

Tabellarische Darstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials im Bebauungsplanverfahren

Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan -Entwurf – Arbeitstitel: Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur in Köln-Deutz – eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde vom 05.08.2021 bis zum 06.09.2021 durchgeführt. Im Zeitraum der Beteiligung sind 39 Stellungnahmen eingegangen.

Nachfolgend werden die eingegangenen Stellungnahmen fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie ihre Berücksichtigung im weiteren Verfahren dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Stellungnahme der Verwaltung verwiesen.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
1	Bezirksregierung Köln		
2	Bezirksregierung Köln Höhere Landschaftsbehörde Köln		
3	Bezirksregierung Köln – Dezernat 25 – (Verkehr, IGVP und ÖPNV)		
3.1	Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o.g. Maßnahme.	Kenntnisnahme	
3.2	Hinweise Schienenverkehr: Von der Maßnahme sind auch die bestehenden Gleisanlagen der Hafenbahn betroffen, die beidseitig entlang des Hafenbeckens verlaufen. Aus diesem Grunde sind auch die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) an diesem Bauleitplanverfahren zu beteiligen, wenn noch nicht geschehen.	ja	<i>Die Häfen- und Güterverkehr Köln AG wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Diese wird unter der laufenden Nummer 37 behandelt.</i>
3.3	Ihre Aussage in der Begründung (zur FNP-Änderung, Seite 10 bzw. zum BP, Seite 3) bezüglich des erfolgten Abschlusses des Stilllegungsverfahrens gemäß § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) haben wir zur Kenntnis genommen. Ihren Hinweis an gleicher Stelle (zur FNP-	ja	<i>Der Antrag für das Freistellungsverfahren wurde parallel zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange bei der Bezirksregierung eingereicht. Zwischenzeitlich wurde das Verfahren abgeschlossen. Innerhalb des Plangebiets sind keine</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Änderung, Seite 10 bzw. zum BP, Seite 3), dass das Entwidmungs- bzw. Freistellungsverfahren gemäß § 23 AEG zurzeit durchgeführt werde, können wir nicht bestätigen. Ein Antrag für dieses Freistellungsverfahren ist bei uns noch nicht eingetroffen. Dieses Verfahren nach § 23 AEG ist bei uns zu führen, wenn es sich um öffentliche Betriebsanlagen einer Nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE) handelt.</p>		<p><i>gewidmeten Bahnflächen mit planfestgestellten Bahnanlagen mehr vorhanden.</i></p>
3.4	<p>Hinweis Straßenverkehr: Im Umfeld des Plangebietes sind verschiedene verkehrliche Maßnahmen und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe im angrenzenden Verkehrsnetz im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes untersucht worden. Hierbei wurde grundsätzlich festgestellt, dass die Verkehrsmengen an allen betrachteten Knotenpunkten entlang der Siegburger Straße mindestens mit einer ausreichenden Verkehrsqualität bei bestimmten Planfallkombinationen abgewickelt werden können. Die Untersuchungen werden weitergeführt und in Abstimmung mit den anderen zuständigen Behörden erfolgt eine Festlegung der notwendigen straßenverkehrlichen Maßnahmen.</p>	ja	<p><i>Die weitere Planung der verkehrlichen Entwicklung in den folgenden Bauleitplanverfahren für die Baufelder erfolgt in enger Abstimmung mit dem Dezernat 25 bei der Bezirksregierung und den anderen zuständigen Behörden.</i></p>
3.5	<p>Hinweis Hafenanlagenangelegenheiten: Auf dem Hafengelände findet heute vereinzelt noch Güterumschlag statt. Dieser wird aber wegfallen, sobald der Hafen umgestaltet ist.</p>	Kenntnisnahme	
3.6	<p>Der Deutzer Hafen sollte als Schutzhafen erhalten bleiben, dies ist hier schon im Vorfeld kommuniziert worden. Dieser Aspekt ist insbesondere für die Bundeswasserstraßenverwaltung von Interesse.</p>	ja	<p><i>Die rechtliche Einschätzung als möglicher Schutzhafen wurde im Vorfeld mit der Bundeswasserstraßenverwaltung erörtert. Es wurde vereinbart, durch entsprechende Festsetzungen sicherzustellen, dass in besonders gelagerten Fällen, die eine Schifffahrtssperre auf dem Rhein nach sich ziehen, temporär und für eine eng begrenzte Zeit den betroffenen Schiffen Zugang zum Hafenbecken nördlich der geplanten Kfz-Brücke gewährt wird.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>Die Bundeswasserstraßenverwaltung wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Diese wird unter der laufenden Nummer 21 behandelt.</i>
4	Bezirksregierung Köln – Dezernat 35.4 – (Denkmalschutz)		
5	Bezirksregierung Köln – Dezernat 51 – (Natur- und Landschaftsschutz, Fischerei)		
6	Bezirksregierung Köln – Dezernat 52 – (Abfallwirtschaft u. Bodenschutz- einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)		
6.1	<p>a) Anlagenüberwachung (BlmSchG) Im Plangebiet befindet sich die Arbeitsstätte der Theo Steil GmbH. Der Betreiber beabsichtigt die Umsiedlung des Betriebs in den Godorfer Hafen. Das Genehmigungsverfahren nach § 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) für die dortige Betriebsfläche ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Insofern ist bisher noch keine Stilllegungsanzeige gemäß § 15.3 BlmSchG für den Betrieb im Deutzer Hafen eingereicht worden. Der Betreiber wurde jedoch (zuletzt am 07.04.2021) darauf hingewiesen, dass mit der Stilllegung der Betriebsstätte die Pflichten gemäß § 5 Abs. 3 BlmSchG zu erfüllen sind. Das bedeutet unter anderem, dass von der Anlage wie vom Anlagengrundstück keine konkret schädlichen Einwirkungen ausgehen dürfen, die auf das Errichten, Betreiben oder Stilllegen der Anlage zurückzuführen sind. Da das Stilllegungsverfahren noch nicht begonnen wurde, ist die zeitliche Abwicklung des Verfahrens derzeit nicht absehbar.</p>	Kenntnisnahme	<i>Der neue Standort des Betriebs im Godorfer Hafen wurde zwischenzeitlich gem. BlmSchG genehmigt. Die Einstellung des Betriebs ist bis Ende des Jahres 2022 geplant.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
6.2	<p>b) Bodenschutz Das Gebiet des in Aufstellung befindlichen B-Plans/FNPs weist fast ausschließlich Flächen auf, die im Altlastenkataster der Stadt Köln geführt werden. Zudem liegt als sog. Zaunanlage in Landeszuständigkeit die Fa. Theo Steil im Plangebiet, deren Stilllegung im Jahr 2021 erwartet wird. Zu der Fa. Theo Steil sind der Oberen Bodenschutzbehörde keine Schadensfälle, Havarien etc. bekannt, zu denen das Sachgebiet Bodenschutz seitens der Anlagenüberwachung hinzugezogen worden ist. Planungen und sonstige Maßnahmen, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebietes i.S.d. o.g. Schreiben des Stadtplanungsamtes bedeutsam sein könnten, bestehen seitens des Sachgebietes Bodenschutz nicht.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die im Altlastenkataster der Stadt Köln geführten Flächen wurden orientierend untersucht. Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, werden gemäß § 9 Abs. 5 BauGB im Bebauungsplan gekennzeichnet.</i></p>
7	Bezirksregierung Köln – Dezernat 53 – (Immissionschutz – einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)		
7.1	<p><u>Allgemeines</u> Es wird darauf hingewiesen, dass für die in den Plangebieten derzeit ansässige Firma Theo Steil GmbH, Alfred-Schütte-Allee 20, 50679 Köln das hiesige Dezernat 52 (Abfallwirtschaft einschließlich anlagenbezogenem Umweltschutz) zuständige immissionsschutzrechtliche Genehmigungs- und Überwachungsbehörde ist und dass durch das Dezernat 53 keine hausinterne Beteiligung von Dezernat 52 oder Koordination von Stellungnahmen erfolgt.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Hinsichtlich der Firma Theo Steil GmbH wird auf die lfd. Nr. 6.1 verwiesen.</i></p>
7.2	<p>In den Planunterlagen wird auch auf die Ankermöglichkeit/Liegeplätze von Gefahrgutschiffen (sogenannten Kegelschiffen) sowie den daraus resultierenden Abstand zu bestimmten Nutzungen eingegangen. Diesbezüglich besteht seitens des Dezernates 53 keine fachliche Zuständigkeit.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Schützenswerte Nutzungen im Bereich des Deutzer Hafens liegen außerhalb des erforderlichen 100 m-Abstands zu einem Liegeplatz für Schiffe mit Kegel.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Eine Prüfung der entsprechenden Ausführungen in den Planunterlagen erfolgt daher nicht.		
7.3	Die vorgesehene Grundschule unterliegt nach hiesiger Auffassung dem Anwendungsbereich von § 3 ZustVU.	Kenntnisnahme	
7.4	<p><u>Luftverunreinigende Stoffe</u> Teile des Hafenbeckens können gemäß den Planbegründungen bei Schifffahrtssperren als Liegeplätze genutzt werden. Auf evtl. Immissionen an luftverunreinigenden Stoffen im Plangebiet durch den notwendigen Betrieb von z. B. Maschinen und Aggregaten zur Stromversorgung der Schiffe wird in den Planunterlagen nicht eingegangen.</p>	ja	<p><i>Zunächst ist zu beachten, dass die Nutzung des Hafens als Liegeplätze bei Schifffahrtssperren ein nicht regelmäßig vorkommendes, sondern ein außergewöhnliches und sehr seltenes Ereignis darstellt. Dieses stellt nicht die regelhafte Nutzung des Deutzer Hafens dar. Entsprechend unterliegen Auswirkungen dieses Notfalls, wie die Auswirkungen anderer Notfälle auch, nicht den Betrachtungs- und Regelungsmöglichkeiten der Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Bei Hochwasser wird am Pegel Köln ab der Marke II (ab 8,3m) die Schifffahrt eingestellt. In dem zurückliegenden Zeitraum 2009-2018 wurde dieser Pegel an insgesamt 7 Tagen überschritten (in 2011 an 4 Tagen und in 2018 an 3 Tagen).</i></p> <p><i>Zu sonstigen Sperrungen durch Havarie etc. liegen keine Informationen vor. Diese sind auch nur schwer für die Zukunft vorher-sagbar.</i></p> <p><i>Eine Sperrung der Schifffahrt stellt somit eine nicht vorherseh-bare Notsituation dar, bei der es ggfs. zu erhöhten Emissionsfrei-setzungen im Hafenbecken kommen kann.</i></p> <p><i>Die sich daraus ergebende Immissionssituation beeinflusst je-doch aufgrund der zu erwartenden geringen Auftretenshäufigkeit die Grenzwerte für die Jahresmittel wenn überhaupt nur geringfü-gig.</i></p> <p><i>Hinsichtlich der Kurzzeitwerte gibt es für NO2 den Grenzwert von 200 µg/m³ für das Stundenmittel, der max. 18 mal im Kalender-jahr überschritten werden darf. Eine Einschätzung kann aufgrund der nicht bekannten Emissionsorte und der unbekanntem Emissi-onsmenge und Dauer nicht erfolgen.</i></p> <p><i>Für PM10 darf der 24h-Mittelwert von 50µg/m³ max. 35 mal im Kalenderjahr überschritten werden. Aufgrund der zu erwartenden</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>geringen Auftretenshäufigkeit ist ein Erreichen der 35 Überschreitungstage recht unwahrscheinlich.</i>
7.5	<p><u>Lärm</u> Die in den Planbegründungen enthalten Angaben zur zukünftigen Lärmsituation in den Plangebieten berücksichtigen die schalltechnische Untersuchung der Firma ADU cologne (Bericht Nr. B1910004_01(1)_ver12Feb2021 vom 12.02.2021), in der gemäß der Nr. 5.8.1 der Bebauungsplanbegründung nicht nur die Auswirkungen des vorliegenden Teilplan "Infrastruktur", sondern die gesamte Umsetzung des sogenannten Integrierten Plans berücksichtigt werden. Zu dieser schalltechnischen Untersuchung ergeben sich die nachfolgenden Anmerkungen, die evtl. auch noch zu Überprüfungsbedarf bei den Planbegründungen führen:</p>	ja	<i>Die Hinweise wurden eingearbeitet.</i>
7.6	<p><u>Verkehrslärm</u> Die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) wurde mittlerweile durch die RLS-19 ersetzt. Auf evtl. Übergangsregelungen wird im Rahmen dieser Stellungnahme nicht eingegangen.</p>	Kenntnisnahme	<i>Für den Teilbebauungsplan Infrastruktur ist laut Übergangsverordnung noch die RLS-90 anzuwenden, da der Aufstellungsbeschluss vor dem Stichtag 31. März 2021 veröffentlicht wurde.</i>
7.7	<p>Für den Standort der geplanten Schule (Baufeld BF 12) erfolgen auf den Seiten 53/54, 71/72 sowie 86/87 gesonderte Auswertungen und Abbildungen. Dazu wird eine Überprüfung der Übereinstimmung der jeweiligen textlichen Angaben (Beurteilungspegel/Werte) mit den Abbildungen 6-4, 7-2 bzw. 8-3 angeregt. Weiterhin wird angeregt, den Orientierungswert für das Baufeld BF 12 in Tabelle 8-11 unter Berücksichtigung der zugehörigen Anmerkungen (siehe **) zu überprüfen.</p>	ja	<i>Eine entsprechende Überprüfung hat stattgefunden. Der Orientierungswert für das Baufeld 12 wurde angepasst.</i>
7.8	<p>Für die sogenannte "Nothafenfunktion" wurden gesonderte Berechnungen durchgeführt. Im Hinblick auf die geplante Schule erfolgt dazu aber keine entsprechende Auswertung bzw. Beurteilung.</p>	ja	<i>Der Anhang C des Lärmgutachtens enthält dazu die Abb. C08 und C09.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
7.9	<p><u>Freizeitlärm/Sportlärm</u> Zu den in Kap. 2 enthaltenen Angaben zu /9/ bzw. /22/ wird eine Überprüfung angeregt. Weiterhin wird eine einheitliche Begriffsverwendung (Freizeitlärmerrlass) angeregt. Auf die Verwendung von "/22/" auf Seite 103 für einen anderen Sachverhalt wird hingewiesen.</p>	ja	<p><i>Die Angaben und Begriffsverwendungen wurden angepasst bzw. vereinheitlicht.</i></p>
7.10	<p>Die Beurteilung der sogenannten Halle Steil, die als überdachte Sportfläche genutzt werden soll, erfolgt nach Freizeitlärmerrlass NRW und nicht nach 18. BImSchV, ohne dass dies erläutert wird. Auch wird der für diese Halle berücksichtigte Schalleistungspegel nicht begründet. Bei den in den Tabellen 13-1 und 13-2 verwendeten Bezeichnungen für Quelle/Vorgang handelt es sich vermutlich um redaktionelle Unstimmigkeiten.</p>	ja	<p><i>Diese sportliche Vielzweckfläche ist für die Allgemeinheit und nicht für Sportvereine vorgesehen, sodass eine Beurteilung nach der Freizeitlärmerrlass NRW durchzuführen ist. Das Gutachten wurden entsprechend ergänzt. Die flächenbezogene Schalleistung L_w für die Fläche „Halle Steil“ wurde analog der flächenbezogenen Schalleistung für eine Liegewiese (62 dB(A)) angesetzt. Die Halle besitzt wegen der nicht geschlossenen Wände keine nennenswerte Schalldämmung. Die Bezeichnungen in den Tabellen wurden geändert.</i></p>
7.11	<p>Für das geplante Freibad wird eine Überprüfung angeregt, ob hier nicht die Anwendung der 18. BImSchV und nicht der Freizeitlärmerrlass zutreffend ist (siehe auch Begründung zum Bebauungsplan, danach Nutzung des Freibades auch für die geplante Schule).</p>	ja	<p><i>Das Freibad und Hafenbecken Wasserspiele sind primär für die Allgemeinheit und nicht für Sportvereine vorgesehen, sodass eine Beurteilung nach der Freizeitlärmerrlass NRW durchzuführen ist. Das Gutachten wurden entsprechend ergänzt.</i></p>
7.12	<p>Für die in Kap. 13 genannten Einwirkzeiten wird eine Überprüfung angeregt (Einwirkzeiten an Werktagen tatsächlich länger als an Sonntagen?).</p>	ja	<p><i>Die Tabellen im Bericht und Berechnungen sind korrekt. Es sind die Einwirkzeiten im jeweiligen Beurteilungszeitraum zu untersuchen. Es wurde im Sinne eines Worst-case-Ansatzes von einer Vollbelegung in den Beurteilungszeiträumen (tags, tags innerhalb der Ruhezeit, nachts) ausgegangen.</i></p>
7.13	<p>Auf Geräuschspitzen (Spitzenpegel) wird nicht eingegangen.</p>	ja	<p><i>Angaben zu den Geräuschspitzen (Spitzenpegel) wurden ergänzt.</i></p>
