

B e g r ü n d u n g

nach § 5 Absatz 5 Baugesetzbuch (BauGB)

mit Umweltbericht nach § 2a in Verbindung mit § 2 Absatz 4 BauGB

zur 125. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 5, Köln-Nippes,
Arbeitstitel: Neuordnung ehemaliger Rangierbahnhof Köln-Nippes
(Rbf K-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 Geldernstraße-Parkgürtel und dem Bahnhof Köln-Longerich im Nordwesten. Die Longericher Straße und die Hugo-Junkers-Straße bilden die westliche Grenze. Westlich dieser Straßen folgen im Wesentlichen Gewerbegebiete, weiter südlich aber auch Wohnsiedlungsbereiche des Stadtteils Bilderstöckchen. Im Norden grenzt der Wohnsiedlungsbereich Dädalusing an. Die Ostseite des ehemaligen Rangierbahnhofs Köln-Nippes begrenzen die Gleisanlagen der Strecken Köln - Neuss und die S-Bahn-Gleise Köln - K-Worringen. Unmittelbar an der Ostseite unterhalb der Bahnböschung verläuft die Etzelstraße. Auf der Ostseite, jenseits der Etzelstraße folgen vorwiegend Freiflächen (Friedhof, ehemalige Auskiesungsflächen, Acker- und Grabeland im Stadtteil Weidenpesch). Im südlichen Teil grenzen die Wohnsiedlungsbereiche des Stadtteils Mauenheim an. Ganz im Norden trennen der Friedhof Longerich und Kleingärten die Wohnsiedlungsbereiche von Longerich vom Bahngelände. Diese liegen teilweise unmittelbar in Nachbarschaft zum Bahngelände.

In Höhe der Unterführung Longericher Straße/Ossietzkystraße verläuft eine sich im Betrieb befindliche Trasse der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) AG. Diese gabelt sich im Bereich Longericher Straße/Robert-Perthel-Straße, wobei ein Gleis als Zulaufstrecke an die DB-Trasse herangeführt wird, das andere parallel zur Unterführung Longericher Straße/Ossietzkystraße den Gleiskörper des Rangierbahnhofs Nippes unterquert.

Die ehemaligen Bahnflächen östlich der Hugo-Junkers-Straße sind nicht Bestandteil des Änderungsbereichs. Eine Flächennutzungsplan-Änderung (179. Flächennutzungsplan-Änderung "Gewerbegebiet Hugo-Junkers-Straße") wurde hier im Parallelverfahren zum Bebauungsplan-Entwurf 64509/02 betrieben. Das Ziel dieser Flächennutzungsplan-Änderung war ebenfalls die Neuordnung und Umwandlung von nicht mehr benötigten Bahnflächen in Flächen für Gewerbe.

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

II. Berücksichtigung anderer Planungen

Im aktuellen Regionalplan des Regierungsbezirks Köln ist der gesamte ehemalige Rangierbahnhof Köln-Nippes (Rbf K-Nippes) als Bahnanlage dargestellt.

Die angrenzenden Wohnsiedlungsbereiche der unter I. erfolgten Gebietsbeschreibung, Longerich (inklusive Friedhof Longerich und Kleingartenanlagen) und Mauenheim östlich der Gleisanlagen, Dädalusring und Bilderstöckchen im Westen, sind als "Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) dargestellt.

Der Bereich zwischen Heckweg im Norden und Unterführung Longericher Straße/Etzelstraße im Süden ist als "Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung" ausgewiesen.

Nordfriedhof und Freiflächen jenseits der Etzelstraße im Osten sind als "Regionaler Grünzug" und "Bereich für den Schutz der Landschaft beziehungsweise Natur" dargestellt.

Der Landschaftsplan der Stadt Köln trifft für die gesamte Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs keine Aussage. Östlich angrenzend an das Bahngelände sind die Bereiche des Friedhofs Longerich und der Kleingartensiedlung als Landschaftsschutzgebiete dargestellt.

Der Bereich entlang Hugo-Junkers-Straße war Gegenstand der 179. FNP-Änderung "Gewerbegebiet Hugo-Junkers-Straße" im Parallelverfahren zum Bebauungsplan-Entwurf 64509/02 und gehört damit nicht zum Änderungsbereich dieses Verfahrens. Das 179. FNP-Änderungsverfahren ist jedoch auch als Teil des gesamten Prozesses einer städtebaulichen Neuordnung im Umfeld des Rbf K-Nippes zu begreifen. Durch die vorgesehene GE-Darstellung und damit den Anschluss dieser Fläche an das vorhandene Gewerbegebiet bieten sich Entwicklungsmöglichkeiten für unter Umständen emittierende gewerbliche Nutzungen mit extensivem Flächenbedarf wie Handwerksbetriebe und produzierendes Gewerbe.

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.

