

Abwägung der Stellungnahmen zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung des Bebauungsplan-Entwurfes 71489/04 –Arbeitstitel: Schanzenstraße Nord in Köln-Mülheim–

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) vom 30.08. bis zum 10.09.2010 sind fünf Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen.

Nachfolgend werden den Stellungnahmen laufende Nummern zugeordnet (1.1 bis 5), weil aus Datenschutzgründen keine personenbezogenen Daten (zum Beispiel Name und Adresse) aufgeführt werden. Den Fraktionen der zuständigen Bezirksvertretung und des Rates wird eine vollständige Übersicht der Absender der Stellungnahmen zur Verfügung gestellt. Die Belange aus den Stellungnahmen, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial) wurden ermittelt, dargestellt und anschließend bewertet. Die inhaltlich gleichen Stellungnahmen werden dargestellt und zusammengefasst.

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
1.1	Zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Informationen zu den Auswirkungen der Erweiterung des Stahlbetriebs, insbesondere zu möglichen Lärmimmissionen, zur geplanten Verkehrsführung und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gegeben. Zudem konnten keine telefonischen Auskünfte beim Stadtplanungsamt eingeholt werden, da die Ansprechpartner nicht erreichbar waren.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung im Hinblick auf Verkehr und Lärm werden im weiteren Verfahren untersucht werden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB dient der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele der Planung (Anstoßwirkung) - hier die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für gewerbliche Nutzungen. Aus der frühzeitigen Trägerbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB ging hervor, dass die Erforderlichkeit für die Erstellung von Verkehrs- und Lärmgutachten, Altlastenuntersuchungen sowie artenschutzrechtliche Untersuchungen besteht. Die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 werden im weiteren Verfahren untersucht und in einem Umweltbericht dokumentiert werden. Zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 30.08. bis 10.09.2010 lag noch keine abgestimmte Verwaltungsmeinung zur zukünftigen Verkehrsführung (Lage der Anbindung der verlängerten Schanzenstraße an die Markgrafenstraße) vor. Die äußere Erschließung soll ausschließlich über die westliche Schanzenstraße südlich des Plangebietes und die im Bau befindliche Markgrafenstraße (B51) westlich des Plangebietes erfolgen. Im weiteren Verfahren soll eine gegenüber dem Planstand zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung geänderte Verkehrsführung weiterverfolgt werden. Zur inneren Erschließung des Plangebietes soll die Planstraße als Verlängerung der westlichen Schanzenstraße, die im Norden in einem Wendekreis endet mit einer Anbindung an die Markgrafenstraße in Höhe der Von-Sparr-Straße (Planstraße West) planungsrechtlich gesichert werden.

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
1.2	Angaben, welche Art von Gewerbe im Plangebiet angesiedelt werden soll, fehlen.	Der Stellungnahme wurde bereits gefolgt. Ziel der Planung ist gemäß Aufstellungsbeschluss vom 10.06.2010 die Festsetzung eines Gewerbegebietes nach § 8 Baunutzungsverordnung sowie der Ausschluss von Einzelhandel, Vergnügungsstätten sowie bordellartigen Betrieben. Damit sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit nicht erheblich belästigender Gewerbebetriebe geschaffen werden.
1.3	Angeregt wird die Aufstellung eines Rahmenplans und Bebauungsplans für den gesamten Stadtteil Mülheim.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Für die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den gesamten Stadtteil Mülheim besteht kein Planerfordernis. Für das ehemalige Güterbahnhofs-gelände wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept als Basis für die Gesamtentwicklung in Vorbereitung zur Beratung in den Gremien des Rates und der BV 9 erstellt.
