden. Weitere Vermeidungs-/ Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Ebene der FNP nicht möglich.

Störfallrisiko - Gefahrgutliegeplätze im Mülheimer Hafen: Die Ausweisung von Gewerbegebieten im größten Teil des Bereiches innerhalb der Schutzradien stellt eine Vermeidungsmaßnahme dar. Hiermit werden störfallsensible Nutzungen ausgeschlossen und die Schaffung von Wohngebieten (mit Kitas, Kinderspielplätzen) verhindert. Damit wird dem entsprechenden Verbot der ADNR 2015 Rechnung getragen.

Starkregen: Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung werden Maßnahmen entwickelt, die das Risiko der Überflutung von Kellern oder Tiefgaragen durch Niederschlagswasser mindern. Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens "Deutz-Areal" werden der geplante Grünzug Mülheim-Süd und andere Freiflächen so ausgestaltet, dass sie als Rückhalteraum für oberflächlich abfließendes Regenwasser dienen können. Eine entsprechende Geländeneigung wird geplant. Für die weiteren Baugebiete im Änderungsbereich werden ähnliche Untersuchungen vorgesehen werden. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind dazu keine Maßnahmen möglich.

Bewertung: Der westliche Teil des landseitigen Änderungsbereiches liegt im gesetzlichen Überschwemmungsbereich des Rheins. Neben der Ausweisung von Gewerbegebiet und gemischter Baufläche wird dort auch Grünfläche ausgewiesen. Für die Bauflächen im Überschwemmungsbereich müssen in den nachfolgenden Bebauungsplan-Verfahren Schutzmaßnahmen entwickelt und deren Umsetzung gesichert werden. Eine grundsätzliche Umsetzung der geplanten Flächenausweisungen unter den Anforderungen des Hochwasserschutzes ist möglich.

Die Überlagerung von Schutzradien um die Gefahrgutliegeplätze im Mülheimer Hafen mit Gewerbegebiet setzt das Verbot der entsprechenden europäischen Richtlinie ADNR 2015 um, dass innerhalb der Schutzradien keine Wohngebiete liegen dürfen.

Minderungsmaßnahmen gegen oberflächlich abfließendes Regenwasser aus Starkregenereignissen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entwickelt und festgesetzt.

8.5.6 Kultur- und sonstige Sachgüter (§ 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe d BauGB)

Bestand: Aufgrund der ca. 150-jährigen Industrienutzung im Änderungsbereich wird die Bausubstanz von zahlreichen Industriebauten geprägt, die einen typischen Querschnitt durch die deutsche Industriearchitektur zeigen. Gemäß Vorgaben zum Werkstatt-Verfahren "Mülheimer Süden inklusive Hafen" (2013) sind im Änderungsbereich vier Gebäude / Hallen denkmalgeschützt und fünf weitere Gebäude als ortbildprägend eingestuft.

Prognose (Plan): Gemäß der Ausweisung von Gewerbegebieten, gemischten Bauflächen und Gemeinbedarfsfläche kann davon ausgegangen werden, dass ein Teil der vorhandenen Industriegebäude überplant wird. Die geplante FNP-Änderung dient als Grundlage zur Umsetzung der Ergebnisse des Werkstatt-Verfahren "Mülheimer Süden inklusive Hafen" zur Umstrukturierung des ehemaligen Industriegebietes zu einem modernen gemischten Quartier mit der Konsequenz, dass sich Bausubstanz in Teilen des Änderungsbereiches deutlich verändert.

Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Im Rahmen der FNP-Änderung sind keine solcher Maßnahmen notwendig. Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplan-Verfahren werden die denkmalgeschützten Gebäude / Hallen planungsrechtlich gesichert und deren Erhalt durch eine anschließende Umnutzung gesichert. Die ortsbildprägenden Hallen im Bereich des Otto-Langen-Quartieres werden teilweise überplant, teilweise berücksichtigt. Auch im Bereich des "Deutz-Areals" werden ortsbildprägende Hallenteile teilweise berücksichtigt.

