

## Darstellung und Bewertung der zur 206. Flächennutzungsplan-Änderung –Arbeitstitel: Bahnstraße in Köln-Rodenkirchen– eingegangenen planungsrelevanten Stellungnahmen aus der Offenlage

Die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 21.01.2015 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) vom 29. Januar bis 2. März 2015 durchgeführt. Im Zeitraum der Offenlage sind drei Stellungnahmen eingegangen.

Nachfolgend werden die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen dokumentiert und fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie die Entscheidung durch den Rat dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Entscheidung durch den Rat verwiesen.

Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt. Den Fraktionen der zuständigen Bezirksvertretung, des Stadtentwicklungsausschusses und des Rates wird eine vollständige Übersicht der Absender der Stellungnahmen zur Verfügung gestellt.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
1 1.1	<p><b>Hochwasserschutz</b> In Punkt 6 ‚Auswirkungen der Planänderung‘ der Begründung würden die Auswirkungen auf den Hochwasserschutz in Bezug auf Gesamt-Köln und auf die Versorgungssicherheit im Hochwasserfall übersehen und nicht bewertet.</p> <p>In Punkt 7.2.8 werde nicht unterschieden zwischen Bestand/ Nullvariante/Planänderung.</p> <p>Die Angaben über Grundwasserstände bei KP 11.90 m seien falsch und folglich seien dann Grundwasserhöhen bedeutungslos. Die zu vorgenanntem Punkt aufgeführten Grundlagen würden somit keine korrekte Abwägung erlauben. Weiterhin wird zu Bedenken gegeben, dass dieser Belang nicht bewertet wurde.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	<p>Das Plangebiet liegt nicht im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Stadt Köln. Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind demzufolge im nachgeordneten Bebauungsplanverfahren zu klären, an das die Stellungnahme weiter geleitet wird.</p> <p>Die für die Planung und ihre Bewertung maßgeblichen Inhalte zum Aspekt Gefahrenschutz – Hochwasser werden in Punkt 7.2.8 aufgeführt.</p> <p>Die im Umweltbericht gemachten Angaben zu den Grundwasserständen bei KP 11,90 m sind korrekt. Eine Überschwemmung des Plangebietes findet, wie im Umweltbericht genannt, erst bei einem Pegelstand von 11,90 KP statt. Die Abwägung basiert somit auf richtigen Grundlagen. Der Umweltbericht wird zur Präzisierung um Aussagen zu den Grundwasserständen bei KP 11,30 m ergänzt. Das Grundwasser kann nach den Berechnungen bei einem Rheinwasserstand von 11,30 m KP auf 45,3 m ü. NHN ansteigen. Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind demzufolge im nachgeordneten Bebauungsplanverfahren zu klären, an das die Stellungnahme weiter geleitet wird.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
1.2	<p><b>Wirkungsgefüge und Wechselwirkungen</b>  Die im Kontext der Planung beachtlichen wechselseitigen Wirkungen (Punkt 7.2.9) würden ausgeblendet. Exemplarisch werden folgende Wechselbeziehungen aufgezeigt: Das Gebiet an der Bahnstraße nehme Raum für den Fluss und erhöhe das Risiko für Unterlieger in Deutz/ Kalk; dieses Risiko erhöhe die Gefahr für Mensch, Kultur- und Sachgüter. Damit einher ginge die geminderte Bereitschaft der Oberlieger Polder zu bauen, welche wiederum stromauf die Sicherheit Kölns sowie von Mensch, Kultur- und Sachgüter verschlechtere.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	<p>Der Anregung kann im Flächennutzungsplanverfahren nicht gefolgt werden. Die Darstellung und Bewertung des Aspektes erfolgt vor dem Hintergrund der beabsichtigten Planung im Vergleich zum Darstellungsbestand im Flächennutzungsplan. Hier soll ein bereits dargestelltes Gewerbegebiet in ein Mischgebiet umgewandelt werden. Ein solches Mischgebiet weist in seinen Grundzügen eine geringere bauliche Dichte als eine gewerbliche Baufläche auf und lässt mehr Freifläche zu. Entsprechend ist gegenüber dem heutigen Bestand von einem künftig reduzierten Risiko auszugehen. So sind die aufgeführten exemplarischen Wechselwirkungen hier nicht zutreffend.</p>