1.4	Angeregt werden Wegeverbindungen über das ehemalige Güterbahnhofs-gelände zwischen Keup-, Schanzen- und Berliner Straße und zwischen Keup- und Von-Sparr-Straße über den Clevischen Ring zum Rhein.	Der Stellungnahme wurde insofern gefolgt, dass die innerhalb des Plangebietes verlaufende Planstraße (verlängerte Schanzenstraße) an die Markgrafenstraße (zukünftige B 51) angebunden werden soll. Damit soll zugleich eine Fuß- und Radwegeverbindung hergestellt werden, die die im Ausbau der Markgrafenstraße vorgesehenen Fuß- und Radwegeverbindungen ergänzt. Neben der Anbindung des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer in westlicher Richtung soll eine Fuß- und Radwegeverbindung an die Schanzenstraße östlich der Bahntrasse für eine Umsetzung zum späteren Zeitpunkt berücksichtigt werden. Gegenwärtig muss die kommunale Bauleitplanung hinter die privilegierte eisenbahnrechtliche Fachplanung zurücktreten, solange keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erfolgt ist.
1.5	Angeregt wird die Schaffung eines öffentlichen Platzes an der KVB-Haltestelle Von-Sparr-Straße mit den Nutzungen Lebensmitteleinzelhandel, Gastronomie, Wohnen und Freizeitangeboten.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt, da sich der Bereich um die KVB-Haltestelle Von-Sparr-Straße außerhalb des Plangebietes befindet. Im städtebaulichen Entwicklungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof Köln-Mülheim wurde jedoch ein öffentlicher Platz an der KVB-Haltestelle berücksichtigt.
1.6	Infolge der Betriebserweiterung des Stahlhandels ist eine Erhöhung des Schwerlastverkehrs zu befürchten. Die geplante Verkehrsführung über die Markgrafenstraße lässt zudem eine Verstärkung der räumlichen Trennung und Isolation des ehemaligen Güterbahnhofs-areals befürchten. Die Verbindung zwischen den einzelnen Veedeln und zum Rhein würde somit unterbunden werden.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchungen und in Abstimmung mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik soll im Bebauungsplanverfahren "Schanzenstraße Nord" keine Anbindung der Planstraße an die östlich gelegene Schanzenstraße im Bereich der Unterführung der Bahntrasse erfolgen. Diese östliche Querverbindung hätte eine verkehrsentlastende Wirkung auf die Schanzenstraße und die Keupstraße zur Folge,

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
	<p>Aus diesem Grund wird eine zusätzliche Verkehrsanbindung des Plangebietes nach Osten angeregt.</p>	<p>würde jedoch zu ungewollten Durchgangsverkehren aus den östlich gelegenen Wohngebieten führen. Dabei wäre der Anteil der Durchgangsverkehre am zu erwartenden Verkehrsaufkommen mit ca. 60 % höher als der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs des Plangebietes, das heißt der Verkehre, denen die östliche Querverbindung als Erschließungsstraße dienen würde. Die für die östliche Queranbindung entstehenden Kosten für die Stadt Köln und den Grundstückseigentümer würden nicht im Verhältnis zu dem Nutzen für den Quell- und Zielverkehr des Plangebietes stehen.</p> <p>Das durch die Betriebserweiterung des Stahlhandels ausgelöste Verkehrsaufkommen wird zukünftig voraussichtlich ca. 55 Lkw/24 h betragen. Außerdem sind rund 75 Mitarbeiter beschäftigt, die zum Teil mit dem eigenen Pkw anfahren. Der bestehende Betrieb hat derzeit ein Verkehrsaufkommen von ca. 60 Lkw/24 h. Auf der Basis der aktualisierten Abschätzung des Verkehrsaufkommens (Dr. Brenner Ingenieure, Stand 23.09.2010) konnte nachgewiesen werden, dass sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde das prognostizierte Verkehrsaufkommen über die geplante Anbindung der Planstraße West in Höhe der Von-Sparr-Straße an die Markgrafenstraße leistungsfähig abgewickelt werden kann.</p> <p>Mit dem Ausbau der Markgrafenstraße mit der zukünftigen Funktion einer Bundesstraße wird eine räumliche Trennung zwischen dem Plangebiet bzw. dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Mülheim verbunden sein. Im Bereich des Plangebietes werden durch die Anbindung der Planstraße West an die Markgrafenstraße sowie Fuß- und Radwegeverbindungen in Richtung Westen und Osten Verbindungen zwischen dem Plangebiet und den benachbarten Quartieren geschaffen, um die Isolation des Plangebietes aufzuheben.</p>