7.14	<p>Nördlich der Schule sind nach dem "Integrierten Plan" neben der Halle Steil noch weitere Sport- bzw. Freizeitflächen vorgesehen. In der schalltechnischen Untersuchung wurden diese Flächen als Liegewiese berücksichtigt.</p>	ja	<p><i>Da derzeit noch keine konkrete Nutzung vorgegeben werden kann, wurde hilfsweise eine flächenbezogene Schalleistung analog einer Liegewiese (62 dB(A) pro qm zur Tagzeit) angesetzt. Es</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>ist anzumerken, dass gemäß Beiblatt der DIN 18005 für die Planung einer Gewerbefläche eine im Vergleich dazu geringere flächenbezogene Schalleistung von 60 dB(A) pro qm zur Tagzeit herangezogen werden sollte.</i>
7.15	Der Schulstandort befindet sich unmittelbar angrenzend an der Halle Steil, dem geplanten Freibad sowie sonstigen geplanten Sport- und Freizeitflächen. Daher wird für den Schulstandort eine gesonderte Auswertung bzw. Beurteilung vergleichbar wie beim Verkehrslärm angeregt.	nein	<i>Der Sport- und Freizeitlärm wurde für die ungünstigsten Fälle, d.h. Vollbelegung innerhalb der Ruhezeiten tags und lauteste volle Stunde nachts, berechnet. Diese Zeiträume liegen außerhalb der gewöhnlichen Schulunterrichtszeiten, so dass die mit Straßenverkehrslärm in ihrer Höhe vergleichbaren Pegel in den Karten bereits eine Überzeichnung der tatsächlichen Geräuschsituation für den Schulstandort innerhalb der gewöhnlichen Schulunterrichtszeiten wiedergibt.</i>
7.16	Nach Kap. 13.2 Abs. 5 sind die Freizeitlärmimmissionen bei der Auslegung des passiven Schallschutzes zu berücksichtigen. In Kap. 14 wird auf den Freizeitlärm aber offenbar nicht eingegangen.	nein	<i>In der DIN 4109 sind die Freizeitlärmgeräusche nicht aufgeführt und deshalb nicht bei der Berechnung der maßgeblichen Außenlärmpegel zu berücksichtigen. Im Bebauungsplan wird der passive Schallschutz aufgrund aktueller Rechtsprechung für den Fall einer freien Schallausbreitung im Plangebiet festgesetzt (Kapitel 14). Aufgrund der hohen Verkehrslärmimmissionen würde eine Berücksichtigung des Freizeitlärms ohnehin nicht zu einer Erhöhung der maßgeblichen Außenlärmpegel bei freier Schallausbreitung für die Festsetzung führen.</i>
7.17	<u>Gewerbelärm</u> Unklar ist, ob und wie gewerbliche Nutzungen im Plangebiet selber (z. B. Einzelhandel oder Parkhäuser) sowie haustechnische Anlagen berücksichtigt wurden (siehe auch Ausführungen auf Seite 8 Abs. 5).	nein	<i>Derzeit noch nicht näher spezifizierte gewerbliche Nutzungen im Plangebiet, wie beispielsweise Nah-, Energieversorgung sowie gemäß den textlichen Festsetzungen zulässigen gewerblichen Nutzungen inklusive Haustechnik und Tiefgaragen, etc. in den MU- und GE-Gebieten können in dieser Untersuchung zum Infrastrukturplan noch nicht betrachtet werden. Es ist künftig für diese gewerblichen Nutzungen Sorge zu tragen, dass die Vorgaben der TA Lärm eingehalten werden.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
7.18	Aus den Ausführungen zur Firma Schütte wird nicht klar, ob und wie die Firma Schütte bei der Ermittlung der Immissionen im Plangebiet konkret (zahlenmäßig) berücksichtigt wurde.	ja	<i>Im Sinne einer Worst-case-Abschätzung werden typische flächenbezogene Schalleistungen pro m² für GI-Gebiete über den gesamten Beurteilungszeitraum tags/nachts der TA Lärm für die gesamte Betriebsfläche der Fa. Schütte auf eine relative Höhe von 8 m angesetzt.</i>
7.19	Nach Seite 101 Abs. 2 ist im Plangebiet zukünftig nur nicht störendes Gewerbe vorhanden. Dies entspricht nicht den vorgesehenen textlichen Festsetzungen Nr. 1.1.1 und Nr. 1.2.1. Auf Geräuschspitzen (Spitzenpegel) wird nicht eingegangen.	ja	<i>In den textlichen Festsetzungen Nr. 1.1.1 und 1.2.1 werden Gewerbebetriebe eingeschränkt, so dass diese nur zulässig sind, wenn sie das Wohnen nicht wesentlich stören.</i>
7.20	Vorsorglich wird im Hinblick auf evtl. passive Schallschutzmaßnahmen im Anwendungsbereich der TA Lärm auf die Kommentierung Feldhaus Rn 21 zu Nr. 6 TA Lärm hingewiesen.	Kenntnisnahme	<i>Zum Schutz vor Gewerbelärm sind keine passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich bzw. sind solche auch nicht festgesetzt.</i>
7.21	<p><u>26. BImSchV</u> Das Dezernat 53 ist als Obere Immissionsschutzbehörde zuständig für Niederfrequenzanlagen zur Fortleitung von Elektrizität einschließlich Bahnstromfernleitungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) mit einer Spannung von 110.000 Volt (110 kV) oder mehr und somit auch für die südlich der Plangebiete verlaufende Bahnstromfreileitung (110 kV). Für die ebenfalls südlich der Plangebiete verlaufenden Bahnstromoberleitungen besteht für das Dezernat 53 keine immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit, jedoch sind diese Leitungen im Hinblick auf die Einhaltung von Grenzwerten mit zu berücksichtigen. Die Ausführungen in den Planbegründungen zu den v. g. Leitungen basieren im Wesentlichen auf dem Bericht Nr. 20/021 der Firma EM-Institut GmbH vom 17.08.2021 zu Messungen der magnetischen Felder am Rand der Plangebiete. Danach ist durch die Bahnstromfreileitung und die Bahnstromoberleitung insgesamt von einer deutlichen</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Eine zusätzliche Beteiligung des LANUV ist nicht notwendig, da der südliche Rand des Planungsgebietes "Deutzer Hafen" (nördlich der Straße "Am Schnellert") mindestens 50 Meter vom äußeren Leiter der Bahnstromfreileitung bzw. den Oberleitungen der Bahnstrecke entfernt ist. Gemäß den angesprochenen "Hinweisen zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder" des LAI (Stand 22.10.2014) ist bei Freileitungen mit einer Spannung von 110 kV bzw. Bahnoberleitungen der Bereich, in dem sich maßgebliche Immissionsorte befinden (d.h. den Bereich, in dem die Anlage einen signifikanten von der Hintergrundbelastung abhebenden Immissionsbeitrag verursachen kann), auf einen Streifen der maximalen Breite von zehn Meter neben dem äußeren Leiterseil der Leitung begrenzt. Daher kann auch ohne ausführliche Messungen davon ausgegangen werden, dass im Plangebiet die Vorgaben der 26. BImSchV bezüglich niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder eingehalten werden.</i> <i>Die detaillierte Beurteilung des geplanten 110 kV-Umspannwerks war nicht Gegenstand der bisherigen Untersuchungen. Hier liegt</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Unterschreitung des Grenzwertes der 26. BImSchV für magnetische Felder auszugehen. Eine Messung der elektrischen Felder wurde gemäß dem o. a. Bericht aufgrund der örtlichen Situation (Entfernung) nicht für erforderlich gehalten.</p> <p>Von hier wird darauf hingewiesen, dass seitens des Dezernates 53 keine fachliche Prüfung des o. a. Berichtes möglich ist. Dazu wäre eine entsprechende Beteiligung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) notwendig. Sofern dies Ihrerseits für notwendig erachtet wird, bitte ich um entsprechende Mitteilung.</p> <p>Die von der vorliegenden Bauleitplanung erfassten Flächen bzw. Baugebiete, bei denen von einem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen auszugehen ist, befinden sich bezogen auf die Bahnstromfreileitung außerhalb des Bereiches, der seitens der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) in ihrem Fachbericht „Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder“ (Stand 22.10.2014) für solche Niederfrequenzanlagen als Bereich für maßgebliche Immissionsorte (siehe Ausführungen im Abschnitt II.3.1) definiert wurde. Der v. g. Fachbericht kann auf der Homepage des LAI unter folgendem Link in der Rubrik „Physikalische Einwirkungen“ heruntergeladen werden: https://www.lai-immissionsschutz.de/Veroeffentlichungen-67.html</p> <p>In diesem Fachbericht wird für die Bahnstromfreileitung ein anderer Abstand und eine andere Bemessung des Abstandes (Bezug auf den äußeren Leiter) genannt als im Abstandserlass des MUNLV NRW aus 2007.</p> <p>Im Hinblick auf das vorgesehene Umspannwerk wird von hier davon ausgegangen, dass dieses Umspannwerk nicht durch die Stadt Köln selber oder die Stadtwerke Köln</p>		<p><i>es letztlich in der Verantwortung des Anlagenbetreibers (Stadtwerke Köln), die Umspannanlage so zu errichten, dass an den maßgeblichen Immissionsorten in der Umgebung der Anlage (diese befinden sich nach LAI in einem an die Anlage angrenzender Streifen der Breite von fünf Meter) die Vorgaben der 26. BImSchV eingehalten werden. Aufgrund der einschlägigen Erfahrungen des Energieversorgers auf diesem Gebiet kann jedoch erwartet werden, dass dieser die Einhaltung sicherstellen kann. Im Rahmen der hier dokumentierten Untersuchungen wurden zum Vergleich exemplarische Messungen an zwei im Stadtgebiet von Köln bereits in Betrieb befindlichen 110-kV-Umspannwerken vorgenommen. Die Messungen zeigten, dass auch unmittelbar an den Außenmauern der Anlagengebäude die Vorgaben der 26. BImSchV deutlich eingehalten werden.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>errichtet oder betrieben wird und sich somit auch unter Berücksichtigung von § 3 ZustVU keine immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für das Dezernat 53 ergibt.</p> <p>Nach dem Bericht Nr. 20/021 der Firma EM-Institut GmbH vom 19.08.2021 erfolgt die Anbindung des Umspannwerkes an das 110 kVNetz.</p> <p>Für diese Netzanbindung besteht aufgrund der genannten Spannung eine immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für das Dezernat 53. Weitere Angaben zu dieser Netzanbindung enthalten die Planunterlagen nicht, so dass keine Beurteilung erfolgt. Eine Beteiligung des LANUV NRW zum Bericht Nr. 20/021 der Firma EM-Institut GmbH vom 19.08.2021 ist von hier nicht erfolgt.</p>		
7.22	<p>Berücksichtigung § 50 BImSchG i. V. mit Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 5a BImSchG ("Störfallbetriebe")</p> <p>Zunächst wird darauf hingewiesen, dass in den Planbegründungen teilweise noch der Begriff "Seveso-II-RL" verwendet wird.</p> <p>Für die Gewerbegebiete GE 1 und GE 2 ist mit den textlichen Festsetzungen Nr. 1.1.4 und Nr. 1.2.4 vorgesehen, Anlagen, die einen Betriebsbereich bilden oder einen Teil eines solchen Betriebsbereiches darstellen, auszuschließen. In diesem Zusammen wird auf das von der Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesumweltministerium (KAS) in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten "Erarbeitung und Formulierung von Festsetzungsvorschlägen für die Umsetzung der Abstandsempfehlungen für Anlagen, die einen Betriebsbereich i.S.v. § 3 Abs. 5a BImSchG bilden, nach den Vorgaben des BauGB und der BauNVO" der Anwaltskanzlei Redeker/Sellner/Dahs hingewiesen, das sich zusammen mit dem Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten</p>	ja	<p><i>Die Begründung wurde entsprechend angepasst. Sogenannte Störfallbetriebe wurden im Bereich des Deutzer Hafens ausgeschlossen. Die Festsetzungen entsprechen den in Bauleitplänen der Stadt Köln verwendeten Musterfestsetzungen. Diese wurden unter Beachtung des angeführten Rechtsgutachtens erarbeitet.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BIm-SchG“ (KAS-18, 2. überarbeitete Fassung aus Nov. 2010) unter www.kas-bmu.de/kas-leitfaeden-arbeits-und-vollzugshilfen.html findet.		
7.23	<u>Sonstiges</u> Teilweise enthalten die Planbegründungen redaktionelle Unstimmigkeiten bei Verweisen (z. B. Verweis zum Luftreinhalteplan auf Kapitel Nr. 1.5.17, Verweis zu "Störfallbetrieben" auf Kapitel 1.5.19). Dazu wird eine Überprüfung bzw. Korrektur angeregt.	ja	<i>Die redaktionellen Unstimmigkeiten in der Begründung wurden angepasst.</i>
8	Bezirksregierung Köln – Dezernat 54 – (Wasserwirtschaft – einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)		
	Hochwasserschutz Zu der geplanten Aufstellung des Bebauungsplans „Deutzer Hafen -Teilplan Infrastruktur“ bestehen aus dem Bereich Hochwasserschutz folgende Anmerkungen:		
8.1	Retentionsraum Die Flächen des Plangebiets liegen vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Sich daraus ergebende Bauvorhaben bedürfen folglich in jedem Einzelfall neben einer bauordnungsrechtlichen Baugenehmigung vor einer Umsetzung zugleich einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 78 Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), für die das Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln zuständig ist. Diese Genehmigung kann nur in Aussicht gestellt werden, wenn gemäß § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG: 1. die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt und der Verlust von verlorengelassenem Rückhalteraum (bezogen auf das 100-jährliche Bemessungshochwasser) zeit- und wertgleich ausgeglichen wird, 2. der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert werden,	Kenntnisnahme	<i>Die Ausführungen zur Genehmigungssituation werden zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen gemäß § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG wurden bereits gutachterlich untersucht, in Teilen als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen und werden im weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt. Der Rückhalteraum für den Hochwasserfall wird mittels eines Retentionsraumkontos laufend überprüft und sichergestellt.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>3. der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt wird und</p> <p>4. das Vorhaben hochwasserangepasst ausgeführt wird.</p>		
8.2	<p>Um die Einhaltung der Retentionsraumbilanz im Plangebiet sicherzustellen, ist die Führung des, in den Unterlagen beschriebene Retentionsraumkontos, im Bebauungsplan nach Möglichkeit mit festzusetzen.</p>	nein	<p><i>Die Bezirksregierung Köln ist die Genehmigungsbehörde für sämtliche wasserrechtlichen Fragestellungen zum Bauen im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet und stimmt sich mit der StEB Köln als Betreiberin der Hochwasserschutzanlagen in Köln ab. In Abstimmung mit beiden Behörden wurde ein Retentionsraumkonto erstellt, welches von einem externen Fachbüro über die gesamte Bauzeit im Auftrag der Stadtentwässerungsbetriebe (als Betreiber der Hochwasserschutzanlagen) geführt und fortlaufend aktualisiert wird. Bei der späteren Bauausführung wird darauf geachtet, dass das Retentionsvolumen im Projektgebiet Deutzer Hafen im Vergleich zum IST-Zustand immer positiv bleibt, das bedeutet, dass zuerst Rückbaumaßnahmen zur Schaffung von zusätzlichem Retentionsvolumen umgesetzt werden, bevor durch Neubauten Retentionsvolumen verdrängt wird. Das Retentionsraumkonto ist jederzeit durch die StEB und die BZR Köln einsehbar und dient als Grundlage für die Einzelbaugenehmigungen. Eine Festsetzung zur Führung des Retentionsraumkontos ist jedoch mit den Mitteln des Planungsrechts nicht möglich. Zurzeit wird geprüft, in welcher Form eine öffentlich-rechtliche Sicherung möglich ist.</i></p>
8.3	<p>Hochwasserschutzanlagen: Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet liegt innerhalb des Planfeststellungsabschnitts 16 (Deutz bis Stammheim); innerhalb dieses Planfeststellungsabschnitts realisieren stationäre Schutzmauern und zum Teil mobile Elemente den Hochwasserschutz.</p>	ja	<p><i>Die Hinweise bezüglich der Notwendigkeit von Planfeststellungsverfahren für Änderungen an der Hochwasserschutzanlage werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planverfahren berücksichtigt. Die Wahl des Planverfahrens (Plangenehmigung oder Planfeststellung) erfolgt nach Einschätzung der Bezirksregierung.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Für alle Änderungen an der planfestgestellten Hochwasserschutzanlage ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, welches durch die Bezirksregierung Köln durchgeführt werden muss.		