Bewertung: Aufgrund der ca. 150-jährigen Industrienutzung im Änderungsbereich wird die Bausubstanz von zahlreichen Industriebauten unterschiedlicher Baualter und -Stile geprägt. Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude können durch eine Umnutzung erhalten werden. Mehrere

ortsbildprägende Hallen werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nur teilweise berücksichtigt. Regelungen zum Denkmalschutz sind auf der Ebene der FNP-Änderung nicht möglich.

8.5.7 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen)

Die geplante FNP-Änderung dient der Umstrukturierung eines in großen Teilen brachgefallenen, mindergenutzten und teilweise abgeräumten Industrieareals und der Sicherung der vorhandenen Hafennutzung. Dazu bestehen keine Standortvarianten. Vormalig nicht baulich genutzte oder versiegelte Flächen werden nicht in Anspruch genommen. Durch die Ausweisung von Grünflächen kommt es zur Entsiegelung vormalig bebauter /versiegelter Flächen.

Im Rahmen des Werkstatt-Verfahrens "Mülheimer Süden inklusive Hafen" wurden verschiedene städtebauliche Varianten diskutiert. Zur Umsetzung des Ergebnisses ist die Ausweisung von Gewerbegebieten, gemischten Bauflächen, Grünflächen, Wohnbauflächen, Flächen für Gemeinbedarf sowie Sondergebietsfläche (Hafen) erforderlich.

Entsprechend bestehen keine Standortalternativen oder Alternativen zu den geplanten Flächenausweisungen.

8.6 Zusätzliche Angaben

8.6.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung beziehungsweise Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Im Rahmen der Umweltprüfung zur 216. FNP-Änderung wurden folgende Untersuchungen / Unterlagen herangezogen:

- ACCON Köln: Gutachterliche Stellungnahme zu der zu erwartenden Geräuschsituation durch die gewerblichen Tätigkeiten sowie den Schiffsverkehr im Mülheimer Hafen an den östlich gelegenen Neubauvorhaben im Rahmen der 208. Und 216. FNP Änderung des Flächennutzungsplanes, Köln, 10/2019;
- ADU Cologne: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 6972/01 für das Lindgens-Areal in Köln-Mülheim, Köln 03/2016;
- ADU Cologne: Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und-immissionen zur Bebauungsplanänderung Euroforum Nord jetzt Cologneo I in Köln-Mülheim, Köln, 05/2016;
- ADU Cologne: Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und-immissionen zum Bebauungsplan Nr. 70470/11 Deutz-Areal in Köln-Mülheim, Dezember 2019, Köln;
- ADU Cologne: Deutz Areal in Köln Messung Erschütterungsimmissionen durch ICE-Trasse/Tag der Messung: 15.02-16.02.2018, Köln, 10.04.2018, 24 S.
- Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt: Schallimmissionspläne Verkehr, hier: Fluglärm, Köln, 2014;
- Büro für Schalltechnik Michael Mück: Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und –immissionen in der Umgebung der KoelnMesse in 50679 Köln, Herzogenrath, 08/2020;
- iMA Cologne GmbH: Luftschadstoffprognose zu den verkehrsbedingten Immissionen im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 69472/01 "Lindgens-Areal" in Köln-Mülheim", Köln, 03/2016;
- iMA cologne GmbH: Luftschadstoffprognose zu den verkehrsbedingten Immissionen gemäß 39. BImSchV im Bereich des Planvorhabens zum Bebauungsplan Nr. 70470/11 "Deutz-Areal" in Köln-Mülheim, Köln, 11/2019;
- Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH Köln: Werkstatt-Verfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen – Verkehrliche Betrachtung, Köln, 04/2014;
- Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Nutzungs- und planungsorientierte Gefährdungsabschätzung für das Bauvorhaben "Quartiersentwicklung Deutz Areal" in Köln-Mülheim, Köln, 05/2016;