Von den Teileinrichtungen des ehemaligen Rbf K-Nippes, wie Güterbahnhof, Ablauf- und Zugbildungsanlagen, Bahnbetriebswerk, Abstellanlagen, Gleisanschlüsse, Zulaufstrecken, Fern- und Nahverkehrsstrecken, werden von der heutigen DB AG lediglich die Zulaufstrecke der HGK, 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. Auf dem Gelände des Bahnbetriebswerks mit seinen Gebäuden und Behandlungsanlagen ist das "Rheinische Industriebahnmuseum" (RIM) als Nachnutzer angesiedelt. Dieser Bereich unterliegt zudem dem Denkmalschutz (Gebäude, zum Teil Gleisanlagen).

Die DB AG hat in jüngster Zeit die noch vorhandenen Gleisanlagen in weiten Teilen 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 sowie eine Wartungs- und Reinigungsanlage für S-Bahnen und Züge des Regionalverkehrs folgen werden. Südlich des ehemaligen Bahnbetriebswerks, entlang der Longericher Straße, plant die DB AG einen weiteren Wartungs-, Reinigungs- und Reparaturstandort für Züge des Fernverkehrs. Die Entscheidung für Köln-Nippes als Standort ist im November 2012 gefällt worden.

Aus diesen Planungen ergibt sich der zukünftige Bedarf an Bahnflächen beziehungsweise welche Flächen nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt werden.

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.

Wie auch am Rbf K-Nippes ist das Umfeld ehemaliger Rangier- und Güterbahnhöfe oftmals geprägt durch kleine und mittlere Betriebe des handwerklichen und produzierenden Gewerbes, flächenintensive Nutzungen wie Fach- und Autohändler, Lagerhallen und -flächen sowie Entsorgungsbetriebe.

Im Rahmen einer Neuordnung des gesamten Bereichs des ehemaligen Rbf K-Nippes sollen die nicht mehr genutzten und brachgefallenen DB-Flächen einer neuen gewerblichen Nutzung zugeführt bzw. für bereits gewerblich genutzte Flächen Planungssicherheit geschaffen werden.

Die Fortentwicklung der Gewerbegebiete beziehungsweise planungsrechtliche Sicherung der auf den ehemaligen Bahnflächen bereits etablierten gewerblichen Nutzungen dient auch im Sinne der Analyse "Gewerbeflächen in Köln - Nutzungsstruktur, Bedarf und Planung" einer langfristigen Sicherung des Standortes und der in Nachbarschaft vorhanden gewerblichen Nutzungen.

Mit dieser FNP-Fortschreibung im Bereich des ehemaligen Rbf K-Nippes wird diese Entwicklung in einen städtebaulichen Gesamtkontext gestellt sowie die planungsrechtlichen Voraussetzungen auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung für die Wiedernutzung dieser Flächen geschaffen. Bereits vorhandene gewerbliche Nutzungen sollen gesichert sowie die aktuellen Planungsabsichten der DB AG dargestellt werden.

Der Beschluss zur Einleitung eines Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens sowie die Entscheidung der DB AG, Teilflächen des ehemaligen Rbf K-Nippes aufzugeben, beziehungsweise der erfolgreiche Abschluss des Entwidmungsverfahrens nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) im Jahre 2008 in weiten Teilen der beabsichtigten GE-Darstellung bilden die Grundlage für eine städtebauliche Neuordnung dieses Gebiets.

Die bereits oben genannten Flächen, auf denen das geplante Vorhaben für den Fernverkehr realisiert werden soll hat die DB AG vom Entwidmungsverfahren ausgenommen. So reduzieren sich die für eine gewerbliche Umnutzung verfügbaren Flächen auf eine kleine Fläche im Bereich des ehemaligen Stellwerks im Norden des Plangebiets und den Bereich entlang Longericher Straße zwischen Unterführung Etzelstraße/Longericher Straße und Parkgürtel.

1. Geplante Änderungen und Darstellungen

Gewerbeflächen (circa 12 ha)

Der Bereich westlich des ehemaligen Stellwerks und des Bahnbetriebswerks zwischen Robert-Perthel-Straße und Longericher Straße hat sich als Gewerbebestandort "Gewerbegebiet Bilderstöckchen" etabliert und ist auch als "Gewerbegebiet" im aktuellen FNP dargestellt. Hier finden sich neben einem Lebensmitteldiscounter teils großflächige produzierende Unternehmen und Fachhändler sowie weitere gemischte Gewerbebetriebe.

Eine kürzlich von Bahnbetriebszwecken freigestellte Restfläche (0,5 ha) nördlich im Anschluss an den Änderungsbereich der 179. Flächennutzungsplanänderung "GE Hugo-Junkers-Straße" soll als Gewerbefläche dargestellt werden. Die Erschließung ist möglich über die Hugo-Junkers-Straße. Die Fläche kann aber auch als Erweiterungspotenzial für angrenzende Gewerbebetriebe betrachtet werden.

Eine ebenfalls von Bahnbetriebszwecken freigestellte Fläche erstreckt sich entlang Longericher Straße zwischen Unterführung Longericher Straße/Etzelstraße und der S-Bahnstation Geldernstraße-Parkgürtel.