2.1	<p>Die Planung berücksichtige nicht das Umfeld, übergeordnete Abhängigkeiten und Planungen.</p>	<p>Der Stellungnahme wurde bereits gefolgt. Das städtebauliche Konzept, das dem Bebauungsplan "Schanzenstraße Nord" zugrunde liegt, stimmt mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof Köln-Mülheim, das der Grundstückseigentümer in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt erarbeitet hat, überein. Insofern wurde für die Neugestaltung des ehemaligen Güterbahnhofsareals die Verzahnung mit der näheren Umgebung berücksichtigt. Die Verwaltung wird das städtebauliche Entwicklungskonzept vorstellen, sobald die Verwaltungsabstimmung erfolgt ist.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
2.2	<p>Angeregt wird, an dem bisher verfolgten Ziel, höherwertige Dienstleistungen, Hotel, kleinteiliges Gewerbe, Gastronomie und Wohnen auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände vorzusehen, festzuhalten – anstelle der Schaffung großflächiger Gewerbeflächen. Damit werde die gewünschte Querung des Güterbahnhofsgeländes und die Verknüpfung mit dem Wohnquartier westlich der Markgrafenstraße, mit dem Keupstraßen-Quartier und den übrigen Industrie- und Gewerbeflächen an der Schanzenstraße verhindert.</p>	<p>Der Stellungnahme wird insofern gefolgt, dass für das Plangebiet "Schanzenstraße Nord", das lediglich den nördlichen Teil des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Mülheim umfasst, ein Gewerbegebiet nach § 8 Baunutzungsverordnung festgesetzt werden soll. Das Plangebiet umfasst nicht den mittleren und südlichen Teil des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes, auf dem nach dem städtebaulichen Entwicklungskonzept ein öffentlicher Platz, Einzelhandelsnutzungen neben gewerblichen Nutzungen vorgesehen sind. Die vorliegende Planung berücksichtigt die Belange der Wirtschaft – hier die Erweiterung eines bestehenden Betriebes – ohne die gewünschte Verknüpfung mit den angrenzenden Wohn- und Gewerbequartieren zu verhindern.</p>
2.3	<p>Befürchtet wird, dass die großflächige Gewerbeeinheit im Plangebiet weitere großflächige Gewerbeeinheiten auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände nach sich ziehen wird.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs geht hervor, dass mit Ausnahme der großflächigen Gewerbeeinheit im Norden des Plangebietes im Übrigen kleinteiligere Bebauungsstrukturen vorgesehen sind, die im zu erarbeitenden Bebauungsplan-Entwurf durch die Festsetzung überbaubarer und nicht überbaubarer Grundstücksflächen gesichert werden sollen.</p>
2.4	<p>Befürchtet wird die Zunahme der Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr. Die Auswirkungen auf die zukünftige Qualität der Markgrafenstraße seien nicht abschätzbar.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Das durch die Betriebserweiterung des Stahlhandels ausgelöste Verkehrsaufkommen wird zukünftig voraussichtlich ca. 55 Lkw/24 h betragen. Außerdem sind rund 75 Mitarbeiter beschäftigt, die zum Teil mit dem eigenen Pkw anfahren. Durch die Betriebserweiterung des Stahlhandels ist von einem Wirtschaftsverkehr von ca. 110 Lkw-Fahrbewegungen pro Tag auszugehen. Dabei sind keine nächtlichen Lkw-Fahrten zu erwarten. Die Betriebserweiterung des Stahlhandels am Standort Schanzenstraße führt zu einer geringfügigen Reduzierung des Verkehrsaufkommens gegenüber der Bestandssituation.</p> <p>Auf der Basis der aktualisierten Abschätzung des Verkehrsaufkommens (Dr. Brenner Ingenieure, Stand 23.09.2010) konnte nachgewiesen werden, dass sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde das prognostizierte Verkehrsaufkommen über die geplante Anbindung der Planstraße West an die Markgrafenstraße in Höhe der Von-Sparr-Straße leistungsfähig abgewickelt werden kann. Dabei können die Verkehrsströme der Hauptrichtungen der Markgrafenstraße (B 51) mit guter bis sehr guter Qualität abgewickelt werden.</p> <p>Die Markgrafenstraße befindet sich gegenwärtig im Bau, wurde aber noch nicht zum planfestgestellten Zweck in Betrieb genommen. Die Mark-</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
		grafenstraße soll die Berliner Straße vom Durchgangsverkehr entlasten und wird die Funktion einer Bundesstraße erhalten.