- Dr. Tillmanns & Partner GmbH: Zusammenfassende Bewertung der für den Bereich Euroforum West vorliegenden Gutachten unter besonderer Berücksichtigung der geplanten Nutzung sowie der Restriktionen des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Bundes-Bodenschutz- und Altlasten-Verordnung (BBodSchV), Bergheim, 12/2009;
- geo_id: Gutachten Gelände der ehem. Gießerei der Deutz AG – Gefährdungsabschätzung Allgemeine Baugrundbeschreibung, Hattingen, 2005;
- Oliver Tillmanns: Bebauungsplan "Deutz-Areal in Köln-Mülheim" und Bebauung der ehemaligen Kantine – Artenschutzrechtliche Prüfung, Grevenbroich, 01/2017;
- Oliver Tillmanns: "Artenschutzrechtliche Prüfung zum Bebauungsplan Lindgens-Areal" in Köln-Mülheim, Grevenbroich, 11/2015;
- Naturgutachten O. Tillmanns: Bebauungsplan "Deutz-Areal" in Köln-Mülheim – Artenschutzrechtliche Prüfung, 02/2019, Grevenbroich, in Auftrag des Ingenieurbüro I. Rietmann, Königswinter;
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: Auszug aus der Planungshinweiskarte "Zukünftige Wärmebelastung" aus: Klimawandelgerechte Metropole Köln, Abschlussbericht, LANUV Fachbericht Nr. 50, Recklinghausen, 2013;
- Labor Dr. Rabe HygieneConsult: Auszug aus der Karte "Luftgüte in Köln" aus: Ermittlung der Luftqualität in Köln mit Flechten als Bioindikatoren, Essen, 12/2003;
- Stadtentwässerungsbetriebe Köln (AöR): Planungskonzept Mülheimer Süden inkl. Hafen, Fachbeitrag Niederschlagsentwässerung und Starkregenvorsorge, Köln 08/2014;
- Stadt Köln, Rheinenergie / ehemaliges Staatliches Umweltamt: Grundwassergleichen, Köln, 1987 bis 2003;
- Stadt Köln: Werkstatt-Verfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen – Aufgabenstellung, Anlage 19, Köln, 07/2013;
- Stadt Köln: Landschaftsplan, jeweils aktueller Stand;

Es liegen keine Hinweise zu technische Lücken oder fehlenden Kenntnissen zu einzelnen Umweltbelangen vor.

8.6.2 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen (Monitoring)

Die geänderten Flächenausweisungen werden nach Abschluss des FNP-Änderungsverfahrens in das Siedlungsflächen-Monitoring der Bezirksregierung Köln eingestellt.

8.6.3 Zusammenfassung

Nicht betroffen durch die geplante FNP-Änderung bewertet wurden die Umweltbelange:

- Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung/europäische Vogelschutzgebiete
- Eingriff/Ausgleich
- Boden
- Oberflächenwasser
- Abwasser
- Erneuerbare Energien/Energieeffizienz
- Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechts-verordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden
- Vermeidung von Emissionen (nicht Lärm/Luft, insbesondere Licht, Gerüche), sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern
- Erschütterungen
- Wechselwirkungen und Wirkungsgefüge zwischen einzelnen Umweltbelangen

Betroffen durch die geplante FNP-Änderung bewertet wurden die Umweltbelange:

Tiere: Im Änderungsbereich können untergeordnet Lebensstätten besonders und strenggeschützter / planungsrelevanter wildlebender Tierarten vorliegen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird durch Artenschutzprüfungen untersucht, ob solche Lebensstätten betroffen sind und ob Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind. Diese können vor Ort umgesetzt werden und stellen keine Planungsschranke dar. Entsprechend sind die geplanten Gebietsausweisungen im Rahmen der FNP-Änderung unter Aspekten des Artenschutzes umsetzbar.

Pflanzen: Faktisch führt die Umsetzung der FNP-Änderung dazu, dass im Änderungsbereich mehr Grünanteile geschaffen werden als im heutigen Zustand vorhanden sind, auch wenn die FNP-Änderung im Bereich des Hafens – zur Sicherung der dort vorhandenen Nutzungen – die Darstellung von Grünfläche dort zurücknimmt.

Biologische Vielfalt: Die nach den vorliegenden Erkenntnissen als gering zu bewertende biologische Vielfalt wird sich durch Umsetzung der FNP-Änderung eher verbessern als verschlechtern. Daher sind Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich.

Landschaftsplan: Die Betroffenheit des Landschaftsplanes ist aufgrund der geringen Flächengröße und der Nichtbeeinträchtigung von Schutzzweck und Entwicklungsziel nicht als erheblich zu bewerten.