8.4	<p>Entlang der Hochwasserschutzanlage gilt die Deichschutzverordnung (DSchVO) des Regierungsbezirks Köln und die damit verbundenen Einschränkungen und Verbote innerhalb der Schutzzonen I (4m) und II (20m). Die Verbote innerhalb der Schutzzone I für sonstige Hochwasserschutzanlagen gem. § 5 Abs.3 DSchVO beinhalten sowohl das Herstellen von baulichen Anlagen, Leitungen, Dränanlagen und Anlagen mit entsprechender Wirkung, die Entnahme von Bodenmaterial als auch das Vertiefen der Erdoberfläche sowie das Bepflanzen mit Bäumen und Sträuchern. Innerhalb der Schutzzone II für sonstige Hochwasserschutzanlagen ist die dauerhafte Schädigungen von deckenden Auelehmschichten verboten und die Entnahme von Bodenmaterial, das Vertiefen der Erdoberfläche, die Verlegung von unterirdischen Leitungen sowie die Schaffung von Dränanlagen und Anlagen mit entsprechender Wirkung, das Herstellen, wesentliche Ändern oder Beseitigen von Zier- oder Gartenteichen und Abzugsgräben, sowie das Errichten, wesentliche Ändern oder Beseitigen von baulichen Anlagen bedarf der Genehmigung. Auch das Pflanzen von Bäumen innerhalb der Schutzzone II bedarf der Genehmigung. Von den Verboten kann die Bezirksregierung Köln auf Antrag eine Befreiung erteilen, wenn das Vorhaben mit dem Hochwasserschutz und der Sicherheit der Hochwasserschutzanlage vereinbar ist und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern.</p>	ja	<p><i>Die Deichschutzverordnung wurde nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen und deren Maßgaben im Umweltbericht gewürdigt. Die Vorgaben für Bau- und Pflanzmaßnahmen im Bereich der Deichschutzverordnung werden zur Kenntnis genommen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
8.5	<p>Baukonstruktive Hochwasservorsorge</p> <p>Wie unter Punkt 6.3 der Begründung aufgeführt, müssen alle Straßen auf einem bis HQ 200 hochwassersicherem Niveau von 47,20 m ü.NHN verlaufen, sodass alle wichtigen Funktionen (Wohnen, Büros, Geschäfte) auch bei einem 200-jährlichen Hochwasser mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.</p> <p>Hinweis: Die Aus-, bzw. Einfahrten aus dem Gebiet wurden bisher noch nicht geplant. Hierfür wird voraussichtlich eine Änderung an der Hochwasseranlage erforderlich.</p>	ja	<p><i>Die Erschließungsmaßnahmen werden aus einer Hand in enger Abstimmung mit der Stadt Köln umgesetzt. Die Höhe der Erschließungsstraßen wird auf ein hochwassersicheres Niveau, ausgerichtet auf ein HQ 200 festgesetzt. Die Mindesthöhe liegt zwischen 47,13 und 47,41 m ü.NHN – je nach Lage im Plangebiet. Die Detailplanung der Aus- und Einfahrten erfolgt nicht auf der Ebene des Bebauungsplans. Wo die vorhandenen Hochwasserschutzanlagen betroffen sind, erfolgt eine Abstimmung mit der Bezirksregierung und ggf. eine Planfeststellung oder -genehmigung.</i></p>
8.6	<p>WRRL-Grundwasser:</p> <p>Zu der geplanten Aufstellung des Bebauungsplans „Deutzer Hafen -Teilplan Infrastruktur“ bestehen aus dem Bereich WRRL-Grundwassers keine Bedenken.</p> <p>Das Planungsgebiet des BP und des FNP „Deutzer Hafen“ der Stadt Köln liegt im Grundwasserkörper (GWK) 27_25 „Niederung des Rheins“. Dieser GWK ist in der 2. Zustandsbewertung gemäß EG-WRRL bezüglich des mengenmäßigen Zustandes mit „gut“ und im chemischen Zustand mit „schlecht“ bewertet. In der 3. Zustandsbewertung gemäß EG-WRRL ist dieser GWK sowohl bezüglich des mengenmäßigen als auch des chemischen Zustandes mit „schlecht“ bewertet.</p> <p>Die negative Veränderung des mengenmäßigen Zustandes des GWK 27_25 sind auf die Grundwasserabsenkung durch den Braunkohlenabbau zurückzuführen. Gemäß den im „Entwurf des Hintergrundpapiers Braunkohle“ dargestellten Ausführungen liegen die Voraussetzung für eine Festlegung abweichender, weniger strenger Bewirtschaftungsziele gemäß § 30 WHG für den GWK 27_25 vor.</p> <p>Der GWK 27_25 ist auf Grund von erhöhten Pflanzenschutzmittel- und Tri+Per-Werten in einem schlechten</p>	ja	<p><i>Die Aussagen zum mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers werden im Umweltbericht zum Bebauungsplan ergänzt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	chemischen Zustand, sowohl in der 2. Zustandsbewertung als auch in der 3. Zustandsbewertung.		
8.7	Ansonsten erkenne ich keine Betroffenheit in den Zuständigkeiten von Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln (Obere Wasserbehörde)	Kenntnisnahme	
9	Handwerkskammer zu Köln		
9.1	Seitens der Handwerkskammer zu Köln bestehen im Grundsatz gegen die Festsetzungen des o.g. Bebauungsplanes keine Einwände.	Kenntnisnahme	
9.2	Allerdings ist mit Blick auf das grundsätzliche Gewerbeflächendefizit der Verlust der aktuell gesicherten zusammenhängenden innerstädtischen gewerblichen Baufläche hoch.	Kenntnisnahme	<p><i>Die Entwicklung des Deutzer Hafens, der seine angestammte Rolle weitgehend verloren hat, ist ein wichtiger Baustein der Kölner Stadtentwicklung, um die Herausforderungen eines starken Wachstums mit einem hohen Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen zu bewältigen.</i></p> <p><i>Der vorliegende Bebauungsplan „Deutzer Hafen - Teilplan Infrastruktur“ setzt noch keine Baugebiete fest, sondern lediglich öffentliche Flächen, insb. Verkehrsflächen, Grünflächen, Wasserflächen und Flächen für den Gemeinbedarf. Baugebiete mit Festsetzungen zur Art der Nutzung werden in weiteren Teilbebauungsplänen festgesetzt. Geplant sind mehrere rein gewerbliche Baufelder im Süden des Plangebiets sowie gemischte Bauflächen in großen Teilen des Plangebiets, die eine Ansiedlung von Gewerbebetrieben ermöglichen, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Diese Entwicklungsmöglichkeiten bieten durch neu zu schaffende Arbeitsplätze eine Kompensation des Verlustes bestehender Gewerbestrukturen.</i></p> <p><i>Aufgrund von FNP-Änderungen wurden in den letzten zehn Jahren eine Vielzahl an Gewerbeflächen im Kölner Stadtgebiet planungsrechtlich vorbereitet. Im Deutzer Hafen sind mit der 227. FNP-Änderung ca. 50.000 m² Gewerbeflächen sowie ca. 164.000 m² Gemischte Bauflächen vorgesehen. Damit werden etwa 6.000 neue Arbeitsplätze im Deutzer Hafen geschaffen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
9.3	Des Weiteren muss sichergestellt sein, dass es für die Handwerksbetriebe südöstlich des Plangebietes nicht zu nachträglichen Auflagen oder Einschränkungen kommt.	ja	<i>Die angrenzenden Gewerbebetriebe wurden im Lärmgutachten berücksichtigt. Aufgrund der hohen Lärmbelastungen durch die Bahntrasse südlich des Plangebiets, sind im südlichen Geltungsbereich Gewerbegebiete geplant. Nachträgliche Einschränkungen oder Auflagen für vorhandene benachbarte Handwerksbetriebe südöstlich des Plangebiets sind daher nicht zu erwarten.</i>
9.4	Unsere Einwände richten sich gegen das Mobilitätskonzept, insbesondere gegen die Pläne für den MIV und den ruhenden Verkehr. Zum einen ist die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als innerörtliche Regelgeschwindigkeit nach unserer Ansicht weder aus Sicherheits- noch aus Umweltgründen zielführend. Im Gegenteil: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen führt zu erhöhtem Ausweichverkehr in Wohngebieten mit unerwünschten Folgewirkungen.	nein	<i>Für die HAUPTerschließung im Bereich des Deutzer Hafens – die Siegburger Straße sowie die Straße Am Schnellert – ist zurzeit keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist lediglich für die Quartiersstraßen sowie die Kfz-Brücke – und damit die interne Erschließung des Plangebiets vorgesehen. Aufgrund der Lage und der geplanten Verkehrsstruktur können Ausweichverkehre in benachbarte Wohngebiete ausgeschlossen werden.</i>
9.5	Zum anderen kritisieren wir, dass die Alfred-Schütte-Allee zwischen Drehbrücke und Südbrücke für den MIV gesperrt werden soll. Hier muss für unsere Handwerksbetriebe die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung vorgesehen werden, damit unsere Mitglieder zu ihrem potenziellen Einsatzort gelangen können.	nein	<i>Die Alfred-Schütte-Allee zwischen Drehbrücke und Südbrücke erfüllt im künftigen Quartier keine Erschließungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr. Sämtliche an der Alfred-Schütte-Allee gelegenen Baufelder können von Osten über die geplante Quartiersstraße erreicht werden.</i>
9.6	Des Weiteren sehen die Pläne vor, den ruhenden Verkehr größtenteils in Tiefgaragen und Parkhäusern unterzubringen. Auch den gewerblichen Nutzungen sollen entsprechende Stellplätze zugewiesen werden. Diese geplante Abschaffung von Parkplätzen im öffentlichen Raum macht das Parken in Kundennähe und damit am Einsatzort für unsere Handwerksbetriebe praktisch unmöglich. Die Erbringung von handwerklichen Dienstleistungen für die Bewohner des beplanten Gebiets wird somit unnötigerweise wesentlich erschwert. Man muss berücksichtigen, dass ein Fahrzeug im Handwerk nicht nur ein Transportvehikel, um eine Person oder einen Gegenstand von „A“ nach „B“	ja	<i>Im Bereich der Quartiersstraße, der Mühlenstraße und des Poller Kirchwegs sind Parkplätze im öffentlichen Raum vorgesehen. Der überwiegende Teil der Baublöcke im Deutzer Hafen wird von diesen Straßen unmittelbar erschlossen. Für Handwerker mit überdurchschnittlich großen Fahrzeugen, welche Arbeiten im Quartier des Deutzer Hafens auszuführen haben, besteht somit die Möglichkeit öffentliche Parkplätze im Hafengebiet außerhalb von Tiefgaragen zu nutzen. Handwerker mit gewöhnlichen Fahrzeugen können die Tiefgaragen der jeweiligen Baufelder nutzen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>zu befördern, ist. Das Handwerksfahrzeug ist vielmehr ein Arbeitsgerät mit multifunktionaler Ausstattung, das im Laufe eines Arbeitstages als „Transporter“, „mobile Werkstatt“, „fahrbares Ersatzteillager“ oder „Maschinenstandort“ dient. Eine „letzte Meile“, die separat über Logistiksysteme organisierbar wäre, gibt es daher im Handwerk in aller Regel nicht.</p> <p>Und auch dem Einsatz von Lastenfahrrädern oder der Nutzung von Sharing Systemen sind gewerkespezifische Grenzen gesetzt. Ein Glaser, der die Balkontür ersetzen muss, wird schlechterdings auf ein gewöhnliches Sharing-Angebot zurückgreifen können.</p> <p>Die Werkstattfahrzeuge des mobilen Handwerks müssen baustellennah in unmittelbarem Zugriff stehen und sind deshalb auf im gesamten Stadtgebiet gut verteilte Parkplätze angewiesen, und zwar im öffentlichen Raum. Tiefgaragen und Parkhäuser sind schon allein aufgrund der Tatsache, dass die Nutzfahrzeuge des Handwerks von ihren Maßen her nicht einfahren und abgestellt werden können, ungeeignet. Oft ist auch die Lage dieser Einstellplätze zu weit vom Einsatzort entfernt.</p> <p>Anders als Logistikbetriebe brauchen Handwerksunternehmen Abstellflächen, auf denen sie ihre Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum bis hin zu einem Arbeitstag – parken können.</p> <p>Im Sinne unserer Mitgliedsbetriebe fordern wir, den generellen Abbau von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu überprüfen beziehungsweise zu stoppen und die hier angesprochenen Bedürfnissen unserer Handwerksbetriebe bei Ihren Planungen zu berücksichtigen, denn nachhaltige Mobilitätspolitik darf nicht die Funktionsfähigkeit der Stadt gefährden. Kurz- und mittelfristig wird es für viele Einsatzbereiche im Handwerk kaum Alternativen zum Kfz geben. Deshalb braucht es aus Sicht des Handwerks integrierte,</p>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>inklusive und pragmatische Mobilitätskonzepte mit Augenmaß und Weitsicht. Die gute Erreichbarkeit von Kunden und Baustellen mit dem eigenen Kfz bleibt für die meisten Handwerks-betriebe dauerhaft eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche wirtschaftliche Betätigung. Dies gilt auch für stationäre Betriebe. Sie müssen für Kunden, Lieferanten und Beschäftigte erreichbar bleiben.</p>		
10	Industrie- und Handelskammer zu Köln		
10.1	<p>Der Deutzer Hafen ist ein innerstädtischer Standort von großer Attraktivität. Die geplante Umwandlung zu einem urbanen Wohn- und Büroquartier ist eine Konsequenz des voranschreitenden Strukturwandels. Von dieser Entwicklung sind auch gewerbliche und industrielle Unternehmen betroffen, die im Deutzer Hafen angesiedelt sind.</p> <p>Im gegenwärtig geltenden Flächennutzungsplan (FNP) sind die Flächen des hier gegenständlichen Areals fast ausschließlich als Gewerbeflächen (GE) und Industrieflächen (GI) ausgewiesen. Im Zuge der hiesigen Änderung des FNP sollen die Nutzungen dieser Flächen in weiten Teilen in Form eines Mischgebiets (MI) und in Teilen als Wohngebiet (W) ausgestaltet werden.</p> <p>Ausweislich der Planunterlagen führt die oben genannte FNP-Änderung zu einem Verlust an Gewerbe- und Industrieflächen von ca. 23,6 ha im Kölner Stadtgebiet. Die Verfügbarkeit von Gewerbe- und Industrieflächen stellt für ansiedlungswillige oder auch expansionswillige Unternehmen einen äußerst wichtigen Standortfaktor dar. Daher ist es für den Standort Köln von enormer Wichtigkeit, dass der hiesige Verlust einem adäquaten Ausgleich zugeführt wird. Am Wirtschaftsstandort Köln herrscht ein nicht unerheblicher Mangel an Wirtschaftsflächen. Nicht nur im Bestand, sondern auch an Flächen die das Potential zur</p>	Kenntnisnahme	Siehe Lfd. Nr. 9.2

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Neuausweisung als wirtschaftlich genutzte Fläche aufweisen.		