2.5	Mit Ausnahme der verlängerten Schanzenstraße sind keine öffentlichen Flächen vorgesehen, die eine Durchquerung von der KVB-Haltestelle Von-Sparr-Straße zu den östlich gelegenen Arbeitsplätzen und Veranstaltungsorten sicherstellen.	<p>Der Stellungnahme wurde insofern gefolgt, dass die innerhalb des Plangebietes verlaufende Planstraße West an die Markgrafenstraße (zukünftige B 51) angebunden werden soll. Damit soll zugleich eine Fuß- und Radwegeverbindung hergestellt werden. Neben der Anbindung des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer in westlicher Richtung ist eine Anbindung nach Osten an die Schanzenstraße östlich der Bahntrasse vorgesehen.</p> <p>Der Bereich um die KVB-Haltestelle Von-Sparr-Straße befindet sich außerhalb des Plangebietes. Im städtebaulichen Entwicklungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof Köln-Mülheim wurde ein öffentlicher Platz an der KVB-Haltestelle berücksichtigt.</p>
2.6	Die Planung lasse keine Freiraumqualitäten erkennen.	<p>Der Stellungnahme wurde bereits gefolgt. Das Plangebiet des Bebauungsplans "Schanzenstraße Nord" umfasst lediglich den nördlichsten Teil des ehemaligen Güterbahnhofgeländes, in dem ausschließlich gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind. In diesem Teilgebiet des ehemaligen Güterbahnhofareals sind nach dem städtebaulichen Entwicklungskonzept und in Übereinstimmung mit der vorgesehenen Art der baulichen Nutzung weder öffentliche Grünflächen noch öffentliche Platzflächen vorgesehen. Das städtebauliche Konzept, das dem Bebauungsplan "Schanzenstraße Nord" zugrunde liegt, stimmt mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof Köln-Mülheim überein, das der Grundstückseigentümer in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt erarbeitet hat. Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht südlich des Plangebietes "Schanzenstraße Nord" sowohl öffentliche Plätze als auch Grünflächen vor. Die Verwaltung wird das städtebauliche Entwicklungskonzept vorstellen, sobald die Verwaltungsabstimmung erfolgt ist.</p>
3.1	Aus der vorgelegten Planung gehe nicht die Anschlussstelle der Planstraße an die Markgrafenstraße hervor. Die Markgrafenstraße wurde zudem nicht im ausgebauten Zustand gezeigt.	<p>Im städtebaulichen Planungskonzept, das zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorlag, war die Anbindung der Planstraße an die Markgrafenstraße ca. 80 m nördlich der Von-Sparr-Straße vorgesehen. Im Rahmen der durchgeführten frühzeitigen Trägerbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB hatten die Kölner Verkehrsbetriebe AG angeregt, die vorgesehene Anbindung der Planstraße West an die Markgrafenstraße in Richtung Süden in Höhe der Von-Sparr-Straße zu verschieben, so dass nur ein</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
		<p>Knotenpunkt mit der Markgrafenstraße entsteht und die Querung der Stadtbahntrasse durch die Planstraße West unmittelbar an der KVB-Haltestelle Von-Sparr-Straße erfolgen könnte. Dabei ist von Vorteil, dass die stadtauswärts fahrende Stadtbahn im Fall von Wartezeiten an der Signalanlage weiterhin in der Haltestelle steht und Fahrgäste aufnehmen kann. Da auch aus städtebaulichen Gründen die Anbindung der Planstraße West an die Markgrafenstraße in Höhe der Von-Sparr-Straße zu befürworten ist, soll im weiteren Planverfahren diese Anbindungslösung weiterverfolgt werden.</p> <p>Da sich die Markgrafenstraße gegenwärtig im Bau befindet, aber noch nicht zum planfestgestellten Zweck in Betrieb genommen wurde, zeigte die Kartengrundlage des städtebaulichen Planungskonzeptes die Markgrafenstraße in ihrem derzeitigen Zustand. Im weiteren Verfahren wird der Geltungsbereich des Plangebietes um die Anschlussstelle der Planstraße West an die Markgrafenstraße erweitert werden.</p>
