B E G R Ü N D U N G

**nach § 5 Absatz 5 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit
§ 8 Absatz 3 (Parallelverfahren zum Bebauungsplan)
mit Umweltbericht nach § 2a in Verbindung mit § 2 Absatz 4 BauGB**

**zur 179. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 5, Köln-Nippes,
Arbeitstitel: Gewerbegebiet Hugo-Junkers-Straße in Köln-Nippes;**

**hier: Neuordnung und Umwandlung von nicht mehr benötigten Bahnflächen
in Flächen für Gewerbe**

I. Gebietsbeschreibung

Der ehemalige "Güter- und Rangierbahnhof Köln-Nippes" erstreckt sich auf einer Länge von circa 3,5 km und einer durchschnittlichen Breite von 200 m zwischen dem im Südosten gelegenen S-Bahn-Haltepunkt Parkgürtel und dem Bahnhof Köln-Longerich im Nordwesten.

Der Planänderungsbereich liegt im Norden dieses Gebietes und entspricht dem Geltungsbereich des Bebauungsplan-Entwurfes 64509/02 –Arbeitstitel: Gewerbegebiet Hugo-Junkers-Straße–. Er erstreckt sich über eine Länge von circa 510 m bei einer mittleren Tiefe von circa 115 m. Die Gesamtfläche beträgt circa 4,5 ha. Hugo-Junkers-Straße und Unterführung Longericher Straße bilden die Grenze im Westen beziehungsweise Süden. Westlich schließt sich das Gewerbegebiet entlang der Robert-Perthel-Straße an. Im Süden grenzt das ehemalige Bahnbetriebswerk Köln-Nippes an, das als Baudenkmal geschützt ist. Die Ostseite des ehemaligen Rangierbahnhofs Köln-Nippes begrenzen die Gleisanlagen der Strecke Köln - Neuss. Unmittelbar an der Ostseite unterhalb der Bahnböschung trennen der Friedhof Longerich und Kleingärten die Wohnsiedlungsbereiche von Longerich vom Bahngelände.

Das Änderungsgebiet beziehungsweise die gesamte Fläche des Rangierbahnhofs sind im gültigen Flächennutzungsplan (FNP) als "Fläche für Bahnanlagen" dargestellt.

II. Planerische Vorgaben

Im Regionalplan ist der gesamte ehemalige Rangierbahnhof Köln-Nippes als Bahnanlage dargestellt.

Die angrenzenden Gebiete sind entsprechend der unter I. erfolgten Gebietsbeschreibung als "Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) für die Wohnsiedlungsbereiche (inklusive Friedhof und Kleingartenanlagen) östlich der Gleisanlagen und im Westen zwischen Hugo-Junkers- und Robert-Perthel-Straße als "Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung" dargestellt.

Der Landschaftsplan trifft keine Aussagen sowohl für den Änderungsbereich als auch die gesamte Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs. Östlich angrenzend an das Bahngelände sind die Bereiche des Friedhofs Longerich und der Kleingartensiedlung als Landschaftsschutzgebiete dargestellt.

III. Anlass, Ziel und Zweck der Flächennutzungsplan-Änderung

Der hohe Flächenverbrauch früherer Rangier- und Güterbahnhöfe, die in ihren Kernbereichen eine Vielzahl nebeneinander angeordneter Gleise enthielten, konnte mit der heutigen Betriebsweise deutlich beschränkt werden. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) konzentriert die Zugbildungsaufgaben in Köln vor allem auf den Standort in Gremberg.

Die Entscheidung der DB AG, den "Rangierbahnhof Köln-Nippes" aufzugeben beziehungsweise der erfolgreiche Abschluss des Entwidmungsverfahrens nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) im Jahre 2008 bildet die Grundlage für eine städtebauliche Neuordnung dieses Gebiets.