10.2	<p>Unter Bezugnahme auf die Stellungnahme der IHK Köln im hiesigen Verfahren vom 8. August 2018 weist die IHK erneut darauf hin, dass die Höhenentwicklung im Plangebiet einer transparenteren Kommunikation bedarf. Auf Grund seiner flächigen Darstellung, sind aus dem integrierten Plan weder die Verteilung (fast jeder Baublock weist einen Hochpunkt von 14 bis max. 20 Geschossen auf), noch die Häufigkeit der Häuser mit mehr als zehn Geschossen (17 im Plangebiet) ersichtlich.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Höhenentwicklung ist im Integrierten Plan Deutzer Hafen durch Einschrieb von Gebäudehöhen und Geschosszahlen dargestellt. Dieser wurde in mehreren Öffentlichkeitsveranstaltungen vorgestellt, er steht zum Download zur Verfügung und wurde mit seinen Höhen vom Rat beschlossen.</i></p> <p><i>Der Bebauungsplan Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur beschränkt sich im Wesentlichen auf die Festsetzung der Verkehrsflächen, Grünflächen, Flächen für den Gemeinbedarf sowie Wasserflächen. Bestandteile dieses Teilplans Infrastruktur sind außerdem ein erforderliches Umspannwerk inklusive eines Parkhauses sowie das ehemalige Hafenamts. Jenseits der vorgenannten Nutzungen werden keine Festsetzungen zu den einzelnen Baufeldern vorgenommen. Diese sind aus dem Geltungsbereich des Teilplans Infrastruktur ausgenommen. Die planungsrechtliche Umsetzung erfolgt schrittweise in weiteren Teilbebauungsplänen, in denen entsprechend eine Festsetzung der zulässigen Höhenentwicklung erfolgen wird. Ändern sich die ursprünglich geplanten Höhen, wird der Integrierte Plan fortgeschrieben und erneut vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossen, wie derzeit die Gebäudehöhen des „Ostdreiecks“ zwischen Siegburger Straße, Polter Kirchweg und Am Schnellert.</i></p>
10.3	<p>Die Bewertung der infrastrukturellen Auswirkungen des hiesigen Planvorhabens erfolgt auf der Grundlage des in den Planunterlagen enthaltenen Mobilitätskonzepts. Dieses stellt die Grundlage für ein Verkehrsgutachten dar, welches Maßnahmen für eine kurzfristige leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung aller Verkehrsarten ableiten soll. Das Verkehrsgutachten ist noch nicht fertiggestellt. Die nachfolgende Stellungnahme erfolgt daher auf Grundlage des aktuellen Sach- und Arbeitsstandes Dezember 2020.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Das Verkehrsgutachten war zum Zeitpunkt der TÖB-Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB bis auf die endgültige Aussage zum Planfall „Am Grauen Stein“ weitestgehend fertig gestellt. Das Gutachten wurde nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb vor der Offenlage finalisiert.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
10.4	Grundsätzlich steht die IHK Köln den Zielen des Mobilitätskonzeptes, das die Minimierung der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Förderung des Umweltverbundes vorsieht, positiv gegenüber. Bei der Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen müssen jedoch veränderte Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	
10.5	So fehlen konkrete Aussagen darüber, wie Lieferverkehre in dem Gebiet künftig abgewickelt werden sollen. Die Zunahme des Online-Handels und die damit verbundene Zunahme des Lieferverkehrs finden in diesem Konzept keine Erwähnung. Das KEP-Sendungsvolumen in Köln lag 2019 bei 49 Mio. Sendungen. Pandemiebedingt ist 2020 mit rund 54. Mio. Sendungen ein starker Anstieg zu verzeichnen. Für den Transport der Sendungen sind 2019 in Köln täglich rund 10.000 Lieferfahrzeuge unterwegs, Tendenz steigend ¹ . Die Aufstellung eines Lieferkonzeptes mit innovativen Ansätzen für die Abwicklung der Lieferverkehre in dem Plangebiet ist dringend erforderlich. (Siehe Studie IHK Köln, „Laden und Liefern im Kölner IHK-Bezirk“, Juni 2021)	ja	<p><i>Für die Quartierslogistik und den Wirtschaftsverkehr im Deutzer Hafen bestehen konzeptionelle Planungen, welche mit fortschreitender Planungstiefe weiter konkretisiert werden. In Abhängigkeit der konkreten gewerblichen Nutzungen in den jeweiligen Baufeldern werden Anforderungsprofile entwickelt und entsprechend angepasste Lösungen (z.B. Ladezonen) eingerichtet. Intensive Lieferverkehre müssen auf das jeweilige Baufeld verlagert werden. Hierbei können bei der Planung des Baufeldes die dadurch auftretenden Randbedingungen (z.B. die Befahrbarkeit der Grundstückszufahrten) berücksichtigt werden. Auch Lösungsansätze in der Anpassung betriebliche Abläufe, wie beispielsweise die Anlieferung von Waren in Großfahrzeugen an zentralen Stellen im Randbereich des Quartiers sind denkbar. Die anschließende Belieferung innerhalb des Quartiers kann mit kleinen Lieferfahrzeugen auch emissionsfrei durch Elektrofahrzeuge bedarfsgerecht erfolgen.</i></p> <p><i>Ein vergleichbares Prinzip ist auch für die Zustellung von Post und Paketsendungen denkbar. Der Lieferverkehr kann auf der „letzten Meile“ verkehrsreduzierend und emissionsarm durch z.B. Lastenräder gestaltet werden. Ergänzend dazu ist ein flächendeckendes Angebot von Paketfach- oder Paketschließanlagen denkbar. Zur Flächenreduzierung empfiehlt es sich, hier ein anbieterneutrales Konzept zu etablieren, so dass verschiedene teilnehmende Lieferpartner eine gemeinsame Anlage nutzen können.</i></p> <p><i>Das Mobilitätskonzept wurde entsprechend ergänzt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
10.6	Die Elektromobilität ist ein Schlüssel für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung. Voraussetzung ist eine flächendeckende Ladeinfrastruktur. Das Mobilitätskonzept macht hierzu keine Aussagen. Es fehlen konkrete Angaben über mögliche Standorte für öffentliche Lademöglichkeiten. Diese müssen in das Konzept aufgenommen werden.	ja	<i>Im Teilplan Infrastruktur wird mit der Festsetzung der Energiezentrale in Verbindung mit dem Parkhaus im Baufeld Ost04 ein erster Schritt zur Bereitstellung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur vollzogen. Vor diesem Hintergrund wurden Ladestationen für Elektrofahrzeuge im Baufeld Ost04 ausdrücklich als zulässig festgesetzt. Im Rahmen der folgenden Bauleitplanverfahren für die einzelnen Baufelder wird der Bedarf von Ladeinfrastruktur in den Tiefgaragen ermittelt. Im Mobilitätskonzept sind außerdem weitere Mobilitätsstationen, verbunden mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität, vorgesehen, die sich gleichmäßig über das gesamte Plangebiet verteilen.</i>
10.7	Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zur Bewertung der vorhandenen und zukünftigen Verkehrsabläufe beinhaltet im Prognose-Nullfall die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie alle im Untersuchungsgebiet geplanten Vorhaben bis 2035. Inwieweit auch die Daten der Pendlerverkehre eingearbeitet wurden, ist unklar. Da die Pendlerzahlen seit Jahren stetig steigen, sollten diese Zahlen berücksichtigt werden.	ja	<i>Die Pendlerverkehre wurden in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.</i>
10.8	Die aktuell favorisierte Planfallkombination beinhaltet u. a. die Umgestaltung der Siegburger Straße im Bereich „Am Schnellert“ und „Rolshover Straße“. Die gemeinsame Führung vom MIV und Stadtbahn im Mischverkehr, der durchgehende Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und die Neuordnung der Stellplätze sollen zu einer Beschleunigung des ÖPNV und zur Reduzierung des Durchgangsverkehres führen. Die Annahme beruht darauf, dass die meisten Neuverkehre aus dem Deutzer Hafen über Norden abgewickelt werden und lediglich 30 % in Richtung Süden durch Poll fahren. Nicht berücksichtigt wird, dass bereits heute die Siegburgerstraße durch Poll als direkter Weg zur Autobahnauffahrt A 4 genutzt wird. Hierdurch kommt	ja	<i>Das Verkehrskonzept sieht vor, dass eine Umgestaltung der Siegburger Straße im Bereich zwischen den Straßen Am Schnellert und Auf dem Sandberg in Kombination mit Anpassungen im Bereich der Straße Im Hasental und des Deutzer Rings (B 55) eine Abwicklung der durch die Entwicklung des gesamten Deutzer Hafens erzeugten Verkehre erfolgen kann. Durch diese Maßnahmen werden die neu entstehenden Verkehre auf den Deutzer Ring und im weiteren Verlauf auf den östlichen Zubringer (L 124) verdrängt. Diese Straßen sind aufgrund ihres überregionalen Charakters als Landes- bzw. Bundesstraße für die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre prädestiniert. Die prognostizierten Verkehrsmengen können in diesem Planfall in den maßgebenden</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	es im Berufsverkehr zu Rückstaus auf der Siegburgerstraße und damit zu Behinderungen der im Mischverkehr fahrenden Straßenbahnlinie 7. Wie es zu einer Beschleunigung des ÖPNV kommen soll, müsste genauer begründet werden, auch vor dem Hintergrund der geplanten neuen Stadtbahnlinie 8 zwischen Porz und Sülz, die mit der Linie 7 zu einer Taktverdichtung führen soll.		<i>Spitzenstunden mindestens mit einer ausreichenden Verkehrsqualität an allen betrachteten Knotenpunkten abgewickelt werden.</i>
10.9	Alternativkonzepte, wie die Reaktivierung der Gleise der Hafenbahn für den Stadtbahn- und Logistikverkehr, sollten in die Untersuchung mit einbezogen und geprüft werden. Dies könnte insbesondere zur Entlastung der Siegburgerstraße führen.	nein	<i>Die Gleise der HGK südlich des Deutzer Hafens sind zunächst weiterhin betriebsnotwendig. Die perspektivische Nutzung der HGK-Trasse als Stadtbahntrasse wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung betrachtet. Eine Umsetzung scheitert an der Höhenlage der Straßen nördlich des Bahndamms, da diese hochwassergeschützt ausgeführt werden und entsprechend über dem heutigen Niveau liegen. Eine Durchführung unter der Bahntrasse ist damit nicht möglich. Zusätzlich ist ein Verschwenk von der Trasse auf die Straße Am Schnellert aufgrund des Flächenbedarfs durch die erforderlichen Radien nicht möglich. Darüber hinaus ist ein paralleler Betrieb auf der HGK-Trasse und der Siegburger Straße fahrplantechnisch für die KVB nicht umsetzbar. Die südlich der Südbrücke verlaufenden Gleise der Hafenbahn sind aufgrund des Trassenverlaufs abseits der Siedlungsschwerpunkte nicht zweckmäßig für den ÖPNV nutzbar. Eine langfristige Umnutzung der Trasse z.B. als Radweg ist denkbar. Der betroffene Bereich liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.</i>
10.10	Die Optimierungsmaßnahmen auf den Straßen im Hasental, der B55 Deutzer Rind und der L124 östlicher Zubringer sind zu begrüßen.	Kenntnisnahme	
10.11	Die verkehrliche Anbindung des Unternehmens Alfred Schütte AG muss während und nach der Umbauphase sichergestellt sein. Die Straße „Am Schnellert“ muss so ertüchtigt sein, dass sie weiterhin als Erschließung für das Unternehmen Alfred H. Schütte GmbH & Co. KG dienen	ja	<i>Die Befahrbarkeit der Straße Am Schnellert ist während (und nach) der gesamten Umbauphase gewährleistet. Im künftigen, umgestalteten Straßenraum ist die Fahrgasse nördlich des bestehenden Straßenverlaufs vorgesehen. Insofern kann die vorhan-</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>kann. Für das Unternehmen dürfen keine Einschränkungen in der Straßenqualität, -breite und -belastbarkeit entstehen. Insbesondere auch dann nicht, wenn es zu Anpassungen der Straße an eine hochwassersichere Nutzungsebene kommt. Die Unterführung der Südbrücke für Lkw muss weiterhin gesichert sein. Hier muss auch die Straßen-Verkehrslärmproblematik betrachtet werden. Zudem muss dem Unternehmen früh kommuniziert werden, wie der Verkehr während der Umbauphase abgewickelt werden soll. Viele Lkw fahren über die Straße „Am Schnellert“ im Norden. Die Durchquerung der Wohngebiete in Richtung Süden ist nicht möglich.</p>		<p><i>dene Erschließung so lange erhalten bleiben, bis die neue Fahr-gasse gemäß Verkehrsanlagenplanung für den öffentlichen Ver-kehr genutzt werden kann.</i></p> <p><i>Die verkehrstechnischen Randbedingungen für die Erschließung der Fa. Schütte sind insofern auch unter Berücksichtigung der Entwicklung des Deutzer Hafens gegeben.</i></p>
10.12	<p>In der durch die 227. Änderung des FNP beabsichtigten Darstellung (Anlage 3) ist auf der östlichen Seite des Plangebietes ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel vorgesehen. Im – den Planunterlagen beiliegenden – integrierten Plan wird für die auf das Sondergebiet entfallende Fläche eine Nutzung als Markthalle festge-setzt. Die IHK Köln weist darauf hin, dass sich die vorge-sehene Nutzung als Markthalle nicht mit der üblichen Art der Nutzung durch großflächigen Einzelhandel in Einklang bringen lässt.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Das Baufeld 04, das im FNP als SO dargestellt wird, liegt außer-halb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur“. Im Rahmen des Bebauungsplanverfah-rens für den entsprechenden Teilplan, findet eine Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB statt, bei dem dieses Baufeld im Fokus steht.</i></p> <p><i>Im Integrierten Plan ist ein sogenannter „Suchraum Einzelhandel“ vorgesehen, der die Baufelder 03, 04, 05 sowie Ost 01 und Ost 02 umfasst. In diesem Bereich ist ein Stadtteilzentrum vorge-sehen, in dem auch großflächiger Einzelhandel möglich sein wird. Eine Präzisierung der Nutzungen erfolgt in den Planverfahren der Teilbebauungspläne zu den jeweiligen Baufeldern.</i></p>
10.13	<p>Die IHK Köln hat zur Kenntnis genommen, dass für das Plangebiet eine Bewertung der Hochwasserrisikolage vor-genommen wurde. Bei der Flutkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 kam es verbreitet zu massivsten Schäden. In ei-nigen Gebieten wurden die Grenzwerte, die in der Ver-gangenheit zur Bewertung des Hochwasserrisikos prog-nostiziert wurden, um bis zu dem Dreifachen übertroffen. Aus diesem Grunde regt die IHK Köln an, die gegenwärt-</p>	ja	<p><i>Die Bewertung des Hochwasserrisikos im Gesamtgebiet Deutzer Hafen orientiert sich am vorhandenen Hochwasserschutzkonzept der Stadt Köln (Beschluss zum Hochwasserschutz im Planfest-stellungsabschnitt 16 durch den Rat der Stadt Köln am 23.04.1998, Ds-Nr. 1690/097). In diesem Schutzkonzept wurden auf Basis von Risikobewertungen und Wirtschaftlichkeitsbetrach-tungen für das gesamte Kölner Stadtgebiet Schutzgrade definiert, welche in den letzten Jahren auch umgesetzt wurden. Im Plan-feststellungsabschnitt (PFA) 16, in welchem das Gesamtgebiet</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>tige Bewertung der Hochwasserrisikolage im Deutzer Hafen auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der Flutkatastrophe entsprechend anzupassen.</p>		<p><i>Deutzer Hafen liegt, ist das Schutzziel auf ein 200-jährliches Rheinhochwasser ausgelegt. Diese Schutzhöhe auf Basis der bestehenden Hochwasserschutzlinie im Bereich des Deutzer Hafens bildet nach Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln und der Stadtentwässerungsbetriebe Köln die Maßgabe für die hochwasserangepasste Bauweise im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet. Da in den letzten Jahren am Rhein basierend auf dem Aktionsplan Hochwasser eine Vielzahl von Hochwasserpoldern umgesetzt wurden, welche bei mittleren (HQ100 gem. StEB Köln) und seltenen Hochwasserereignissen (HQ200 gem. StEB Köln) geflutet werden können, verändert sich entsprechend die Hochwasserstatistik. Die Eintretenswahrscheinlichkeit wird – in Abhängigkeit des konkreten Hochwasserfalls – zum Teil geringer. In der Folge kann die real erforderliche Schutzhöhe als niedriger angenommen werden. Demnach ist liegt gewählte Schutzhöhe für die hochwasserangepasste Bauweise auf bzw. über dem Niveau des aktuellen HQ200.</i></p>