Landschaft / Ortsbild: Mit der Ausweisung von gemischten Bauflächen, Gewerbegebieten und Grünflächen legt die FNP-Änderung die Grundlage für die geplante Umstrukturierung im Änderungsbereich. Diese wird zu erheblichen Veränderungen im Ortsbild führen durch die, in Teilen bereits erfolgte, Niederlegung zahlreicher Bestandsgebäude und den Neubau von Wohn- Büro- und weiteren Gewerbegebäuden. Denkmalgeschützte Gebäude werden erhalten bleiben. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Ortsbild als positiv zu bewerten, so dass keine Minderungs- / Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der FNP-Änderung fest zu legen sind. Im Bereich des Hafens werden aus der FNP-Änderung keine Veränderungen des Orts- und Landschaftsbildes resultieren.

Grundwasser: Die Grundwassersituation ist einerseits geprägt durch die Rheinnähe (Vorfluter) und andererseits durch die hohe Oberflächenversiegelung, die die Grundwassersituation auf der Landseite des Änderungsbereiches stark einschränkt. Die Grundwasserflurabstände schwanken zwischen 2 – 6m in Rheinnähe und zwischen 4 – 10 m im östlichen Änderungsbereich. Mit der Ausweisung von Grünflächen fördert der FNP hier die Entsiegelung von befestigten / bebauten Oberflächen und schafft damit die Voraussetzung zur Steigerung der Grundwasserneubildung im Änderungsbereich.

Klima, Kaltluft/Ventilation: Während der westlichste Teil des Änderungsbereiches (Hafenbecken, Uferbereiche) als klimaaktiver Raum bewertet wird, werden die Bereiche östlich von Auenweg und Hafenstraße als zukünftig (wärme-)belastete bzw. hoch (wärme-)belastete Siedlungsbereiche bewertet. Im überwiegenden Änderungsbereich wird auch zukünftig eine hohe Bebauungsdichte mit entsprechender sommerlicher Aufheizung und Einschränkung der Durchströmbarkeit zu erwarten sein. Durch die Ausweisung von Grünflächen im westlichen und im nördlichen Änderungsbereich wird die Ausdehnung einer lokalen Wärmeinsel kleinräumig gemindert. Mit einer großflächigen Zunahme hoch belasteter Siedlungsflächen ist daher im Änderungsbereich nicht zu rechnen.

Luftschadstoffe – Emissionen: Nach dem Niedergang der früher vorhandenen Schwerindustrie dominieren heute Luftschadstoff-Emissionen aus dem Straßenverkehr, Schiffsverkehr und Hausbrand. Mit Umsetzung der Planung werden die Emissionen aus dem Kfz-Verkehr und auch aus dem Hausbrand zunehmen, während eine Zunahme von Emissionen aus gewerblicher Produktion vermieden wird. Eine Quantifizierung der Zunahme ist nicht möglich. Minderungsmaßnahmen wie beispielsweise Nahwärmekonzepte oder Verbesserungen im ÖPNV-Angebot müssen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geprüft werden. Moderne Gebäude- und Heizungstechnik und die Lage des Änderungsbereiches in der Umweltzone des Luftreinhalteplanes lassen eine moderate Zunahme der vorgenannten Luftschadstoff-Emissionen erwarten.

Luftschadstoffe – Immissionen: Messwerte von Konzentrationen einzelner luftfremder Stoffe liegen für den Änderungsbereich nicht vor. Eine Flechtenkartierung aus der Anfang der 2000'er

Jahre zeigt eine mittlere Luftgüte an. Daraus und aus den vorliegenden Untersuchungen zu verkehrsbedingten Luftschadstoff-Immissionen bzw. zu Blei im Staubbiederschlag lässt sich ableiten, dass die geplante gemischte und gewerbliche Nutzung im Änderungsbereich unter lufthygienischen Aspekten umsetzungsfähig ist.