Von den Teileinrichtungen des ehemaligen Rangierbahnhofs, wie Güterbahnhof Köln-Nippes, Ablauf- und Zugbildungsanlagen, Bahnbetriebswerk, Abstellanlagen, Gleisanschlüsse, Zulaufstrecken, Fern- und Nahverkehrsstrecken, werden von der heutigen DB AG lediglich die Zulaufstrecke der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) AG, einige Abstellgleise sowie die durchgehenden Gleisanlagen für den Güter- und den Personenfern- und -nahverkehr genutzt. Der überwiegende Teil der Flächen und betrieblichen Einrichtungen ist brachgefallen und wurde für unmittelbare betriebliche Zwecke der DG AG nicht mehr genutzt. Teile des Güterbahnhofs wurden an benachbarte Gewerbebetriebe veräußert, andere nicht mehr benötigte Flächen verpachtet. Im Bereich der nicht mehr für Zwecke des Rangierbahnhofs benötigten Ablauf- und Zugbildungsanlagen hat die DB AG allerdings eine "Entbehrlichkeitsprüfung" nicht eingeleitet, weil einzelne Geschäftsfelder (zum Beispiel DB Regio) Interesse an diesen Flächen bekundeten, so dass sich die für eine Umnutzung verfügbare Flächen auf einen nördlichen Teil entlang Hugo-Junkers-Straße inklusive der Flächen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Köln-Nippes sowie einen südlichen Teil entlang Longericher Straße zwischen Unterführung Etzelstraße/Longericher Straße und Parkgürtel konzentrieren. Im Bereich des Bahnbetriebswerkes mit seinen Gebäuden und Behandlungsanlagen ist das "Rheinische Industriebahnmuseum" als Nachnutzer angesiedelt. Dieser Bereich unterliegt zudem dem Denkmalschutz (Gebäude, zum Teil Gleisanlagen).

Die DB AG hat in jüngster Zeit die noch vorhandenen Gleisanlagen weitgehend entfernt und dabei auch die inzwischen entstandene Ruderalvegetation beseitigt. Im südlichen Teil des Bahngeländes ist eine neue Abstellanlage für S-Bahn-Triebwagen entstanden, der noch weitere Gleise und bauliche Anlagen folgen werden. Im nördlichen Bereich insbesondere im Planänderungsbereich sind weitere Flächen an einen benachbarten Entsorgungsbetrieb mit flächenintensiver Nutzung veräußert worden.

Das Umfeld ehemaliger Rangier- und Güterbahnhöfe ist oftmals geprägt durch kleine und mittlere Betriebe des handwerklichen und produzierenden Gewerbes sowie andere flächenintensive Nutzungen wie Fach- und Autohändler und Entsorgungsbetriebe. Der meist gegebene Abstand zu Wohnsiedlungsbereichen beziehungsweise die Überlagerung durch Verkehrsemissionen (Schienenlärm) prädestinieren diese Standorte für ebenfalls emittierende gewerbliche Nutzungen.

Ein Ziel nachhaltiger Stadtentwicklung ist die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme von Freiflächen durch Umwandlung solcher in Siedlungs- und Verkehrsflächen. Besonders in dicht besiedelten Räumen wie der Stadtregion Köln fördert ein ungehemmter Flächenverbrauch die Zersiedelung des urbanen Umlandes.

Die Konversion nicht mehr benötigter Bahnflächen im Bereich ehemaliger Güter- und Rangierbahnhöfe stellt somit eine Freiraum und Ressourcen schonende Chance dar, den Bedarf an gewerblich nutzbaren Flächen zu bedienen und auch auf vorhandene verkehrliche beziehungsweise ver- und entsorgungstechnische Infrastruktur zurückzugreifen.

Im Rahmen einer Neuordnung des gesamten Bereichs des ehemaligen "Rangierbahnhofs Köln-Nippes" sollen die nicht mehr genutzten und brachgefallenen DB-Flächen einer neuen gewerblichen Nutzung zugeführt werden.