10.14	<p>Schließlich entfällt durch den Wegfall der Hafenfunktion des Deutzer Hafens nicht seine Funktion als Schutzhafen. Die Binnenschifffahrt muss über eine ausreichende Kapazität an Schutzhäfen verfügen. Diese wäre mit dem Wegfall des Schutzhafens im Deutzer Hafen nicht mehr gewährleistet, vor allem da ein Alternativstandort im Kölner Raum nicht vorhanden ist. Dies steht im Widerspruch zu den Vorgaben des Landesentwicklungsplans NRW (LEP NRW), der unter Punkt 8.1-10 eine „bedarfsgerechte Infrastruktur für die Binnenschifffahrt“ vorschreibt. Die städtebauliche Neuplanung muss mit der Schutzhafenfunktion harmonisiert werden, da auch aufgrund der klimatischen Veränderungen Schiffe immer häufiger auf einen Hafenplatz angewiesen sind.</p>	ja	<p><i>Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zur laufenden Nummer 3.6 verwiesen. Der Deutzer Hafen wird seit dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP) von 08/2019 nicht mehr als landesbedeutsamer Hafen eingestuft.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
10.15	Nach all dem bestehen bei der IHK Köln erhebliche Bedenken, sowohl gegen die 227. Änderung des Flächennutzungsplans als auch gegen den o.g. vorhabenbezogenen Bebauungsplan.	Kenntnisnahme	<i>Die vorgenannten Aspekte werden geprüft bzw. ergänzt und weitestgehend berücksichtigt.</i>
11	KölnBusiness Wirtschaftsförderung GmbH		
11.1	Der Geltungsbereich des Teilplans Infrastruktur umfasst eine Fläche von 27,8 ha einschließlich 8,1 ha Wasserfläche. Er umfasst die Straßenverkehrsflächen des vorhandenen Verkehrsnetzes (Siegburger Straße, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee), sowie des geplanten Straßennetzes einschließlich Plätze und Hafenpromenade, außerdem die Grünflächen sowie die Wasserfläche des Hafenbeckens. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans mit der Nr. 68439/03 wird der Anstoß gegeben, das Hafengelände zu einem gemischt genutzten urbanen Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes wird durch die 227. Änderung des Flächennutzungsplanes die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Deutzer Hafens gelegt.	Kenntnisnahme	
11.2	Insgesamt entfallen im Plangebiet 16,8 ha Industriegebiet und 6,8 ha Gewerbegebiet. Eine für den Wirtschaftsstandort Köln wünschenswerte flächenmäßige Kompensation der wegfallenden 16,8 ha GI- und 6,8 ha GE-Flächen ist nicht bekannt.	ja	<i>Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zur laufenden Nummer 9.2 verwiesen.</i>
11.3	Die Firma Schütte liegt rund 300 m südlich des Plangebietes. Zwar geht das Lärmgutachten von ADU cologne 2021 davon aus, dass die Richtwerte der TA Lärm im Plangebiet durch die Gewerbelärmmissionen der Fa. Schütte in der heutigen Ausprägung eingehalten werden, potenzielle Betriebserweiterungen, wurden hier jedoch nicht berücksichtigt. Südlich des Plangebietes sieht der Flächennutzungsplan eine industrielle Nutzung vor. Die im FNP als GI-Gebiet dargestellte Fläche wird nicht bis in den	ja	<i>Das Industriegebiet, in dem die Firma Schütte liegt, wird von den geplanten schutzwürdigen (Wohn-)Nutzungen im Bereich des Deutzer Hafens durch den Bahndamm sowie ein geplantes Gewerbegebiet getrennt (siehe auch 227. Flächennutzungsplanänderung). Die südlichen Baufelder dienen mit ihrer hohen und dichten Bauweise als schallmindernd für die nördlich angrenzenden Nutzungen. Gemäß der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan entstehen durch die Entwicklung des Deutzer Hafens keine</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>nördlichen Bereich ausgenutzt, würde sich aber für Betriebserweiterungen oder Neuansiedlungen anbieten. Eine solche Betriebserweiterung oder Neuansiedlung dürfte durch die heranrückende Wohnbebauung eingeschränkt werden. Entsprechend sind die gewerblichen Betriebe durch aktive Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet zu schützen.</p>		<p><i>Einschränkungen für eine Betriebserweiterung der Firma Schütte bzw. die weiteren, im Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen und industriellen Bauflächen südlich der Bahntrasse. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur“ werden keine schützenswerten Wohnnutzungen festgesetzt. Die Notwendigkeit passiver Schallschutzmaßnahmen wird in den folgenden Planverfahren baufeldweise untersucht. Dabei wird das vorhandene Planungsrecht und die Erweiterungsmöglichkeiten der Firma Schütte berücksichtigt.</i></p>
11.4	<p>Im Bereich des Deutzer Hafens sind diverse Gewerbe- und Industrienutzungen angesiedelt, welche mit in Kraft treten des vorliegenden Bebauungsplanes weitestgehend verlagert oder aufgegeben sein werden. Für Betriebe wie das Asphalt-Mischwerk konnte bis heute, auch aufgrund des Mangels an verfügbaren GE- und GI-Flächen im Stadtgebiet Köln, kein Alternativstandort gefunden werden. Aufgrund der geringen Entfernung zwischen der im Bebauungsplan dargestellten Fläche für Gemeinbedarf und dem Asphalt-Mischwerk wird keine langfristige Fortführung des Betriebs der Mischwerke möglich sein. Entsprechend könnten Arbeitsplätze verloren gehen.</p>	ja	<p><i>Durch eine bedingte Festsetzung zur Nutzungsaufnahme der Grundschule wird im Teilplan Infrastruktur sichergestellt, dass die weitere Entwicklung erst nach Aufgabe und Rückbau des Asphalt-Mischwerks erfolgen wird. Eine Einigung mit dem Betreiber erfolgt außerhalb des aktuellen Bauleitplanverfahrens, eine Betriebsaufgabe des derzeitigen Standorts und eventuelle Betriebsverlagerung wird innerhalb der nächsten Jahre angestrebt. Insgesamt sind im Deutzer Hafen langfristig rund 6.000 neue Arbeitsplätze geplant.</i></p>
11.5	<p>Insgesamt sieht die KölnBusiness den großflächigen Verlust von GE- und GI-Flächen vor dem Hintergrund des ausgeprägten Gewerbeflächenmangels kritisch. Im Rahmen des Regionalplanüberarbeitungsverfahrens wird deutlich, dass weniger GIB-Flächen auf Kölner Gemarkung verortet werden können, als Bedarf besteht. Daher sollte unbedingt an den vorhandenen Gewerbeflächen festgehalten werden beziehungsweise der Verlust durch Neuweisung an anderer Stelle ausgeglichen werden. Darüber hinaus gilt es, die bestehenden Betriebe in der Umgebung des Plangebietes zu schützen. Es muss sichergestellt werden, dass die bestehenden Betriebe durch</p>	teilweise	<p><i>Es wird auf die Stellungnahmen der Verwaltung zu den laufenden Nummern 9.2 und 11.3 verwiesen. Für den überwiegenden Teil der industriellen Nutzungen (Mühlen, Metallentsorgungsunternehmen) konnten bereits andere Standorte gefunden werden. Der Schutz bestehender Betriebe in der Umgebung ist in der Planung berücksichtigt und wurde gutachterlich überprüft. Durch die Entwicklung des Deutzer Hafens sind keine Einschränkungen zu erwarten.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	die beabsichtigte Planung langfristig in keiner Weise beschränkt werden. Generell begrüßt die KölnBusiness die beabsichtigte Planung am Deutzer Hafen, da sie den Wirtschaftsstandort Köln nachhaltig aufwerten kann. Trotzdem müssen die Betriebe sowie die Möglichkeit von Betriebs-erweiterungen gesichert und der Verlust von GE- und GI-Flächen durch Neuausweisungen an anderer Stelle ausgeglichen werden.		
12	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland		
12.1	Von der o.g. Maßnahme sind – wie auch in unserem Schreiben zu den vorbereitenden Untersuchungen vom 10.08.2017 dargelegt – die Belange der Denkmalpflege betroffen. Im Plangebiet befindet sich der Deutzer Hafen, gemäß § 2 DSchG NRW ein Baudenkmal mit den zugehörigen baulichen Anlagen des Industriebahnhofs, der Hafenbahn, der Kran- und Verladeanlagen mit zugehörigen Kranbahnen, außerdem die nach § 3 DSchG NRW eingetragene Ellmühle und die Drehbrücke von 1907/1908.	Kenntnisnahme	
12.2	Die beiden letztgenannten sind in den Planwerken gemäß PlanZV Nr. 14.3. (Einzelanlage) mit einem D im Quadrat als Baudenkmal zu kennzeichnen. Die grundrissgenaue Umfahrung des Denkmals mit der roten Kästchenlinie ist ebenfalls zur Kennzeichnung geeignet. Um die Ausdehnung der denkmalgeschützten Grünanlagen und Sportflächen an der Alfred-Schütte-Allee darzustellen, ist eine entsprechende Umrandung ebenfalls sinnvoll.	ja	<i>Die eingetragenen Denkmäler Ellmühle und Drehbrücke sind – soweit innerhalb des Teilplans Infrastruktur gelegen – als Gesamtanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen, in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen Der im Plangebiet liegende Teil der als Gartendenkmal geschützten Baumallee an der Alfred-Schütte-Allee ist als Einzelanlage nachrichtlich übernommen. Eine Umgrenzung ist aufgrund der in diesem Bereich überlagernden Signaturen (Landschaftsschutzgebiet, Hochwasserrisikogebiet, Überschwemmungsgebiet, Straßenbegrenzungslinie) nicht sinnvoll darstellbar. Darüber hinaus erfolgt eine Sicherung der Allee durch die Festsetzung der einzelnen Bäume zum Erhalt. Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 b).</i>
12.3	Die denkmalwerten Anlagen sollten durch ein E im Kreis gemäß PlanZV Nr. 14.1. (Erhaltungsbereiche) und durch	nein	<i>Das Planzeichen Nr. 14.1 bezieht sich nur auf Gebiete, in denen eine Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB aufgestellt wurde.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	eine korrespondierende rote Kästchenlinie gekennzeichnet sein.		<i>Eine entsprechende Bezeichnung der denkmalwerten Anlagen als Erhaltungsbereich ist nicht vorgesehen.</i>
12.3	Die textliche Würdigung der Denkmale unter Pkt. 3.5 in Anlage 3 A begrüßen wir, jedoch machen wir darauf aufmerksam, dass die Ablesbarkeit der historischen Eigenständigkeit der beiden Großmühlen (S. 6) von Seiten des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland keine denkmalpflegerische Zielsetzung war. Vielmehr wird durch den Abbruch des Getreidesilos und die Schaffung eines öffentlichen Platzes zwischen Ellmühle und Aermühle Substanz, Wirkungsraum und Funktionszusammenhang der historischen Anlagen erheblich beeinträchtigt. Eine Abstimmung mit dem Stadtkonservator über die genannte Ausführung liegt jedoch wie im Text angeführt vor.	Kenntnisnahme	<i>Wesentlicher Grund für die Schaffung eines Platzes im Bereich des ehemaligen Getreidesilos ist die städtebauliche Struktur und die erhebliche Barrierewirkung der Mühlen im Stadtgefüge. Es wird daher eine neue, funktional notwendige Verbindung zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße geschaffen, die eine urbane Vernetzung und Nutzung des gesamten Areals gewährleistet und eine städtebauliche Aufwertung des Gebiets mit sich bringt. Der Abbruch des relativ neuen und schwer umzunutzenden Getreidesilos ist daher hinnehmbar.</i>
12.5	Bezüglich der zahlreichen Einbauten in das Hafenbecken fordern wir denkmalfachlich wie bereits ausgeführt eine Reduktion, um den denkmalprägenden zusammenhängenden Charakter des Hafenbeckens nicht zu beeinträchtigen. Eine Bepflanzung der historischen Gleisanlagen mit Bäumen oder Büschen lehnen wir weiterhin ab, da auch diese eine grundlegende Beeinträchtigung des Denkmals darstellt.	nein	<i>Das Hafenbecken wird, soweit dies mit dem Ziel der Entwicklung des Deutzer Hafens zu einem gemischten urbanen Quartier für Wohnen und Arbeiten möglich ist, von Einbauten freigehalten. Die beiden das Hafenbecken querenden Brücken sind elementare Bestandteile der Erschließung des Gebiets und folgen der Grundidee der Stadt der kurzen Wege. Bei der Bewertung der eingegangenen Vorschläge im Rahmen des Wettbewerbs für die KFZ- sowie Fuß- und Radwegbrücke, waren der Erhalt des industriellen Charakters, das Freihalten von Blickachsen sowie die Vermeidung von Eingriffen in die Kaimauern wesentliche Bewertungskriterien, die mit dem Stadtkonservator abgestimmt wurden. Der ausgewählte Entwurf überzeugte durch seine Schlichtheit und sein gutes Einfügen in den prägenden Charakter des Ortes. In einigen gekennzeichneten Bereichen sollen Einbauten in das Hafenbecken ermöglicht werden, diese befinden sich am Hafenkopf (Freitreppe) sowie im Bereich der geplanten Parkanlagen Park II (Plattform) und Park III (Freibad). Die Umsetzung der Einbauten wird in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege erfolgen, um ein sensibles Einfügen unter Erhalt des Charakters des</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p><i>Hafenbeckens zu gewährleisten. So sollen die Erlebbarkeit und Nutzbarkeit der Wasserfläche (z.B. durch kulturelle und sportliche Nutzungen) ermöglicht werden.</i></p> <p><i>Private Nutzungen, wie z.B. Hausboote werden ausgeschlossen. Die geplante Bepflanzung sichert die Aufenthaltsqualität in den Freiräumen des Deutzer Hafens und ist insbesondere klimatisch wirksam, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Deutzer Hafen sicherstellen zu können. Im Bereich der Mühlen werden aus Gründen des Denkmalschutzes keine Baumpflanzungen vorgenommen. Die Schienenanlagen werden erhalten. Baumpflanzungen zwischen den Schienenanlagen sollen in Abstimmung mit dem Stadtkonservator möglich sein.</i></p>
13	Landschaftsverband Rheinland		
14	Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen		
15	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Köln		
16	Nahverkehr Rheinland GmbH		
16.1	Wir weisen darauf hin, dass im Bereich Deutzer Hafen voraussichtlich zukünftig die Linie S 16 geführt wird. Die Trassenführung wurde noch nicht final abgeschlossen. Es besteht die Möglichkeit eines weiteren Gleises, für das der entsprechende Platz berücksichtigt werden sollte.	ja	<i>Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche der Straße Am Schnellert berücksichtigt den Platzbedarf eines möglichen weiteren Gleises auf dem südlich des Plangebiets gelegenen Bahndamm.</i>
17.1	Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Köln		
17.1.1	Gegen das im Betreff genannte Verfahren bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
17.2	Deutsche Bahn AG Eigentumsmanagement, Eigentümerversammlung		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