1.3	<p><b>Planungsalternativen</b>  Die Schlussfolgerung, dass es keine Alternative zur Planung gäbe, sei in mehrfacher Hinsicht falsch:  1. bedeute eine Beibehaltung der heutigen FNP-Darstellung nicht automatisch eine Verfall des Fabrikgeländes.  2. stelle die mit der beabsichtigten FNP-Änderung dargestellte Nutzung lediglich die bequemste Alternative dar, da sie Risiken und Nebenwirkungen durch Nichtbeachtung der Bestimmungen des BauGB sämtlich ausblende.  3. unter Beachtung aller abwägungsrelevanten Gesichtspunkte gem. BauGB hätten andere Möglichkeiten des Umgangs mit dem Gelände ins Blickfeld rücken müssen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	<p>In der Begründung wird nachvollziehbar dargelegt, dass alternative Planungsmöglichkeiten an diesem Standort ebenso wie der Behalt der bestehenden Planungsvorgaben der Flächennutzungsplanung im Sinne der Stadtteil- und gesamtstädtischen Entwicklung nicht zielführend sind.</p>
1.4	<p><b>Anforderungen FNP</b>  Die Unterlagen zur vorliegenden Flächennutzungsplanänderung genügen nicht den Anforderungen für einen "vorbereitenden Bauleitplan" im Sinne des BauGB nach</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• § 1 (6) Ziff. 1 BauGB "Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohnbevölkerung" &gt;&gt; abwägungsrelevante Fakten würden hier nicht bestimmt</li> <li>• § 1 (6) Ziff. 7 Buchst. a), c), i) BauGB "Auswirkungen auf [...] Wasser; [...] den Menschen und seine Gesundheit; [...] sowie Wechselwirkungen</li> <li>• § 1 (6) Ziff. 12 BauGB "Belange des Hochwasserschutzes" &gt;&gt; Risikosituationen würden nicht ermittelt mit der Folge, dass auch keine Anforderungen an eine nachhaltige Bauplanung gestellt werden. Es werde so getan, als seien beliebige Ausführungen des Bebau-</li> </ul>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	<p>Die Unterlagen zur vorliegenden Flächennutzungsplanänderung entsprechen in ihren Ausführungen den gesetzlichen Vorgaben nach § 5 Abs. 2 BauGB.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>ungsplans gleichwertig.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• § 1a (5) BauGB "Klimaanpassung" &gt;&gt; Das Gebot der Einbeziehung der Klimawandelfolgen bliebe unbeachtet, eine Abwägung nach § 1 (7) BauGB unterbliebe</li> <li>• § 2 (2), (3) &gt;&gt; Weder die Auswirkungen auf die Bauleitpläne von Leverkusen und Dormagen (Bauen in Hochwasserrisikogebieten) würden beachtet noch seien die zugehörigen Risikobelange ermittelt und bewertet.</li> </ul> <p>Die vorliegende Flächennutzungsplanänderung solle folgende Bestimmungen enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbindliche Bestimmungen für den Bebauungsplan bezüglich Maßnahmen, die der Anpassung an den Klimawandel dienen gem. § 5 (2) Ziff. 2 c BauGB und § 5 (2) Ziff. 7 BauGB</li> <li>• Ausgewiesene Signaturen laut § 5 (3) Ziff. 1 BauGB</li> <li>• Risikogebiete gem. § 5 (4a) BauGB laut § 73 (1) Satz 1 WHG</li> </ul>		
<p><b>2</b> 2.1</p>	<p><b>Verkehrsgutachten</b> Das Verkehrsgutachten sei in seiner bisherigen Form unzureichend. Die Grundlagen des vorgelegten Verkehrsgutachtens seien teilweise nicht korrekt. Die angegebenen Schließzeiten der Bahnschranke entsprächen nicht dem aktuellen Stand und die neu entstehende Bahnlinie 17 sei nicht mit einbezogen. Auch ließen die durchgeführten Verkehrszählungen Zweifel an deren Richtigkeit aufkommen. Die im Gutachten attestierte Zunahme von lediglich 40 Autos/Tag über die Maternusstraße könne mit Blick auf die geplanten 350 Wohneinheiten plus zusätzliche Büroflächen nicht zutreffen, da der Versorgungsmittelpunkt Maternus- und Hauptstraße in Rodenkirchen seien.