Der Bereich westlich des Rangierbahnhofs entlang Robert-Perthel-Straße und Longericher Straße hat sich bereits als Gewerbestandort etabliert und ist auch als "Gewerbegebiet" im aktuellen FNP dargestellt. Im Osten bildet die weiterhin genutzte Bahntrasse Köln - Neuss für diesen Standort eine sowohl funktionale als auch räumliche Zäsur zum Wohnsiedlungsbereich Köln-Longerich.

Für eine Anbindung der von der DB AG nicht mehr benötigten Flächen an die benachbarten Gewerbegebiete spricht daher die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, insbesondere der guten Anbindung an den überregionalen Individualverkehr.

Die Fortentwicklung der Gewerbegebiete dient auch im Sinne der Analyse "Gewerbeflächen in Köln - Nutzungsstruktur, Bedarf und Planung" einer langfristigen Sicherung des Standortes und der vorhanden gewerblichen Nutzungen.

Ziel der FNP-Fortschreibung im Bereich des ehemaligen "Rangierbahnhof Köln-Nippes" ist, einerseits diese Entwicklung in einen städtebaulichen Gesamtkontext zu stellen sowie die planungsrechtlichen Voraussetzungen auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung für die Wiedernutzung dieser Flächen zu schaffen und andererseits die aktuellen Planungsabsichten der DB AG darzustellen.

Den 1. Teilabschnitt bildet dabei die 179. FNP-Änderung "Gewerbegebiet Hugo-Junkers-Straße". Unter Berücksichtigung des gegebenen Abstandes zu Wohnsiedlungsbereichen jenseits des Bahndammes bieten sich durch Darstellung von Gewerbeflächen Entwicklungsmöglichkeiten für unter Umständen emittierende gewerbliche Nutzungen mit extensivem Flächenbedarf wie Handwerksbetriebe und produzierendes Gewerbe.

Ein Teil der brachliegenden Fläche soll zur Erweiterung eines Entsorgungsbetriebes genutzt werden, der südwestlich des Plangebietes an der Hugo-Junkers-Straße liegt. Zu diesem Zweck hat der Betriebsinhaber die Grundstücksfläche bereits von der DB AG erworben. Die Darstellung von "Gewerbeflächen" im Änderungsbereich sichert dem Unternehmen langfristig diesen Standort und schafft Planungssicherheit hinsichtlich der Erweiterungsabsichten.

Ein Bebauungsplanverfahren wurde auf Antrag des Inhabers durch Beschluss des Stadtentwicklungsausschuss am 15.06.2009 eingeleitet. Die Ausweisung eines Industriegebietes wurde am 18.03.2010 ebenfalls durch den Stadtentwicklungsausschuss ausgeschlossen. Die 179. FNP-Änderung wird in Verbindung mit § 8 Absatz 3 BauGB im Parallelverfahren zum Bebauungsplanverfahren 64509/02 –Arbeitstitel: Gewerbegebiet Hugo-Junkers-Straße– betrieben.

Für die verbleibenden Flächen des ehemaligen "Güter- und Rangierbahnhof Köln-Nippes" südlich der Unterführung Longericher Straße wird eine separate FNP-Fortschreibung angestrebt, die eine schrittweise, ganzheitliche Entwicklung der Brachflächen ermöglicht.

1. Geplante Darstellung

Die beabsichtigte Darstellung im Änderungsbereich ist flächendeckend "Gewerbegebiet" (GE).

Eine rund 300 m² kleine Fläche im südlichen Bereich des Gewerbegebietes besitzt gegenwärtig noch den Sonderstatus einer privilegierten Bahnanlage. Eine gewerbliche Nutzung ist daher erst nach Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zulässig. Der Freistellungsantrag wurde bereits seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt.

Diese Fläche ist im Maßstab des Flächennutzungsplanes (FNP) nicht darstellbar, so dass im Änderungsbereich flächendeckend die Darstellung eines Gewerbegebietes vorgesehen ist.