17.2.1	<p>Unsererseits bestehen grundsätzlich keine Bedenken, wenn die nachfolgenden Auflagen und Hinweise beachtet werden:</p> <p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc., die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer der Flächen sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen. Wie in Kapitel 2.6 des Verkehrsgutachtens beschrieben, wird die angrenzende Strecke 2641 einen Verkehrszuwachs erfahren, um unter anderem dieses Areal besser an den SPNV anzubinden. Aus diesem Grund ist bei der Flächenplanung richtigerweise die Zunahme der Schall-Emission berücksichtigt worden.</p>	ja	<p><i>Die Hinweise auf mögliche Beeinträchtigungen des Plangebiets durch den Eisenbahnbetrieb werden zur Kenntnis genommen. Zum Bauleitplanverfahren wurden mehrere Gutachten erstellt, die sich mit möglichen Auswirkungen der Bahnanlagen auseinandersetzen.</i></p> <p><i>Die von der Bahntrasse ausgehenden Erschütterungen überschreiten die zulässigen Anhaltswerte für Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden für Gewerbegebiete nicht. Weiter ist nicht mit Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude zu rechnen, da auch hier die zulässigen Anhaltswerte unterschritten werden.</i></p> <p><i>Die von den Bahnoberleitungen und der Freileitung erzeugten magnetischen Felder unterschreiten die Grenzwerte nach 26. BImSchV sehr deutlich.</i></p> <p><i>Die Schallimmissionen der Strecke 2641 wurden im Gutachten berücksichtigt und führen zur Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Teilplans Infrastruktur und den folgenden Teilplänen für die einzelnen Baufelder.</i></p>
17.2.2	<p>Zu berücksichtigen ist im Schallgutachten aber zwingend die geänderte Höhenlage der Strecken 2641 und 2656 im Abzweig Köln Südbrücke, die derzeit im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan-Projektes Überwerfungsbauwerk Gremberg Nord mit geplant wird.</p>	nein	<p><i>Die Planung des Überwerfungsbauwerks Gremberg Nord und die daraus resultierenden Höhenänderungen sind noch nicht hinreichend konkretisiert, um sie im Schallgutachten berücksichtigen zu können. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten wird derzeit nicht mit einer Veränderung der Höhenlage gerechnet, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Schallgutachten haben könnte.</i></p>
17.2.3	<p>Eine geänderte Flächennutzung darf nicht dazu führen, dass die geplante höhenfreie Ausfädelung der Strecke 2641 aus Schallschutzgründen nicht mehr möglich wird!</p>	ja	<p><i>Die vorhandene Lärmbelastung wird im Rahmen der Bauleitplanverfahren für den Deutzer Hafen bzw. die einzelnen Baufelder berücksichtigt. Für die Baufelder entlang der Straße Am Schnellert bzw. der Bahntrasse sind bauliche Nutzungen mit einem verminderten Schutzbedürfnis vorgesehen, so dass eine Beeinträchtigung der Planung weitestgehend ausgeschlossen werden kann.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<i>Wohnnutzungen oder andere empfindliche Nutzungen werden voraussichtlich ausgeschlossen.</i>
18	Bezirksregierung Düsseldorf Untere Luftfahrtbehörde – Dezernat 26		
19	DFS Deutsche Flugsicherung		
19.1	<p>Das Plangebiet liegt ca. 11 km von unseren Flugsicherungsanlagen am Flughafen Köln/Bonn entfernt. Aufgrund der Art und der Höhe der Bauvorhaben werden Belange der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bezüglich §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht berührt. Es werden daher unsererseits weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht notwendig.</p> <p>Von dieser Stellungnahme bleiben die Aufgaben der Länder gemäß § 31 LuftVG unberührt.</p> <p>Wir haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von unserer Stellungnahme informiert.</p>	Kenntnisnahme	
20	Flughafen Köln/Bonn GmbH		
20.1	Gegen das im Betreff genannte Verfahren bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
21	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein (WSV)		
21.1	Aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Hinsicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 68439/03.	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
21.2	<p>Zu der Begründung bzw. den Gutachten gebe ich wie folgt Ergänzungen / Anregungen: Sowohl in der Begründung (Seite 87 unter dem Punkt Verkehrslärm) als auch in dem Schallgutachten B1910004-01(1) ver12Feb2021 von ADU cologne, (Seite 79 unter Punkt 8.6.) wird der Begriff „Nothafen“ verwendet. Dies sollte durch die Bezeichnung „Schutzhafen“ ersetzt werden.</p>	teilweise	<p><i>In einer gemeinsamen Abstimmung zwischen dem Wasser- und Schifffahrtsamt Köln, der Stadt Köln sowie der modernen Stadt als Eigentümerin des Hafenbeckens, wurde in den textlichen Festsetzungen eine Formulierung mit Bezug auf mögliche Fälle von Schifffahrtssperren auf dem Rhein verwendet. Es wird auf die Stellungnahmen der Verwaltung zur laufenden Nummer 3.6 verwiesen. Die abgestimmte Formulierung, die inhaltlich mit den Anforderungen und Bedarfen des Schiffsverkehrs in Notsituationen übereinstimmt, wird in die Begründung und das Schallgutachten übernommen.</i></p>
21.3	<p>Unter Punkt 8.5. (Seite 78) des Schallgutachtens wird beschrieben, dass im Bereich des Vorhafens die Möglichkeit des Anlegens für Kegelschiffe besteht. Da es sich hier nicht um fiskalische Flächen handelt, ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Rhein nicht bekannt ob das Liegen von Kegelschiffen hier gestattet ist, weshalb das überprüft werden sollte. Im gleichen Schallgutachten werden unter Punkt 11.1. „Wasserschifffahrtsamt (WSA) Liegestellen für Ein- und Zwei-Kegelschiffe“ die Liegestellen beschrieben. Hier handelt es sich um fünf Liegestellen, von denen die Liegestelle für ein Schiff mit lediglich einem Kegel vorgehalten wird. Für diese Liegestelle ist der Abstand zu der Bebauung ausreichend (100 m). Für Schiffe mit zwei Kegeln ist an Liegestellen ein Schutzradius von 300 m vorgeschrieben. In dem untersuchten Bereich ist keine Zwei-Kegel-Liegestelle ausgezeichnet.</p>	ja	<p><i>Im Bereich des Vorhafens stehen keine Liegestellen für Kegelschiffe zur Verfügung. Die Formulierungen im Schallgutachten werden in beiden Fällen angepasst.</i></p>
22	Erzbistum Köln – Generalvikariat – Hauptabteilung Recht		
23	Ev. Landeskirchenamt in Düsseldorf		
24	Ev. Stadtkirchenamt		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
25	Polizeipräsidium Köln / Direktion Verkehr, Direktionsführungsstelle		
25.1	Grundsätzlich bestehen gegen das im Betreff genannte Planungskonzept keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
25.2	<p>Allerdings wird um Überprüfung hinsichtlich der Zufahrtmöglichkeiten der dortigen Wasserschutzpolizei gebeten. In einem Passus zum Mobilitätskonzept 4.4 steht unter dem Punkt 4.4.4 – Maßnahmen für den Radverkehr: „Die Alfred-Schütte-Allee wird zwischen der Drehbrücke und der Straße Am Schnellert als qualitativ hochwertige Wegeverbindung nur noch den Radfahrern und Fußgängern vorbehalten sein.“</p> <p>Am Ende der Alfred-Schütte-Allee befindet sich das Gebäude samt Anleger der Wasserschutzpolizei. In einem Telefonat mit Beamten der dortigen Wasserschutzpolizei erkundigten wir uns, wie die Beamten der Wasserschutzpolizei zu ihrer Wache kommen. Hierbei wurde uns mitgeteilt, dass diese ihre Gebäude verlassen müssten.</p> <p>Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens das Konzept durch unsere Dienststelle am 10.08.21 mitgezeichnet.</p> <p>Im Nachgang wurden wir vom Wachleiter der Behörde Wasserschutz Duisburg, Herrn EPHK Kersten Klophaus 0203-2800 kontaktiert.</p> <p>Er machte darauf aufmerksam, dass die Wasserschutzpolizei trotz einer möglichen Räumung ihres jetzigen Gebäudes unbedingt Zugang mit Einsatzfahrzeugen über die Alfred-Schütte-Allee benötigt, da sich dort der Anleger der</p>	ja	<p><i>Die Zugänglichkeit und Zufahrt des Anlegers der Wasserschutzpolizei und des Vorhafens wird für die Fahrzeuge der Wasserschutzpolizei durch die Festsetzungen des Bebauungsplans dauerhaft gesichert. Der Bereich ist über die Drehbrücke an die Siegburger Straße angebunden.</i></p> <p><i>Sollte aufgrund von Sanierungsmaßnahmen o.ä. die Erreichbarkeit des Vorhafens über die Drehbrücke temporär eingeschränkt sein, kann durch verkehrsordnende Maßnahmen ein Zugang über den Radweg Alfred-Schütte-Allee sichergestellt werden. Dieser wird im Zuge der Umsetzung für die Nutzung durch Rettungsfahrzeuge ausgebaut.</i></p> <p><i>Die Erschließung des Vorhafens durch die Einsatzfahrzeuge der Wasserschutzpolizei ist im Ausnahmefall sowie im Bedarfsfall gewährleistet. Dies muss jedoch nicht planungsrechtlich gesichert werden, da verkehrsordnende Maßnahmen – insbesondere für Ausnahmefälle – nicht Gegenstand von Bauleitplanverfahren sind.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Wasserschutzpolizei befindet und dieser u.a. mit Streifenwagen bzw. LT (3,5t)- Werkstattwagen angefahren werden muss.</p> <p>Aus o.g. Gründen muss die o.g. beschriebene Anfahrtsituation der Wasserschutzpolizei mit in die Planungen einfließen.</p> <p>Eine reine Wegeverbindung nur für Radfahrer und Fußgänger wäre dadurch nicht möglich, die Beschilderung müsste entsprechend angepasst werden.</p>		
26	Polizeipräsidium Köln Kriminalkommissariat		
26.1	<p>Nach aktueller Sachlage bestehen gegen das im Betreff genannte Bauvorhaben keine Bedenken. Da jedoch auch eine Vielzahl von städtebaulichen und technischen kriminalpräventiven Aspekten zu berücksichtigen sind (z.B. Tiefgarage, Gestaltung des Außengeländes, Sicherheit der Gebäude) sei auf Folgendes hingewiesen:</p> <p>Die Polizei Köln bietet ein kostenfreies und neutrales Beratungsangebot zur Städtebaulichen Kriminalprävention sowie kriminalpräventiv wirkenden Ausstattungen von Bauobjekten mit einbruchhemmenden Sicherheitseinrichtungen (Mechanik / Überfall- und Einbruchmeldetechnik, Beleuchtung etc.) an.</p> <p>Ich bitte Sie, die Vorhabenträger, Bauherren oder Investoren, frühzeitig auf dieses Beratungsangebot hinzuweisen. Beratungen dieser Art werden unter Berücksichtigung von Lage, Gebäudekonzeption, Nutzung, Ausstattung und dem persönlichen Sicherheitsbedürfnis der Nutzer durchgeführt.</p>	Kenntnisnahme	<i>Die Hinweise werden Vorhabenträgern, Bauherren oder Investoren zur Verfügung gestellt.</i>
27	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
27.1	<p>Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehrberührt, jedoch nicht beeinträchtigt.</p> <p>Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p>	Kenntnisnahme	
28	<p>Deutsche Telekom AG Netzproduktion GmbH TINL West, PTI 22</p>		
28	<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</p> <p>Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Aufwendungen der Telekom bei der Durchführung des geplanten Vorhabens sollen möglichst vermieden werden.</p> <p>Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und unter Berücksichtigung der Belange der Telekom abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Materialbestellung, Verlegungsarbeiten, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können.</p> <p>Aus den uns übermittelten Unterlagen ist nicht erkennbar, wie sich die beabsichtigte Maßnahme auf die bestehende Telekommunikationslinie der Telekom auswirkt. Es ist daher unerlässlich, dass uns die konkretisierte Planung vorgelegt wird, damit die Auswirkungen auf die Planungsalternative dargestellt werden können. Für ein Abstimmungsgespräch stehen wir gern zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Hinweise werden Vorhabenträgern, Bauherren und Investoren zur Verfügung gestellt.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Zur Versorgung des Planbereichs mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets erforderlich.</p> <p>Bitte teilen Sie uns zum Zweck der Koordinierung mit, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich stattfinden werden.</p>		
29	Flughafen Köln / Bonn		
	Gegen das im Betreff genannte Verfahren bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
30	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen – Referat 226. –		
31	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – AöR – Hauptstelle Dortmund – Sparte Portfoliomanagement – Träger öffentlicher Belange (NRW) Nebenstelle Düsseldorf		
31.1	Analog zu der Stellungnahme zum Flächennutzungsplan bestehen auch hinsichtlich des Bebauungsplans keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
32	Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Köln		
32.1	Gegen das im Betreff genannte Verfahren bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
33	Stadtwerke Köln GmbH Abteilung Liegenschaften		
33.1	im Auftrag unserer Konzerngesellschaften, der RheinEnergie AG in Verbindung mit der Rheinischen NETZGesellschaft mbH, der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und der Häfen und Güterverkehr Köln AG, teilen wir Ihnen mit,	Kenntnisnahme	<i>Die Stellungnahmen der Konzerngesellschaften werden unter den laufenden Nummern 34 (RheinEnergie AG / Rheinische Netzgesellschaft mbH), 36 (Kölner Verkehrsbetriebe AG) und 37 (Häfen und Güterverkehr Köln AG) behandelt.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>dass gegen die 227. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie den o. g. Bebauungsplan-Entwurf keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Der Stadtwerke Konzern unterstützt die Entwicklung des Deutzer Hafens. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB möchten wir auf folgende Sachverhalte – aufgliedert nach den Belangen der einzelnen Konzerngesellschaften – hinweisen und darum bitten, sie bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p>		
34	RheinEnergie AG / Rheinische Netzgesellschaft mbH		
34.1	<p>Umspannwerk+Energiezentrale: Wir begrüßen die Festsetzung des Gewerbegebiets "GE2" im Baufeld Ost 04, welches gemäß Kapitel 5.1 der Begründung insbesondere den zentralen Einrichtungen der Energieversorgung (u.a. Umspannwerk) vorbehalten ist. Dieser Standort spiegelt den aktuellen Stand der Abstimmungen mit der Projektentwicklerin "moderne stadt" und der Stadt Köln als gegenwärtige Flächeneigentümerin wider. Dennoch ergänzen wir hiermit in Bezug auf das Umspannwerk und die Energiezentrale, über die der Deutzer Hafen gemäß den gegenwärtigen Planungen u.a. fernwärmebasiert und damit möglichst emissionsfrei, versorgt werden soll, einige wichtige Punkte:</p> <p>Die Errichtung eines Umspannwerkes auf dem Baufeld Ost 04 ist für die Versorgung des Plangebiets, inklusive der umgebenden Bebauung und der benachbarten Stadtteile unabdingbar, denn nur so kann die insbesondere durch die neue Bebauung des Deutzer Hafens ausgelöste Steigerung des Stromleistungsbedarfs gedeckt werden. Um die gegenwärtige Zeitplanung in Bezug auf die vollständige Bebauung des Plangebiets aufrechterhalten zu</p>	ja	<p><i>Die Rahmenbedingungen für eine zügige Umsetzung werden sichergestellt.</i></p> <p><i>Der Eigentumsübergang des Grundstücks kann in Abstimmung mit dem Liegenschaftsamt (Amt 23) und der Kämmerei (Amt 20) entweder als Veräußerung oder Übertragung oder mittels eines Konzessionsvertrags zügig erfolgen.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>können, ist daher ein zügiger Baubeginn des Umspannwerks anzustreben. Neben der Schaffung von Baurecht ist die Klärung der eigentumsrechtlichen Situation eine wesentliche Voraussetzung für einen zügigen Baubeginn des Umspannwerks. Dieser Tatsache geschuldet, weisen wir hiermit auf die Dringlichkeit des Eigentumsübergangs des Grundstücks von der Stadt Köln auf die RheinEnergie hin. Die diesbezüglichen Gespräche sind dementsprechend zu starten bzw. zu intensivieren.</p>		