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	<p>Die Daten bzw. Annahmen in dem während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes vorgelegten Verkehrsgutachten sind korrekt.</p> <p>Durch die Prognoseverkehre ergaben sich jedoch auch Verkehrsveränderungen an Knotenpunkten im weiteren Umfeld, da sich ca. 80% der Neuverkehre in Richtung der Militärringstraße und der westlichen Friedrich-Ebert-Straße orientieren. Ergänzend wurden deshalb die Knotenpunkte Militärringstraße/Konrad-Adenauer-Straße und Zum Forstbotanischen Garten/Friedrich-Ebert-Straße untersucht.</p> <p>Weiterhin haben die politischen Gremien der Stadt Köln einer vorzeitigen Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn zugestimmt.</p> <p>Insofern kann davon ausgegangen werden, dass ein regelmäßiger Betrieb im Untersuchungsgebiet bereits in 2015/2016 beginnen wird. Dadurch werden auch Auswirkungen auf die Verkehrs-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>abläufe am Bahnübergang Friedrich-Ebert-Straße erwartet. Diese Punkte wurden in einer ergänzenden Verkehrsuntersuchung betrachtet.</p> <p>Am 05.03.2015 wurden Erhebungen durchgeführt, um die aktuellen Analyseverkehre ermitteln zu können. Für die rechnerischen Leistungsfähigkeitsnachweise wurden ein Prognose Null- und ein Prognose-Planfall berechnet. Am Knotenpunkt <b>Militär ringstraße/Konrad-Adenauer-Straße</b> ergeben die rechnerischen Nachweise bereits für die Analyseverkehre in der Vormittagsspitzenstunde für die einzelnen Verkehrsströme ungenügende Verkehrsqualitäten. Durch eine Modifizierung der Grünzeiten im Festzeitprogramm ist eine Verbesserung der rechnerischen Verkehrsqualitäten für die einzelnen Verkehrsströme möglich. Die resultierende Verkehrsqualität ist dann mindestens ausreichend. Die Modifizierungen lassen sich auch auf die Prognosefälle übertragen, so dass die zukünftigen Verkehre an diesem Knotenpunkt leistungsfähig abzuwickeln sind.</p> <p>Am Knotenpunkt <b>Zum Forstbotanischen Gar-</b></p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p><b>ten/Friedrich-Ebert-Straße</b> zeigen die rechnerischen Nachweise, dass der Knotenpunkt für die Analyseverkehrsbelastung nicht leistungsfähig ist. Eine Verbesserung der Verkehrsqualitäten kann nur durch einen Ausbau des Knotenpunktes erreicht werden.</p> <p>In der untersuchten Ausbauvariante werden für den Geradeausfahrer der Straße "Zum Forstbotanischen Garten" aus Richtung Süden zukünftig zwei Fahrstreifen angeboten. Dies erfordert eine Anpassung der südlichen Zufahrt und auch einen Umbau der nördlichen Ausfahrt des Knotenpunktes. Alle baulichen Maßnahmen lassen sich innerhalb der Flurstücksgrenzen des Baulastträgers umsetzen.</p> <p>Sowohl für die Vormittags- als auch für die Nachmittagsspitze können durch einen Ausbau der Straße "Zum Forstbotanischen Garten" auf zwei Geradeausfahrstreifen in nördliche Fahrtrichtung rechnerisch mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten (QSV D) erreicht werden.</p> <p>Analog zur Analyse ergeben sich auch im Prognose-Nullfall sowohl für die Vormittags- als auch für die Nachmittagsspitze durch einen Ausbau rechnerisch mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten (QSV D).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>Die Verkehrsqualitäten für den Prognose-Planfall unterscheiden sich nur marginal von denen des Prognose-Nullfalls. Die Differenz zwischen diesen beiden Fällen beträgt für die Vormittagsspitze 27 Kfz/h (1,1%) für den Gesamtknoten. Für die Nachmittagsspitze beträgt die prognostizierte Zunahme für den Prognose-Planfall 23 Kfz/h (1,1%).</p> <p><u>Vorzeitige Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn –Linie 17-</u></p> <p>In der verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros gevas humberg &amp; partner wurden aktuelle Schrankenschließzeiten zur Ermittlung von Leistungsreserven für die Analyse- und Prognoseverkehre ermittelt. Ergänzend dazu wurden die Wirkungen der Schrankenschließzeiten auf die vorhandenen Rückstaulängen im Bereich des höhengleichen Bahnübergangs ermittelt. Dazu wurden am 19.03.2015 in den Zeiten von 07:30 – 09.00 Uhr und von 17.00 – 18.00 Uhr die während der Schrankenschließzeiten aufgetretenen Rückstaulängen und deren Abbau dokumentiert.