2. Erschließung

Das Plangebiet ist durch seine Lage an der Hugo-Junkers-Straße sowohl verkehrlich, als auch ver- und entsorgungstechnisch erschlossen. Über die Robert-Perthel-Straße, den Lindweilerweg und die Militärringstraße besteht unmittelbar nördlich des Plangebietes eine günstige verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz beziehungsweise die Autobahn (A 57). Eine erhebliche zusätzliche verkehrliche Belastung ist nicht zu erwarten. Eine endgültige Aussage hierzu kann aber erst in Abhängigkeit zu Art und Maß der baulichen Nutzung auf Ebene der Bebauungsplanung getroffen werden.

Der Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist lediglich durch die Buslinie 121 entlang der Robert-Perthel-Straße gegeben (Haltestelle "Hugo-Junkers-Straße"). Über diese Linie besteht weiter Anschluss an die S-Bahn-Station "Köln-Longerich" und damit an den regionalen Personennahverkehr.

3. Grün- und Freiflächen

Die ehemals auf den Bahnflächen vorhandene Ruderalvegetation wurde bereits durch die DB AG entfernt. Nennenswerte Grün- und Gehölzstrukturen im Änderungsbereich befinden sich lediglich entlang der Böschungskante Hugo-Junkers-Straße. Diese sind im Maßstab des FNP jedoch nicht darstellbar, so dass eine weitestgehende Sicherung und Integration ins Planungskonzept durch Festsetzungen auf Ebene der Bebauungsplanung erfolgen muss.

4. Lärmschutz

4.1 Emissionen

Mit dieser Erweiterung rückt das bestehende Gewerbegebiet entlang der Robert-Perthel-Straße näher an die Wohnsiedlungsbereiche von Köln-Longerich jenseits der Bahnstrecke Köln - Neuss heran. Zum Schutz vor gebietsübergreifenden Emissionen muss auch in Hinblick auf den nördlichen Wohnsiedlungsbereich "Heckweg/Dädalusring" auf Grundlage der Abstandsliste des Abstandserlass NRW eine Zonierung der Gewerbefläche nach Art der zulässigen Betriebe und Anlagen und ihr Emissionsverhalten im entsprechenden Bebauungsplanverfahren geprüft werden.

4.2 Immissionen

Ebenfalls ist eine hohe Belastung des Planungsgebietes durch verkehrliche Schallimmissionen (in diesem Fall Schienenlärm) zu erwarten. Festsetzungen zu Schallschutzmaßnahmen sind in Abhängigkeit zu geplanten Nutzungen auf Ebene der Bebauungsplanung zu prüfen.

IV. Zusammenfassung

Weite Teile des "Rangierbahnhofs Köln-Nippes" sind brachgefallen und wurden durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) aufgegeben. Nach abgeschlossenem Entwidmungsverfahren nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) können diese Flächen nun im Sinne einer Ressourcen schonenden Gewerbeflächenentwicklung revitalisiert werden.

Mit der 179. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) soll parallel zum Bebauungsplanverfahren 64509/02 –Arbeitstitel: Gewerbegebiet Hugo-Junkers-Straße– dieser Prozess eingeleitet werden mit dem Ziel, insbesondere den Gewerbebestandort entlang Robert-Perthel-Straße zu erweitern und langfristig als Standort für Handwerk und produzierendes Gewerbe zu sichern.

Es ist beabsichtigt, den Konversionsprozess der restlichen Brachflächen des "Rangierbahnhofs Köln-Nippes" mit einer separaten FNP-Fortschreibung in diesem Bereich zeitnah zu begleiten.

V. Umweltbericht

1. Natur und Landschaft

Durch die Planung sind Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete nicht betroffen. Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes ist ebenfalls nicht betroffen.