34.2	<p>Weiterhin möchten wir darauf aufmerksam machen, dass die in Kapitel 5.1 genannten Abmessungen des Baukörpers des Umspannwerks nicht finaler Natur sind, sondern nur den gegenwärtigen Planungsstand wiedergeben. Diesbezügliche Details können erst im Zuge bzw. im Anschluss an den Hochbauwettbewerb, den die Rheinische NETZGesellschaft gemeinsam mit der RheinEnergie ausloben wird, kommuniziert werden. Aktuell sind die Vorbereitungen für diesen Wettbewerb, der nicht nur das Umspannwerk, sondern auch die Energiezentrale, die seitens der RheinEnergie zur Wärme- und Kälteversorgung vorgesehen ist, zum Inhalt hat, gestartet. Zur Abstimmung von Wettbewerbsdetaill wird der beauftragte Wettbewerbsmanager in Kürze auf das Stadtplanungsamt zukommen. Wettbewerbsergebnisse sowie ein Juryentscheid sind jedoch nicht vor Ende des 1. Quartals 2022 zu erwarten.</p>	ja	<p><i>Die Angaben in der Begründung zur Kubatur des Umspannwerks haben nur erläuternden Charakter, eine Festsetzung folgt daraus nicht.</i></p>
34.3	<p>Darüber hinaus haben wir dem Maßnahmenplan Grünordnung entnommen, dass im Baufeld Ost 04, das für die zentralen Einrichtungen der Energieversorgung vorgesehen ist, die Maßnahme M19 "Dach- und Fassadenbegrünung" umgesetzt werden soll. Grundsätzlich stehen wir Dach- und Fassadenbegrünungen positiv gegenüber.</p>	nein	<p><i>Die Festsetzungen zur Dach- und Fassadenbegrünung sind so definiert, dass im Rahmen der Hochbauplanung genügend Gestaltungsspielräume bestehen. So ist die Fassadenbegrünung auf ein Viertel der Länge geschlossener Fassaden an Südost- und Südwestseiten begrenzt. Die Festsetzungen zur Dachbegrünung beinhalten Ausnahmeregelungen für technische Aufbauten oder die Nutzung als Parkplatzflächen (Parkdeck Parkhaus) sowie</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Dies wird u.a. an der Gründung des Startup-Unternehmens "Rheinklima" ersichtlich, welches aus dem Innovationsmanagement der RheinEnergie hervorgegangen ist, und auf das wir hiermit gerne verweisen.</p> <p>Dennoch können wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussagen dazu treffen, ob bzw. inwiefern Dach- und/oder Fassadenbegrünungen für das Umspannwerk oder die Energiezentrale der RheinEnergie in Frage kommen. Ggf. wird der bereits o.a. Hochbauwettbewerb hierzu Informationen liefern.</p>		<p><i>Dachterrassen, Spiel- und Sportflächen. Diese Maßgaben können Teil der Auslobung für den Hochbauwettbewerb werden.</i></p>
34.4	<p>Weiterhin sind im Maßnahmenplan Grünordnung zukünftige Baumstandorte skizziert. Diesbezüglich weisen wir darauf hin, dass das Umspannwerk zur Einbringung der Transformatoren mit Schwertransporten erreichbar sein muss. Auch Baumstandorte dürfen diese Zugänglichkeit nicht beeinträchtigen. Ebenso darf es zu keinen Konflikten zwischen den Baumstandorten und den unterirdischen Leitungstrassen kommen. Dies gilt sowohl für Strom-, als auch für Rohrleitungen (Wasser, Wärme, Kälte). Dementsprechend bitten wir darum, zukünftige Baumstandorte im Vorfeld mit uns abzustimmen.</p>	ja	<p><i>Auf die Festsetzung konkreter Baumstandorte wurde im Teilplan Infrastruktur bewusst verzichtet, um im weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren die erforderliche Abstimmung hinsichtlich der technischen Erschließung zu vereinfachen. Im Bebauungsplan wird lediglich die Anzahl der zu pflanzenden Bäume festgesetzt.</i></p>
34.5	<p>Ansonsten bitten wir in Bezug auf das Umspannwerk lediglich darum, in Punkt 2.2. der Begründung "Stadtwerke Köln" durch "RheinEnergie" zu ersetzen, da letztere Eigentümerin des (bestehenden) Umspannwerks ist.</p>	ja	<p><i>Die Bezeichnung unter Punkt 2.2 der Begründung wird angepasst.</i></p>
34.6	<p>Innere technische Erschließung:</p> <p>In Bezug auf die innere technische Erschließung möchten wir betonen, dass der Teil-Bebauungsplan "Infrastruktur" richtigerweise keine Standorte für weitere Versorgungsanlagen, wie z.B. Trafo-Stationen festsetzt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass innerhalb des Plangebietes keine Trafo-Stationen benötigt werden. Denn es zeichnet sich schon</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Aus planungsrechtlicher Sicht besteht keine Notwendigkeit einer expliziten Festsetzung von Trafo-Stationen, da diese gem. § 14 Abs. 2 BauNVO in den jeweiligen Baugebieten bereits zulässig sind.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>jetzt ab, dass eine größere Anzahl an Trafo-Stationen zur Versorgung des Deutzer Hafens erforderlich ist. Genau beziffern lässt sich die Anzahl jedoch noch nicht. Ursächlich hierfür ist zum einen, dass erst Art und Maß der baulichen Nutzung der einzelnen Baufelder erste Indizien für den zu erwartenden Stromleistungsbedarf liefern. Diese sind jedoch explizit nicht Bestandteil des vorliegenden Teil-Bebauungsplans "Infrastruktur", sondern werden erst Inhalt nachfolgender Teil-Bebauungspläne sein. Zum anderen resultiert die benötigte Anzahl an Trafo-Stationen aus den Versorgungsanfragen der späteren Bauträger und/oder Endkunden, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind.</p> <p>Dementsprechend müssen im weiteren Verfahrensverlauf noch Gespräche über die Positionierung von Trafo-Stationen geführt und deren Ergebnisse in einer Planvereinbarung fixiert werden. Eine entsprechende Projektgruppe mit der modernen Stadt bzw. dem beauftragten Ingenieurbüro wurde bereits eingerichtet. Da wir derzeit davon ausgehen, dass viele Trafo-Stationen in Gebäude / Baufelder integriert werden müssen, erachten wir es zusätzlich als sinnvoll schon im Bebauungsplan darauf hinzuweisen, dass (zukünftige) Grundstückseigentümer ggf. geeignete Flächen/ Räumlichkeiten zur Positionierung von Trafo-Stationen bereitzustellen haben, damit der Strombedarf gedeckt werden kann. Die Positionierung erfolgt auf Basis der zu erarbeitenden Planvereinbarung in Verbindung mit der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) sowie den technischen Anschlussbedingungen (TAB) des Netzbetreibers.</p>		
34.7	Daher bitten wir darum, in den textlichen Festsetzungen dieses sowie auch der nachfolgenden Bebauungspläne explizit auf die Anwendung der beiden letztgenannten	ja	<i>Ein Hinweis auf die erforderlichen Einrichtungen wird in den aktuellen Teilplan Infrastruktur sowie in die kommenden Bebauungspläne für die Baufelder aufgenommen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Vorgaben und bestehenden gesetzlichen Grundlagen hinzuweisen.		
34.8	Unabhängig vom Bebauungsplan scheint es darüber hinaus sinnvoll zu sein, die späteren Bauträger / Endkunden schon im Zuge der Kaufverträge zu verpflichten, ggf. entsprechend geeignete Flächen / Räumlichkeiten für Trafostationen bereitzustellen.	ja	<i>Entsprechende Hinweise werden im Rahmen der Veräußerungsverfahren übermittelt.</i>
34.9	E-Tankstelle: Weiterhin haben wir Punkt 5.1. der Begründung entnommen, dass innerhalb des dem Umspannwerk benachbarten Parkhauses ggf. eine "größere" E-Tankstelle installiert werden soll. Sobald ein diesbezüglicher Betreiber feststeht, bitten wir darum, den Kontakt zu uns herzustellen, damit der daraus resultierende voraussichtliche Stromleistungsbedarf in den weiteren Planungen berücksichtigt werden kann.	ja	<i>Eine Ladestation für Elektrofahrzeuge wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglicht. Die Abstimmung, ob und wie Ladestationen umgesetzt wird, erfolgt außerhalb des Bauleitplanverfahrens</i>
34.10	In Bezug auf die im Parallelverfahren durchzuführende Änderung des Flächennutzungsplanes haben wir keine Anregungen und/oder Hinweise vorzubringen, sondern begrüßen die Darstellung als Gewerbefläche mit dem Signet "Umspannwerk" sehr.	Kenntnisnahme	
35	Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR		
35.1	Bebauungsplanentwurf 68439/03 Im B-Plan sind nur die Hochwasserschutzmauern enthalten, hingegen fehlen die mobilen Hochwasserschutzelemente. Die Schutzzonenverordnung findet jedoch entlang der gesamten Hochwasserschutzlinie Anwendung. Vorschlag wäre eine durchgehende Hochwasserschutzlinie darzustellen, da in diesen Bereichen auch die Deichschutzzonenverordnung gilt. Entlang der Straße „Am Schnellert“ muss der Bereich der Deichschutzzone ebenfalls eingezeichnet werden.	ja	<i>Die nachrichtliche Übernahme der Hochwasserschutzanlagen sowie der Deichschutzverordnung wird angepasst.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
35.2	<p>B-Plan Anlage 2.3 Textliche Festsetzung Punkt 7 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstige Bepflanzungen Bei den Anpflanzungen von Bäumen sind die Deichschutzzonen gem. DSchVO zu beachten</p>	ja	<p><i>Die Deichschutzzonen wurden bei der Ermittlung der festzusetzenden Anzahl von Bäumen berücksichtigt.</i></p>
35.3	<p>Punkt 10 Höhenlage 10.2 An Rhein-km ca. 686,9 (Bereich Hafeneinfahrt) entspricht dies einem Wert von 47,19 m NHN. Die geplante Verkehrsflächenhöhe von mind. 47,23 m NHN ist hierfür ausreichend. Auf Grund der Länge des Baugebietes weisen wir darauf hin, dass die Höhenänderungen durch das Rheingefälle ggf. zu beachten sind.</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Der Hinweis wird in die Begründung der Festsetzungen übernommen. Die Festsetzung der Höhenlage wird angepasst.</i></p>
35.4	<p>Punkt IV Nachrichtliche Übernahme Hier fehlt der der Hinweis auf die Ordnungsbehördliche Verordnung c) Es gilt die Ordnungsbehördliche Verordnung über die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Bereich der mobilen Hochwasserschutzanlagen auf dem Gebiet der Stadt Köln, Ortslage Poll – Rheinpark Deutz (Hochwasserschutzverordnung Poll – Rheinpark Deutz, vom 30.08.2017).</p>	ja	<p><i>Die nachrichtlichen Übernahmen wurden ergänzt.</i></p>
35.5	<p>Punkt 12 Hochwasserschutz Die vorgegebene Erdgeschoßhöhe von 47,23 m NHN entspricht einem Kölner Pegel 11,90 m plus 10 cm Freiboard an Rhein-km ca. 686,9 (Bereich Hafeneinfahrt). B-Plan Anlage 3 Begründung nach § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch (BauGB) Punkt 3.6 Hochwasserschutz „Die Schutzhöhe von 11,90 m Kölner Pegel entspricht einer geodätischen Höhe von etwa 46,75 m über Normalnull (NHN).“ Diese Angabe stimmt nicht und müsste ersetzt</p>	ja	<p><i>Die Begründung sowie Höhenfestsetzungen werden entsprechend angepasst, so dass im gesamten Plangebiet eine ausreichende Schutzhöhe besteht, d.h. die Höhenlage der hochwasser-sicheren Erschließung auf eine 200-jährliches Hochwasser ausgelegt ist.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>werden und zwar mit „an Rhein-km ca. 686,9 (Bereich Hafeneinfahrt) und mind. 47,19 m NHN“.</p> <p>Seite 11: Für eine hochwassersichere Erschließungsebene von 11,90 m Kölner Pegel für den Bereich zu erhalten muss die geodätische an der Mündung Deutzer Hafen plus Freibord mindestens 47,19 m NHN betragen. Auf Grund der Länge des Baugebietes weisen wir darauf hin, dass die Höhenänderungen durch das Rheingefälles ggf. zu beachten sind.</p> <p>Seite 61: Hochwasserschutzlinie ist in den Abbildungen nicht richtig dargestellt, und sollte wie auf Seite 64 dargestellt werden.</p> <p>Seite 64: Bei den Abbildungen steht in den Legenden beider Mals HQ100. Im unteren Bild müsste HQ200 stehen.</p> <p>Hinweise: Bei Eingriffen in die HWS Anlagen oder innerhalb der Deichschutzzonen: Enge Abstimmung mit StEB und BR Köln, DSchVO beachten</p>		
35.6	<p>Zu der Begründung nach § 5 Absatz 5 Baugesetzbuch (BauGB) und § 2a BauGB zur 227. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 1, Köln-Innenstadt Arbeitstitel: Deutzer Hafen in Köln-Deutz</p> <p>Im Hinblick auf die Hochwassersituation verlaufen die Straßen auf einem hochwassersicherem Niveau von mind. 47,20 m NHN, so dass alle wichtige Funktionen auch bei einem Hochwasser (11,90 m KP an Rhein-km ca. 686,9) mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.</p>	Kenntnisnahme	
36	Kölner Verkehrs-Betriebe AG		
36.1	<p>Seitens der Kölner Verkehrs-Betriebe AG bestehen ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Die enthaltenen Festlegungen entsprechen inhaltlich den erfolgten Abstimmungen zwischen Stadtverwaltung, Projektentwickler und KVB. Insofern sind die infrastrukt-</p>	Kenntnisnahme	<p><i>Die Angaben in der Begründung haben erläuternden Charakter und erleichtern das Verständnis. Es erfolgt keine verbindliche Festlegung durch den Bebauungsplan.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>rellen Voraussetzungen zur künftigen optimalen Erschließung des Plangebietes im Sinne des vorliegenden Mobilitätskonzeptes gegeben.</p> <p>Bezüglich des Detaillierungsgrades der Inhalte im Kapitel 4. 4. 5 "Maßnahmen für den Öffentlichen Personennahverkehr" weisen wir darauf hin, dass die Angabe von Liniennummern und Linienverläufen außerhalb des Plangebietes im Bebauungsplan keinen verbindlichen Charakter haben kann. Der Umfang des ÖPNV-Angebotes zur Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse aus dem Plangebiet ist Konsens unter allen Beteiligten und als solcher zu beschreiben. Dagegen unterliegt die konkrete Linienplanung kontinuierlichen und fortlaufenden Abstimmungen mit der Stadtverwaltung als Aufgabenträger für den ÖPNV. Infolge dieser Abstimmungen kann es zu Änderungen im Detail kommen, die durch verbindliche Beschlüsse des Stadtrates bzw. seines Verkehrsausschusses legitimiert werden.</p>		
37	Häfen und Güterverkehr Köln AG		
37.1	<p>Für die Häfen und Güterverkehr Köln AG bitten wir um Berücksichtigung der folgenden Punkte im weiteren Verfahren:</p> <p>Es ist vorgesehen, die Alfred-Schütte-Allee zukünftig als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für den Autoverkehr zu sperren und als Rad- und Fußgängerweg zu nutzen. Dabei muss jedoch sichergestellt sein, dass die Durchfahrt sowohl für Fahrzeuge der Wasserschutzpolizei und der Feuerwehr sowie für die Häfen und Güterverkehr Köln AG sowie für die Betreiberin des Vorhafens, die RheinCargo GmbH & Co.KG, jederzeit, auch bei Sperrungen der Drehbrücke, ungehindert möglich ist. Die Zugänglichkeit muss insbesondere auch für die Möglichkeit der Prüfung, Wartung und Instandhaltung der Uferanlagen im</p>	ja	<p><i>Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zur laufenden Nummer 25.2 verwiesen.</i></p> <p><i>Durch den Umbau der Alfred-Schütte-Allee als Fuß- und Radweg wird die als Rettungsweg berücksichtigt. Eine ausreichende Breite und Belastbarkeit der Fahrspur sowie eine entsprechende Beschilderung stellen die Befahrbarkeit durch die Wasserschutzpolizei, Feuerwehr und Rettungswagen sicher.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Vorhafen sowie der angrenzenden Molenfläche – ggf. auch für größere Baufahrzeuge – gewährleistet sein.		