</p> <p>Es wurde unterschieden in die Bereiche westlich und östlich des Bahnübergangs. Westlich wurde der Bereich der Friedrich-Ebert-Straße betrachtet, östlich die Maternusstraße, die Ring- und die Brückenstraße. Die während jeder Schließzeit auftretenden maximalen Staulängen wurden vermerkt. Die genannte Uhrzeit ist die abgelesene Zeit bei Schrankenschließung.</p> <p>Die maximal gemessenen Rückstaulängen waren in der Brückenstraße mit ca. 110 m. In der Maternusstraße traten maximal 85 m</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Darüber hinaus fehle es an Aussagen zum ruhenden Verkehr. Lediglich die zu geringe Zahl an Stellplätzen in der zukünftigen Tiefgarage der Wohnanlage werde erwähnt.</p>	//	<p>und in der Ringstraße maximal 75m auf. In allen Fällen löste sich der Rückstau zwischen zwei Schrankenschließzeiten, in der Regel innerhalb des nächsten Umlaufs, auf.</p> <p>Die maximal gemessenen Rückstaulängen in der Nachmittagspitze waren diesmal in der Maternusstraße mit ca. 115 m. In der Brücken- und in der Ringstraße traten maximal 75 m auf. In allen Fällen löste sich der Rückstau zwischen zwei Schrankenschließzeiten auf.</p> <p>Auf der westlichen Seite des Bahnübergangs gingen die maximal gemessenen Rückstaulängen mit 210 m bzw. 230 m über den benachbarten Knotenpunkt an der Konrad-Adenauer-Straße hinaus. Dauerhafte Störungen daraus wurden aber nicht beobachtet. In der Regel löste sich der Rückstau zwischen zwei Schrankenschließzeiten auf. Bei Rückstaulängen die mehr als ca. 145 m betragen, werden für den vollständigen Abbau des Rückstaus zwei Umläufe benötigt.</p> <p>In der Nachmittagsspitze wurde kein Rückstau über den Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße beobachtet. In diesem Zeitbereich wurden auch verlängerte Schrankenschließzeiten durch Gegenbahnen beobachtet. Eine dauerhafte Überstauung in der Friedrich-Ebert-Straße konnte nicht beobachtet werden.</p> <p>Das Ingenieurbüro gevas humberg &amp; partner hat auf Basis aktuell ermittelter Schrankenschließzeiten Reservezeiten für die Analyse- und Prognoseverkehrsmengen für den Bahnübergang ermittelt. Dieses Vorgehen zur Bewertung der leistungsfähigen Abwicklung der Verkehre war mit den Fachbehörden der Stadt Köln abgestimmt. Die Berechnungen und Nachweise wurden auch für die Prognoseverkehre auf Basis der vorhandenen Sperrzeiten erstellt.</p> <p>Die politischen Gremien der Stadt Köln haben nun einer vorzeitigen Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn zugestimmt. Die Linie 17 wird nach Aussagen der KVB spätestens ab dem kommenden Jahr (2016) maximal in gleicher Häufigkeit verkehren wie die Linie 16. Dadurch werden auch Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe am Bahnübergang Friedrich-Ebert-Straße erwartet. In Zusammenhang mit der Inbetriebnahme werden neben der zu</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>erwartenden Taktverdichtung allerdings auch betriebliche Optimierungen an der Signaltechnik von den KVB und der HGK umgesetzt. Zur Definition der aus den Maßnahmen zu erwartenden Wirkungen auf das Verkehrssystem wurde am 06.03.2015 ein Abstimmungsgespräch mit den zuständigen Signalplanern der Stadt Köln durchgeführt. In diesem Gespräch wurde dargelegt, dass sich die betrieblichen Nachteile durch die Taktverdichtung der Stadtbahnen und die vorgesehenen Optimierungen in der Bahntechnik in der Summe gegenseitig aufheben werden. Aus diesem Grund werden zukünftig keine längeren Schließzeiten an diesem Bahnübergang erwartet.</p> <p>Die ergänzende verkehrliche Untersuchung von TSC belegt, dass die vom Ingenieurbüro gevas humberg &amp; partner durchgeführte und mit der Stadt Köln abgestimmte Vorgehensweise für die Berechnung der Leistungsreserven in Bezug auf die Prognose-Planfälle weiterhin gültig bleibt und auch für die prognostizierten Verkehre Leistungsreserven vorhanden sind.</p> <p>Im Rahmen der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung ist der Aspekt des "ruhenden Verkehrs" nicht relevant. Dem Hinweis kann im Rahmen der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung nicht gefolgt werden und wird an das nachgeordnete Bebauungsplanverfahren weitergeleitet.</p>