Pflanzen

Bestand:

Das Plangebiet war bis zum Jahr 2008 bahnrechtlich gewidmet und wurde bis 2006 von der Bahn für Zug- und Rangierbewegungen genutzt. Die zwischenzeitlich entstandene Sukzessionsvegetation wurde 2009 entfernt, so dass das Gelände weitgehend frei von Vegetation ist. Lediglich entlang der Hugo-Junkers-Straße ist ein schmaler Gehölzstreifen vorhanden. Angrenzend an den Änderungsbereich liegen Sukzessionsflächen der ehemaligen Gleisnutzungen.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Planung:

Es erfolgt keine maßgebliche Veränderung der derzeitigen Bestandssituation für den Standort von Vegetation durch die Flächennutzungsplanänderung.

Nullvariante:

Null- und Planungsvarianten unterscheiden sich nicht voneinander.

Tiere

Bestand:

Brachflächen von Gleisanlagen sind Lebensraum für Heuschrecken, Tagfalter, Kriechtiere, Vögel und Kleinsäuger. Im Kartierraum der Planung Neubau Abstellgruppe Gleise 111 - 119 Rbf Köln-Nippes, der im südlichen Bereich des Abschnitts 3 b liegt, sind Arten gutachterlich erfasst worden (Erfassung 2003, 2005, faunistische Bestandsaufnahme Vögel, Kriechtiere, Heuschrecken, Tagfalter sowie Wohnquartiererhebung Fledermäuse 2008 durch Planungsbüro Decker im Rahmen des LBP). Von den Lebensraumbedingungen dieses Teilabschnittes können die erfassten Arten tendenziell auf die übrigen Gleisbrachen übertragen werden.

Der Änderungsbereich ist aufgrund seiner Teilversiegelung und heutigen Nutzung kein Lebensraum der oben genannten Arten, da diese bereits verdrängt wurden. Die Bahnflächen sind bereits von ihrer Nutzung freigestellt. Für die angrenzenden Gleisbrachen ist damit zu rechnen, dass der genannte Artenbestand vorkommt.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Planung:

Die FNP-Änderung von "Fläche für Bahnanlagen" in "Gewerbegebiet" ändert die Voraussetzungen einer möglichen Inanspruchnahme heutiger Vegetations- und Lebensraumflächen für die Fauna nur marginal. Eine in der Örtlichkeit weitgehend vorhandene Nutzung wird planungsrechtlich angepasst.

Die angrenzenden Brachflächen behalten jedoch ihre Bedeutung als Lebensraum.

Nullvariante:

Null- und Planungsvarianten unterscheiden sich nur marginal.

Biologische Vielfalt

Aufgrund der oben angesprochenen Versiegelung ergibt sich hier keine Betroffenheit.

2. Landschaft/Ortsbild

Bestand:

Das Ortsbild ist geprägt durch Bahnanlagen, Gleisbrachen und gewerbliche Nutzung im westlichen Bereich.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Die Unterschiede zwischen Plan- und Nullvariante sind marginal.

3. Boden

Natürlich gewachsener Boden ist im Planänderungsbereich nicht vorhanden. Der gesamte Bereich ist in der Vergangenheit als Gleisanlage oder als Gleisnebenanlage genutzt gewesen. Die heute gewerblich genutzte Fläche ist nur teilweise versiegelt aber hoch verdichtet (siehe auch unter Altlasten). Die Nutzung ist auf dem Gleisschotter entstanden.

4. Wasser

Oberflächenwasser, Grundwasser

Bestand:

Oberflächengewässer sind im Änderungsbereich nicht vorhanden. Grundwasser ist insofern betroffen als der gesamte Bereich als Rangier- und Verschiebebahnhof einer jahrzehntelangen intensiven Nutzung unterlag, die sowohl unsachgemäßen Gebrauch von wassergefährdenden Stoffen, latenten Eintrag zum Beispiel durch Pestizide, als auch Leckagen beinhalten kann. Über den Bodeneintrag können hier auch Gefahrstoffe in das Grundwasser gelangt sein. Die im Änderungsbereich erfolgten Bodengutachten konnten keine Bodenverunreinigung nachweisen.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Aufgrund der Teilversiegelung und Verdichtung ist die Grundwasserneubildungsrate gegenüber dem ursprünglichen Gleisschotter im Änderungsbereich erhöht. Mit der Nutzung als Gewerbegebiet und den dadurch zu erwartenden deutlich höheren Versiegelungsgrad kommt es zu einer Minderung der Versickerungsleistung.