3.2	<p>Zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung stand den Bürgerinnen und Bürgern im Bezirksrathaus Mülheim kein Ansprechpartner für Fragen zur Verfügung und unter den angegebenen Telefonnummern war niemand zur Sprechzeit erreichbar. Hinsichtlich der Form der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Eindruck erweckt, dass sich die Bürger nach Möglichkeit nicht beteiligen und nicht zu Wort kommen sollen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Über die Art und Weise, wie die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt wird – hier Aushang der Planung ohne Durchführung einer Abendveranstaltung, entscheidet der Stadtentwicklungsausschuss. Mit der Auslegung der Planung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB besteht die Möglichkeit für die Öffentlichkeit, erneut Anregungen und Bedenken zur Planung zu äußern.</p>
3.3	<p>Der Beschluss des Veedelsbeirates, die Planstraße in Richtung Osten an die östlich der Bahntrasse gelegene Schanzenstraße anzubinden, werde nicht umgesetzt. Zu befürchten sei eine Zunahme des Schwerlastverkehrs und damit eine Verhinderung neuer Wohngebiete.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die äußere Erschließung des Plangebietes soll ausschließlich über die westliche Schanzenstraße südlich des Plangebietes und die im Bau befindliche Markgrafenstraße (B51) westlich des Plangebietes erfolgen. Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchungen und in Abstimmung mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik soll im Bebauungsplanverfahren "Schanzenstraße Nord" keine Anbindung der Planstraße an die östlich gelegene Schanzenstraße im Bereich der Unterführung der Bahntrasse erfolgen. Diese östliche Querverbindung hätte eine verkehrsentlastende Wirkung auf die Schanzenstraße und die Keupstraße zur Folge, würde jedoch zu ungewollten Durchgangsverkehren aus den östlich gelegenen Wohngebieten führen. Dabei wäre der Anteil des Durchgangsverkehrs am zu erwartenden Verkehrsaufkommen mit ca. 60 % höher als der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs des Plangebietes, das heißt der Verkehre, denen die östliche Querverbindung</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
		<p>als Erschließungsstraße dienen würde. Die für die östliche Queranbindung entstehenden Kosten für die Stadt Köln und den Grundstückseigentümer würden nicht im Verhältnis zu dem Nutzen für den Quell- und Zielverkehr des Plangebietes stehen.</p> <p>Den demokratisch gewählten Vertretern der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln, das heißt dem Rat der Stadt Köln und seinem Fachausschuss für Stadtentwicklung obliegen die Beschlüsse zum Bebauungsplan "Schanzenstraße Nord".</p> <p>Das durch die Betriebserweiterung des Stahlhandels ausgelöste Verkehrsaufkommen wird zukünftig voraussichtlich ca. 55 Lkw/24 h betragen. Außerdem sind rund 75 Mitarbeiter beschäftigt, die zum Teil mit dem eigenen Pkw anfahren. Durch die Betriebserweiterung des Stahlhandels ist von einem Wirtschaftsverkehr von ca. 110 Lkw-Fahrbewegungen pro Tag auszugehen. Die Betriebserweiterung des Stahlhandels am Standort Schanzenstraße führt zu einer geringfügigen Reduzierung des Verkehrsaufkommens gegenüber der Bestandssituation. Dabei sind keine nächtlichen Lkw-Fahrten zu erwarten. Auf der Basis der aktualisierten Abschätzung des Verkehrsaufkommens (Dr. Brenner Ingenieure, Stand 23.09.2010) konnte nachgewiesen werden, dass sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde das prognostizierte Verkehrsaufkommen über die geplante Anbindung der Planstraße West an die Markgrafenstraße in Höhe der Von-Sparr-Straße leistungsfähig abgewickelt werden kann.