2.2	<p><b>Lärmschutzgutachten</b> Das Lärmschutzgutachten beziehe die zukünftige Bahnlinie 17 nicht mit ein.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p>	<p>Die Linie 17 wird spätestens ab dem kommenden Jahr (2016) maximal in gleicher Häufigkeit verkehren wie die Linie 16. Das schalltechnische Prognosegutachten wurde hinsichtlich dieses Sachverhaltes ergänzt.</p> <p>Durch den Schienenverkehr werden die Geräuscheinwirkungen durch die Reflexionseinwirkungen der zusätzlich geplanten Gebäude ausweislich des Gutachtens um <math>\leq 0,3</math> dB erhöht. Durch die Taktverdopplung aufgrund der Linie 17 ergeben sich nach Aussage des Gutachters keine Veränderungen bei den Reflexionsauswirkungen.</p> <p>Eine entsprechende Ergänzung wird im Umweltbericht zu Punkt 7.2.7 aufgenommen.</p>



Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Trotz der durch die vorgesehene Bebauung entstehenden Schallreflexion des Schienenfahrzeuglärms prognostiziere das Gutachten für das Jahr 2025 am Messpunkt IP 8 eine Lärminderung um 0,2 dB.	//	Die im schalltechnischen Prognosegutachten angeführte Pegeldifferenz von 0,2 dB(A) am IP8 bezieht sich auf die neu induzierten Verkehrsmengen durch die Planung Bahnstraße und deren Auswirkungen an den bestehenden Wohngebäuden in der Nachbarschaft. Dabei wurden die veränderte Verkehrsfrequenzierung auf den öffentlichen Straßen, als auch mögliche Reflexions- / Abschirmauswirkungen durch die vorhandenen / geplanten Gebäude berücksichtigt.
2.3	<b>Besonnungsgutachten</b> Das vorgelegte Besonnungsgutachten berücksichtige den Schattenwurf nicht in alle relevanten Richtungen. Im Ergebnis zeigte sich, dass bspw. das Haus in der Brückenstraße 82 in Januar nur 1 Stunde Sonnenscheindauer erhalte, was dem gesetzlich zulässigen Minimum entspricht.	//	Im Rahmen der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung ist das Besonnungsgutachten nicht relevant. In den Unterlagen zur Änderung findet dieses entsprechend auch keine Erwähnung. Dem Hinweis kann im Rahmen der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung nicht gefolgt werden und wird an das nachgeordnete Bebauungsplanverfahren weitergeleitet.
3 3.1	<b>Verkehrsgutachten</b> a) <i>Siehe Stellungnahme 2.1</i>  <b>Verkehrsaufkommen</b> Es würden keine Maßnahmen vorgesehen, um den zusätzlich aufkommenden Verkehr in Richtung Köln abzuleiten.	//  //	//  Dem Hinweis kann im Rahmen der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung nicht gefolgt werden und wird an das nachgeordnete Bebauungsplanverfahren weitergeleitet.
3.2	<b>Maß baulicher Nutzung</b> Eine Reduzierung der geplanten Geschossfläche auf ein vertretbares Maß sollte vorgenommen werden, um den Charakter des Gebietes nicht maßgeblich zu verändern.	//	Dem Hinweis kann im Rahmen der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung nicht gefolgt werden und wird an das nachgeordnete Bebauungsplanverfahren weitergeleitet.
3.3	<b>Lärmemission</b> <b>Hinweis</b> , dass die zu erwartenden Baumaßnahmen zu einer erheblichen Lärmemission und Mehrbelastung der Einwohner führen. Weiterhin wird ein temporärer Schallschutz erfragt.	//	Dem Hinweis kann im Rahmen der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung nicht gefolgt werden. Entsprechend erforderliche Regelungen werden im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren getroffen.