5. Klima und Luft

5.1 Klima, Kaltluft/Ventilation

Bestand:

Gewerbegebiete sind Flächen, die sich durch eine hohe Aufheizung am Tag bedingt durch den hohen Versiegelungsgrad (Grundstücke und Straßenflächen) und eine geringe Abkühlung auszeichnen und somit zu den Flächen gehören, die die Wärmebelastung fördern.

Die Klimafunktionskarte weist "Stadtklima mittlerer Belastungsgrad" für den gesamten Bereich der Gleisanlagen aus. Die Karte berücksichtigt dabei noch eine intensivere Nutzung und das Vorhandensein von Gleisanlagen, die von Vegetation weitgehend frei waren. Heute kann für den Bereich, der dem Änderungsbereich angrenzt, mit einer Tendenz zum "Stadtklima geringer Belastungsgrad" gerechnet werden. Der Planänderungsbereich ist dem "Stadtklima mittlerer Belastungsgrad" zuzuordnen.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Planung:

Die zunehmende Versiegelung, die im Änderungsbereich bereits weitgehend erfolgt ist, führt zu einer Änderung mit der Tendenz höherer thermischer Belastung.

Nullvariante:

Auch ohne die FNP-Änderung werden die Flächen der heutigen Brachen weiter erschlossen, so dass die Entwicklung im punkto Klima der Planvariante entspricht.

5.2 Erneuerbare Energien/Energieeffizienz

Ohne Relevanz für die FNP-Änderung.

5.3 Erhaltung und Verbesserung der Luftgüte

Bestand:

Immissionen im Planänderungsbereich gehen auf den Bahnbetrieb in Form von Stäuben, die aus dem Gleisbett aufgewirbelt werden oder auf Dieselloks zurück. Dieselloks sind von untergeordneter Bedeutung, da alle Bahnstrecken im Plangebiet elektrifiziert sind. Der Straßenverkehr führt ebenfalls zu Immissionen sowie das angrenzende Gewerbegebiet.

Im Planänderungsbereich selbst können Gewerbebetriebe oder gewerbliche Nutzungen emittieren. Es ist mit einer moderaten Luftschadstoffbelastung zu rechnen, die deutlich unter den Grenzwerten liegt.

Aufgrund der großen Entfernung zur nächstliegenden Wohnbebauung entsteht durch die Planänderung kein Nutzungskonflikt.

Es ist in den nachfolgenden Planungsebenen zu gewährleisten, dass die Emissionen an der angrenzenden Wohnnutzung keine erheblichen oder nennenswerten Belastungen auslösen.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Plan- und Nullvariante sind nahezu identisch zu bewerten.

Immissionsseitig wird sich die Zunahme der Aktivitäten im Änderungsbereich als Mehrbelastung niederschlagen, die aber nicht zu kritischen Immissionen führen werden.

5.4 Vermeidung von Emissionen (nicht Lärm/Luft, insbesondere Licht, Gerüche), sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Keine Relevanz in der FNP-Änderung.

6. Mensch, Gesundheit, Bevölkerung

6.1 Lärm

Bestand:

Immissionen auf den Änderungsbereich:

Die gesamte Fläche des Änderungsbereiches ist durch Verkehrslärm aus dem Schienenverkehr der Gleise der Fernverkehrsstrecken im Nordosten und dem Straßenverkehrslärm im Südwesten hoch vorbelastet.