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes "Schanzenstraße Nord" ist die ausschließliche Festsetzung von Gewerbegebieten das Planungsziel. Damit sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit nicht erheblich belästigender Gewerbebetriebe geschaffen werden.</p>
3.4	<p>Der Verzicht auf die ursprünglich geplante Anbindung nach Nordosten basiere in erster Linie auf der Vermeidung von Mehrkosten für den Planungsanlassgeber, zu Lasten der Bürger im Hinblick auf eine Erhöhung der Lärmbelastung und der Unfallgefahr.</p>	<p>Siehe Abwägung zu 3.3. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden sowohl ein Verkehrsgutachten als auch Lärmgutachten erstellt werden.</p>
4.1	<p>Die Kopf- und Seitenrampenanlage wird für Verladungen des Zirkus Roncalli genutzt, daher treffe die Aussage nicht zu, es handele sich um "nicht betriebsnotwendige Bahnflächen". Die Bahnanlage müsse zudem an das öffentliche Stra-</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Kopf- und Seitenrampenanlage liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans "Schanzenstraße Nord". Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens soll die Erschließung dieser Bahnanlage gesichert werden. Weder für die Kopf- und</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung der Stellungnahme
	ßenverkehrsnetz angeschlossen werden, um weiterhin die Funktion der Anlage, Straßenfahrzeuge auf die Bahn verladen zu können, zu gewährleisten.	Seitenrampenanlage noch für den innerhalb des Plangebietes verlaufenden Weg zur Bahnanlage wurde bisher eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erteilt.
4.2	Angeregt wird, dass der im Plangebiet ansässige Stahlhandel zwingend an das Eisenbahnnetz anzuschließen ist. Der Vorteil des Anschlusszwangs läge in der Reduzierung des Verkehrsaufkommens für die Bewohner des Stadtteils Mülheim.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Über die vorhandene in unmittelbarer Nachbarschaft bestehende Kopf- und Seitenrampenanlage wäre die Möglichkeit für den Stahlhandel gegeben, Warenverkehre über die Bahn abzuwickeln.
4.3	Für die Betriebsfläche des Stahlhandels ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht erforderlich, da die vorgesehene Nutzung durch den Fortbestand der Widmung als Eisenbahnanlage gewährleistet wäre.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Grundstücke, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, unterliegen als Vorhaben von überörtlicher Bedeutung dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB. Insoweit tritt die kommunale Bauleitplanung hinter die privilegierte eisenbahnrechtliche Fachplanung zurück. Für den überwiegenden Teil des Plangebiets "Schanzenstraße Nord" wurde bereits die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) festgestellt. Damit wurde der Fachplanungsvorbehalt aufgehoben und die Teilfläche ist der gemeindlichen Bauleitplanung zugänglich. Städtebauliches Ziel ist die Nachnutzung des Areals des ehemaligen Güterbahnhofs Mülheim zwischen Wohnbebauung im Westen und gewerblich-industriell genutzten Flächen im Westen sowie die Steuerung der Neugestaltung und Bewältigung der bestehenden Konflikte im Rahmen der Bauleitplanung.
5	Siehe Stellungnahme 3.1 bis 3.4	Siehe Abwägung zu 3.1 bis 3.4