37.2	<p>In Absatz 5.7 "Wasserflächen" der Begründung wird ausgeführt, dass in besonderen Fällen, wie z.B. Schifffahrtssperren ausnahmsweise Schiffe im nördlichen Teil des Hafenbeckens anlegen dürfen. Sollte dies der Fall sein, sind folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Festmachereinrichtungen müssen erhalten bleiben und in regelmäßigen Abständen geprüft werden 2. Es müssen Möglichkeiten für einen sicheren Landgang gegeben sein. 3. Im Bereich der Liegestellen sind Beschilderungen gem. Rheinschiffahrtspolizeiverordnung anzubringen. 4. Sofern auch Gefahrgutschiffe im Hafen anlegen dürfen, sind entsprechende Beschilderungen auch hier erforderlich. 5. Erläuterung, wie die Einfahrt bzw. das ordnungsgemäße Anlegen der Schiffe überwacht wird. 	nein	<p><i>Nach Abstimmung mit der Häfen- und Güterverkehr Köln AG sowie dem Wasser- und Schifffahrtsamt Köln lässt sich feststellen, dass für den Fall von Schifffahrtssperren weder Festmachereinrichtungen noch Möglichkeiten für einen sicheren Landgang erforderlich sind. Darüber hinaus kann auf Beschilderungen verzichtet werden, da die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht auf den Deutzer Hafen anzuwenden ist. Auf Basis einer gesonderten Vereinbarung erfolgt die Überwachung künftig durch die Hafenmeisterei der Stadt Köln. Eine Nutzung des Hafens durch Gefahrgutschiffe kann auf diesem Wege ausgeschlossen werden. Für diese existieren im Falle von Schifffahrtssperren Festmachereinrichtungen außerhalb des Deutzer Hafens.</i></p> <p><i>Es wird außerdem auf die Stellungnahme der Verwaltung zur laufenden Nummer 3.6 verwiesen.</i></p>
37.3	<p>Nachrichtlich teilen wir mit, dass mit Herausnahme des Hafenbeckens aus der Hafenverordnung die bisher von der Häfen- und Güterverkehr Köln AG als Hafenbehörde im Auftrag von der Stadt Köln übernommenen hafenbehördlichen Tätigkeiten entfallen.</p> <p>Ferner wird in Absatz 5.7 erläutert, dass für den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich der Wasserfläche mit der Zweckbestimmung „nicht-motorisierter Wassersport" die Einrichtung einer Fähre, Wasserbus o.ä. möglich ist. In diesem Zusammenhang weisen wir vorsorglich darauf hin, dass der Schiffsverkehr / Betrieb im Vorhafen hierdurch weder beeinträchtigt noch gestört werden darf.</p>	ja	<p><i>Eine Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs im Vorhafen wird durch die Einrichtung einer Fähre oder eines Busses nicht erwartet. Sobald konkretere Planungen diesbezüglich vorliegen, werden Abstimmungen mit den betroffenen Nutzern des Vorhafens erfolgen.</i></p>
39	GVG Rhein-Erft GmbH		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
39.1	Der Bereich gehört nicht zum Konzessionsgebiet der GVG. Gegen das im Betreff genannte Verfahren bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
40	Westnetz GmbH DRW-S-LK		
40.1	Gegen das im Betreff genannte Verfahren bestehen keine Bedenken	Kenntnisnahme	
41	RWE Power AG Zentrale		
42	Rhein-Main-Rohrleitungstransport		
42.1	<p>Von der vorgenannten Maßnahme werden weder vorhandene Anlagen noch laufende bzw. vorhersehbare Planungen der RMR-GmbH sowie der Mainline Verwaltungs-GmbH betroffen.</p> <p>Falls für Ihre Maßnahme ein Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft gefordert wird, muss sichergestellt sein, dass dieser nicht im Schutzstreifen unserer Leitungen stattfindet.</p> <p>Sollten diese Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden, bitten wir um erneute Beteiligung.</p>	Kenntnisnahme	<i>Plangebietsexterne Ausgleichsmaßnahmen sind nicht vorgesehen.</i>
43	PLEdoc GmbH Leitungsauskunft Fremdplanungsbearbeitung		
43.1	<p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen 	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Strahlen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) 		
44	GASCADE Gastransport GmbH		
44.1	<p>Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG. Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.</p> <p>Für externe Kompensationsmaßnahmen muss sichergestellt sein, dass diese unsere Anlagen nicht beeinträchtigen und nicht im Schutzstreifen unserer Anlagen stattfinden werden. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind uns diese ebenfalls mit entsprechenden Planunterlagen zur Stellungnahme vorzulegen. Eine Auflistung der Flurstücke in der Begründung oder im Umweltbericht ist nicht ausreichend.</p> <p>Wir bitten Sie daher, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Anfragen zu Leitungsauskünften, Schachtgenehmigungen, TÖB-</p>	Kenntnisnahme	<i>Plangebietsexterne Ausgleichsmaßnahmen sind nicht vorgesehen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Beteiligungen etc. an die oben genannten Anlagenbetreiber ab sofort ausschließlich über das kostenfreie BIL-Onlineportal unter: https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen sind.		
45	Thyssengas GmbH Abteilung Netzbetrieb		
46	Nord-West-Ölleitung GmbH		
46.1	Gegen das im Betreff genannte Verfahren bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
47	Amprion GmbH		
47.1	Im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens. Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.	Kenntnisnahme	
48	YNCORIS GmbH & Co. KG Abteilung Recht		
49	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH – Fernleitungen Rhein-Ruhr –		
49.1	Gegen das im Betreff genannte Vorhaben bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
50	Evonik Technology & Infrastructure GmbH		
	An den in Ihrer Anfrage bezeichneten Stellen verlaufen keine der durch uns betreuten Fernleitungen	Kenntnisnahme	
51	N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding – Maatschappij Abteilung Wegerechte		
52	Echo Tankstellen GmbH		
53	Bundesforstamt Wahner Heide		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	Forsthaus Schauenberg		
54	Bergamt Düren und Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW		
54.1	<p>Das o.a. Plangebiet liegt außerhalb verliehener Bergbauberechtigungen. Ein Abbau von Bodenschätzen ist für diesen Bereich in den hier vorliegenden Unterlagen nicht verzeichnet.</p> <p>Das Plangebiet ist nach den hier vorliegenden Unterlagen (Differenzpläne mit Stand: 01.10 .2018 aus dem Revierbericht, Bericht 1, Auswirkungen der Grundwasserabsenkung, des Sammelbescheides - Az.: 61.42.63 -2000-1 -) von durch Sumpfungsmaßnahmen des Braunkohlenbergbaus bedingten Grundwasserabsenkungen betroffen. Für die Stellungnahme wurden folgende Grundwasserleiter (nach Einteilung von Schneider & Thiele, 1965) betrachtet: Oberes Stockwerk, 98, 8, 7, 6D, 68, 2 - 5, 09, 07 Kölner Scholle, 05 Kölner Scholle.</p>	Kenntnisnahme	
54.2	<p>Folgendes sollte berücksichtigt werden: Die Grundwasserabsenkungen werden, bedingt durch den fortschreitenden Betrieb der Braunkohletagebaue, noch über einen längeren Zeitraum wirksam bleiben. Eine Zunahme der Beeinflussung der Grundwasserstände im Planungs-/Vorhabensgebiet in den nächsten Jahren ist nach heutigem Kenntnisstand nicht auszuschließen. Ferner ist nach Beendigung der bergbaulichen Sumpfungsmaßnahmen ein Grundwasserwiederanstieg zu erwarten. Sowohl im Zuge der Grundwasserabsenkung für den Braunkohletagebau als auch bei einem späteren Grundwasserwiederanstieg sind hierdurch bedingte Bodenbewegungen möglich. Diese können bei bestimmten geologischen Situationen zu Schäden an der Tagesoberfläche</p>	ja	<i>Entsprechende Hinweise werden in den Bebauungsplan aufgenommen und im Umweltbericht ergänzt.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	führen. Die Änderungen der Grundwasserflurabstände sowie die Möglichkeit von Bodenbewegungen sollten bei Planungen und Vorhaben Berücksichtigung finden.		
54.3	Ich empfehle Ihnen, diesbezüglich eine Anfrage an die RWE Power AG, Stüttgenweg 2 in 50935 Köln, sowie für konkrete Grundwasserdaten an den Erftverband, Am Erftverband 6 in 50126 Bergheim, zu stellen. Darüber hinaus bestehen zu der Planung keine Anregungen oder Bedenken.		<i>Die RWE Power AG wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Eine Rückmeldung ist nicht erfolgt.</i>
55	Geologischer Dienst NRW -Landesbetrieb-		
55.1	<p><u>Erdbebengefährdung</u> Es wird auf die Bewertung der Erdbebengefährdung hingewiesen, die bei Planung und Bemessung üblicher Hochbauten gemäß den Technischen Baubestimmungen des Landes NRW mit DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten“ zu berücksichtigen ist. Die Erdbebengefährdung wird in DIN 4149:2005 durch die Zuordnung zu Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen eingestuft, die anhand der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland 1: 350 000, Bundesland Nordrhein-Westfalen (Geologischer Dienst NRW 2006) bestimmt werden. In den Technischen Baubestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen wird auf die Verwendung dieser Kartengrundlage explizit hingewiesen.</p> <p>Das hier relevante Planungsgebiet ist folgender Erdbebenzone / geologischer Untergrundklasse zuzuordnen: Stadt Köln, Gemarkung Poll: 1 / T</p> <p>Bemerkung: DIN 4149:2005 wurde durch den Regelsetzer zurückgezogen und durch die Teile 1, 1/NA und 5</p>	Kenntnisnahme	<i>Entsprechende Hinweise werden in den Bebauungsplan aufgenommen.</i>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>des Eurocode 8 (DIN EN 1998) ersetzt. Dieses Regelwerk ist jedoch bislang bauaufsichtlich nicht eingeführt. Anwendungsteile, die nicht durch DIN 4149 abgedeckt werden, sind als Stand der Technik zu berücksichtigen. Dies betrifft hier insbesondere DIN EN 1998, Teil 5 „Gründungen, Stützbauwerke und geotechnische Aspekte“.</p> <p>Auf die Berücksichtigung der Bedeutungskategorien für Bauwerke gemäß DIN 4149:2005 bzw. Bedeutungsklassen der relevanten Teile von DIN EN 1998 und der jeweils entsprechenden Bedeutungsbeiwerte wird ausdrücklich hingewiesen. Dies gilt insbesondere z. B. für große Wohnanlagen, Verwaltungsgebäude, Schulen, Versammlungshallen, kulturelle Einrichtungen, Kaufhäuser etc.</p>		
55.2	<p><u>Baugrund</u></p> <p>Im Projektgebiet wurden durch erste orientierende Untersuchungen, flächendeckende Auffüllungen mit Mächtigkeiten von bis zu 6,5 m angetroffen. Diese stellen, wie im Gutachten von Dr. Tillmanns & Partner GmbH ausgeführt, aufgrund ihrer inhomogenen Zusammensetzung und Verdichtung keinen ausreichend tragfähigen Untergrund für das Bauvorhaben dar. Zudem wurden bspw. Hochflutsedimente angetroffen, die ebenfalls nicht ausreichend tragfähig sind.</p> <p>Sollten auf der Gründungssohle nicht ausreichend tragfähige Untergründe angetroffen werden, so sind diese zu entfernen und durch geeignetes Material zu ersetzen oder es sind andere geeignete Maßnahmen zur Gründungsverbesserung zu ergreifen.</p> <p>Durch den östlichen Teil des Plangebietes verläuft in Nordwest / Südost - Richtung eine tektonische Störung,</p>	ja	<p><i>Entsprechende Hinweise zur Tragfähigkeit des Untergrundes werden in den Bebauungsplan aufgenommen. Der Baugrund der jeweiligen Bauvorhaben wird vorab entsprechend untersucht. Die Hinweise auf die tektonische Störung konnten bei den gutachterlichen Untersuchungen im Untersuchungsgebiet nicht bestätigt werden.</i></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>der Kölner Sprung. Die Störung ist nach dem Kenntnisstand des Geologischen Dienstes (GD) NRW nicht seismisch aktiv. Da der exakte Verlauf der Störung nicht bekannt ist, wird vom GD NRW generell ein Bereich von jeweils 100 m rechts und links der jeweiligen Störungslinie für den möglichen Störungsverlauf ausgewiesen. Der Baugrund des jeweiligen Bauvorhabens ist objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten.</p>		
56	Stadtverwaltung Monheim		
56.1	<p>Zum genannten Planverfahren werden seitens der Stadt Monheim am Rhein gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und § 2 Abs. 2 BauGB keine städtebaulichen Anregungen vorgebracht. Es bestehen auch keine Bedenken. Ich bitte um weitere Beteiligung im Planverfahren.</p>	Kenntnisnahme	
57	Stadtverwaltung Leverkusen Stadtplanungsamt		
57.1	<p>Die Stadt Köln beabsichtigt das Areal des Deutzer Hafens im Umfang von ca. 40 ha zu einem gemischten urbanen Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Es sollen rund 3.000 Wohnungen für 6.900 Einwohner und Büroflächen für 6.000 Arbeitsplätze neu entstehen. So soll dem starken Wachstum der Stadt Köln und dem damit verbundenen hohen Wohnraum- und Arbeitsplatzbedarf Rechnung getragen werden.</p> <p>Die Belange der Stadt Leverkusen werden durch die Planung nicht berührt, sodass keine Bedenken gegen das Verfahren erhoben werden.</p>	Kenntnisnahme	
58	Stadtdirektor Bergisch Gladbach		
59	Stadtverwaltung Troisdorf		
59.1	<p>Das gewählte Verfahren, die Erschließungsanlagen und die Infrastruktur ohne die festgesetzten Baugebiete einer</p>	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	eigenständigen formellen Bebauungsplanung zuzuführen, stößt nach diesseitigem Planungsverständnis auf grundsätzliche Bedenken, da die Baufelder mit den Erschließungsanlagen eine Einheit bilden. Gleichwohl sind Belange der Stadt Troisdorf durch den Bebauungsplan nicht betroffen		

Folgende Behörden sowie sonstige Träger öffentlicher Belange wurden zur Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Absatz 2 aufgefördert, haben jedoch keine Stellungnahme abgegeben:

Bezirksregierung Köln – Höhere Landschaftsbehörde Köln
Bezirksregierung Köln – Dezernat 35.4 – (Denkmalschutz)
Bezirksregierung Köln – Dezernat 51 – (Natur- und Landschaftsschutz, Fischerei)
Landschaftsverband Rheinland
Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
Landesbetrieb Straßenbau NRW – Niederlassung Köln
Bezirksregierung Düsseldorf – Untere Luftfahrtbehörde – Dezernat 26
Erzbistum Köln – Generalvikariat – Hauptabteilung Recht
Ev. Landeskirchenamt in Düsseldorf
Ev. Stadtkirchenamt
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen – Referat 226. –
RWE Power AG Zentrale
Thyssengas GmbH – Abteilung Netzbetrieb
YNCORIS GmbH & Co. KG – Abteilung Recht
N.V. Rotterdam-Rijn – Pijpleiding – Maatschappij – Abteilung Wegerechte
Echo Tankstellen GmbH
Bundesforstamt Wahner Heide
Forsthaus Schauenberg
Stadtdirektor Bergisch Gladbach