Im Tagzeitraum werden in den Randbereichen des Änderungsbereiches Lärmimmissionen aus Straßen- und Schienenverkehr von > 60 - 65 dB(A) und in den Kernbereichen und im Süden des Änderungsbereiches > 55 - 60 dB(A) erreicht. Im Nachtzeitraum resultieren Immissionen fast ausschließlich aus dem Schienenverkehrslärm. Die an die Schienen angrenzenden Bereiche weisen Schallimmissionen > 60 - 65 dB(A) auf. Der übrige Bereich liegt bei einer Schallimmission von > 55 - 60 dB(A). Der Änderungsbereich ist durch Gewerbelärmimmissionen aus dem Gewerbegebiet

biet Hugo-Junkers Straße vorbelastet. Zurzeit besteht auch innerhalb des Änderungsbereiches eine gewerbliche Nutzung.

Vorbelastungen angrenzender sensibler Nutzungen:

Die Gewerbelärmemissionen führen zu Belastungen der Kleingärten und der Wohnnutzung östlich der Schienen des Fernverkehrs. Die Schienenverkehrsimmissionen überlagern jedoch die Immissionen des Gewerbelärms an den sensiblen Nutzungen deutlich.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Planung:

Aufgrund der Lärmvorbelastung des Änderungsbereiches ist eine gewerbliche Nutzung so zu gestalten und in ihren Emissionen zu beschränken, dass es zu keiner Lärmerhöhung an den sensiblen Nutzungen östlich der Gleise kommt. Die Richtwerte der TA Lärm sind einzuhalten.

Nullvariante:

Die bereits erfolgte Umnutzung von Gleisen zu gewerblicher Nutzung führt dazu, dass im westlichen Planänderungsbereich die Anlage von Gleisen praktisch nicht mehr möglich ist, da bereits eine Freistellung der Bahnbetriebsfläche stattgefunden hat.

6.2 Altlasten

Der gesamte Planänderungsbereich als Teil des gesamten Bereiches des Verschiebebahnhofes Nippes ist Altlastenverdachtsfläche.

Im Planänderungsbereich ist eine 4,50 m mächtige Auffüllung nachgewiesen. Die im Planänderungsbereich erfolgten Bodenuntersuchungen ergaben keinen Hinweis auf Bodenverunreinigungen.

6.3 Erschütterungen

Keine Relevanz auf Flächennutzungsplanebene.

6.4 Gefahrenschutz

zum Beispiel Hochwasser, Magnetfeldbelastung, Explosionsgefahr

Gefahrenschutzbelange sind im Plangebiet nicht erkennbar.

7. Kultur- und sonstige Sachgüter

Bestand:

Das Eisenbahnmuseum und ehemalige Bahnbetriebswerk von 1914 mit seinen Nutzungen wie zum Beispiel die Bekohlungsanlage stehen unter Denkmalschutz. Die dazugehörigen Gleise, die auch im Planänderungsbereich liegen, sind ebenfalls denkmalgeschützt.

Weitere Kulturgüter, Denkmale oder Bodendenkmale sind aufgrund der Vornutzung nicht zu erwarten.

Prognose (Plan-/Nullvariante):

Keine Unterscheidungen.

8. Wirkungsgefüge und Wechselwirkungen

... zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a, c und d (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, biologische Vielfalt, Mensch, Kultur- und Sachgüter) (§1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe i BauGB)

Es ergeben sich keine Wirkungsgefüge oder Wechselwirkungen, die erwarten lassen, dass die Erheblichkeitsschwelle eines Schutzgutes überschritten wird.

9. Zusammenfassung des Umweltberichts

Die ehemaligen Gleisflächen, die bereits heute gewerblich genutzt werden, sind nahezu vegetationsfrei. Erhebliche Auswirkungen auf umweltrelevante Schutzgüter bestehen durch die Planänderung nicht. Der Planänderungsbereich ist durch Schienenverkehrslärm vorbelastet.