Darstellungen von sonstige Fachplänen, insbesondere des Wasser-, Abfall-, Immissionschutzrechtes

Luftreinhalteplan: Der Änderungsbereich liegt in der Umweltzone des Luftreinhalteplanes der Stadt Köln. Die Gebietsausweisungen werden nicht zu einer Zunahme von Schwerlastverkehr führen oder einer überdurchschnittlichen Zunahme der Verkehrsmenge im und am Änderungsbereich. Damit widerspricht die FNP-Änderung den Zielen des Luftreinhalteplans nicht.

Hochwasserschutzkonzept: Der Bereich entlang des Auenweges wurde aus dem Hochwasserschutzkonzept ausgeklammert, da hier der Hochwasserschutz im Rahmen der Neuordnung der brachgefallenden Industriegrundstücke geregelt werden soll. Diese Neuordnung erfolgt nun im Rahmen der Bebauungsplan-Aufstellungen in den Gebieten "Euroforum West und "Otto-Langen-Quartier".

Mensch / Gesundheit - Lärm: Unterschiedliche Teile des Änderungsbereiches sind teilweise erheblich belastet durch Straßen- und Schienenverkehrslärm sowie durch Gewerbelärm. Die geplante Gebietsausweisung von überwiegend Gemischter Baufläche wird dazu führen, dass in weiten Teilen des Änderungsbereiches keine industriellen Lärmemissionen mehr auftreten werden. Die Ausweisung von Gemischter Baufläche wird Wohnnutzung in teilweise erheblich verkehrslärmvorbelasteten Flächen ermöglichen. Minderungsmaßnahmen werden im Rahmen der parallel bzw. nachfolgend durchzuführenden Bebauungsplan-Verfahren im und am Änderungsbereich umgesetzt. Mit der Ausweisung von Gewerbegebieten östlich des Auenweg und westlich der Hafestraße reagiert die FNP-Änderung auf hohe nächtliche Lärmemissionen im Hafen und teilweise auch im Bereich der KölnMesse.

Mensch / Gesundheit - Altlasten: Weite Teile des Änderungsbereiches sind als Altstandort ausgewiesen. Bodenuntersuchungen in Teilen des Änderungsbereiches zeigen Auffüllungen in unterschiedlichen Mächtigkeiten mit Anhaftung von Bodenverunreinigungen verschiedener Art, wie sie typischerweise unter langjährig genutzten Industriestandorten des Maschinenbaus zu erwarten sind. Auf der Ebene der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne müssen nutzungsbezogene Sanierungskonzepte erstellt und deren Umsetzung gesichert werden. Die Herstellung einer Verträglichkeit mit geplanten Nutzungen ist im Änderungsbereich grundsätzlich möglich, die vorgefundenen Bodenbelastungen stellen kein Hindernis für eine Sanierung bzw. Auskoffnung und Wiederverwertung oder Deponierung dar.

Mensch / Gesundheit - Gefahrenschutz: Der westliche Teil des landseitigen Änderungsbereiches liegt im gesetzlichen Überschwemmungsbereich des Rheins. Neben der Ausweisung von Gewerbegebiet wird dort auch Grünfläche ausgewiesen. Für die Bauflächen im Überschwemmungsbereich müssen in den nachfolgenden Bebauungsplan-Verfahren Schutzmaßnahmen entwickelt und deren Umsetzung gesichert werden. Eine grundsätzliche Umsetzung der geplanten Flächenausweisungen unter den Anforderungen des Hochwasserschutzes ist möglich.

Die Überlagerung von Schutzradien um die Gefahrgutliegeplätze im Mülheimer Hafen mit Gewerbegebiet setzt das Verbot der entsprechenden europäischen Richtlinie ADNR 2015 um, dass innerhalb der Schutzradien keine Wohngebiete liegen dürfen. Minderungsmaßnahmen gegen oberflächlich abfließendes Regenwasser aus Starkregenereignissen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entwickelt und festgesetzt.

Kultur- und sonstige Sachgüter. Aufgrund der ca. 150-jährigen Industrienutzung im Änderungsbereich wird die Bausubstanz von zahlreichen Industriebauten unterschiedlicher Baualter und – Stile geprägt. Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude werden durch eine Umnutzung erhalten werden. Mehrere ortsbildprägende Hallen werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nur teilweise berücksichtigt. Regelungen zum Denkmalschutz sind auf der Ebene der FNP-Änderung nicht möglich.