Dieser Abschnitt wird im südlichen Teil von kleineren Betrieben der Autobranche und in erster Linie von Gewerbebauten der Zweiradeinkaufsgenossenschaft (ZEG) geprägt. Neben einer Reserveflä-

che zur Betriebserweiterung schließt nach Norden hin extensive Nutzung bis hin zu Brachen an. Einzige Ausnahme bilden die Sozialeinrichtung "Netzwerk" (Longericher Straße 136 bis 140) und ein Lebensmitteldiscounter mit Waschstraße und Stellplätzen (Longericher Straße 150). Zwischen diesen beiden Einrichtungen befinden sich auf einer circa 0,5 ha großen Fläche diverse Autohändler zum Teil mit fliegenden Aufbauten.

Im nördlichen Teil (Lebensmitteldiscounter/Waschstraße bis zu Unterführung Longericher Straße/Etzelstraße) wird das Gelände extensiv als Lagerplatz und Abstellfläche für Container(-fahrzeuge) genutzt. Bis vor wenigen Jahren existierten hier noch Reste des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Nippes. Das Gelände gehört heute einem Unternehmen aus der Wohnungsbaubranche.

Für die Neuordnung dieses Abschnitts wird die Darstellung als Gewerbegebiet gewählt. Die heute bestehenden Einrichtungen haben sich ohne "Bahnbezug" auf ehemaligem, entbehrlichem Bahngelände entwickelt. Mit der Darstellung eines Gewerbegebiets soll der heute etablierten Nutzungsstruktur Rechnung getragen und den inzwischen dort vorhandenen Betrieben Planungssicherheit gegeben werden.

Langfristig ist der Standort, insbesondere die durch Autohandel und Lagerflächen minder genutzten Flächen, geeignet, auch eine intensivere gewerbliche Nutzung aufzunehmen. In Hinblick auf Nachbarschaftskonflikte mit angrenzender Wohnbebauung sollten hier nur nicht-störende Gewerbeformen etabliert werden zum Beispiel Büro/Dienstleistung oder Kleingewerbe (Handwerksbetriebe). Aber auch eine riegelförmige oder geschlossene Bebauung (zum Beispiel Bürobauten) in Teilbereichen der Longericher Straße ist denkbar und kann für die angrenzende Wohnbebauung so als passiver Lärmschutz zu den noch in Betrieb befindlichen Bahnanlagen dienen. Immissionschutzrechtliche Vorgaben beziehungsweise Lärmschutzmaßnahmen müssen jedoch auf Ebene der Bebauungsplanung untersucht und festgelegt werden.

Der südlichste Teilbereich Longericher Straße/Ecke Parkgürtel stellt sich im Einzelhandels- und Zentrenkonzept als zweigeteilte Nahversorgungslage dar. Das heißt, eine Ergänzung mit kleinteiligem Einzelhandel zur Stärkung des bestehenden wäre hier im Bereich "Schiefersburger Weg-Ost" wünschenswert. Im Flächennutzungsplan wird jedoch aufgrund der Darstellung von überwiegend bevorzugter GE-Nutzung keine gesonderte Ausweisung vorgenommen.

Die Abgrenzung dieses Abschnittes als Gewerbegebiet ergibt sich zum einen aus den heute dort vorhandenen Nutzungen und Eigentumsverhältnissen beziehungsweise der Abgrenzung der nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Flächen.

Bahnflächen

Die Flächen im Umfeld des ehemaligen Bahnbetriebswerks Köln-Nippes werden heute durch den Rheinische Industriebahn Museum e. V. gepachtet und genutzt. Erhalten sind neben den Gebäuden und Werkstätten die Versorgungsanlagen für (Dampf-) Lokomotiven, Abstellgleise und eine Drehscheibe in den Außenbereichen. In unmittelbarer Nähe zu den Gebäuden sind Eisenbahnfahrzeuge auf den dort noch vorhandenen Gleisen abgestellt. Die Gebäude bedürfen einer intensiven Sanierung. Die Hallen des Bahnbetriebswerks sowie Teile der Gleisanlagen sind denkmalgeschützt.

Dieser Bereich ist nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt und wird daher weiterhin als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.

Die Flächen südlich des ehemaligen Bahnbetriebswerks, begrenzt durch Longericher Straße im Westen und HGK-Anschlussgleis im Osten, stellen sich auf den ersten Blick als potentielle Gewerbeflächen dar. Für diesen Bereich der ehemaligen Gleise 178 bis 200 besteht jedoch nach wie vor ein Verkehrsbedürfnis für die DB AG.

Auf Basis einer Machbarkeitsstudie hat sich die DB Fernverkehr AG entschieden, an diesem Standort die Planung eines Werkstandorts für Züge des Fernverkehrs zu entwickeln. Neben einer Wartungshalle sollen weitere Betriebsgebäude und Gleis-Abstellgruppen realisiert werden. Der Rückbau der alten Gleisanlagen widerspricht dieser Planung nicht. Die Gleisanlagen waren abgängig und hätten nicht wieder verwendet werden können. Die Umwandlung in ein stadtplanerisch durchaus wünschenswertes Gewerbegebiet, wie südlich angrenzend, ist damit ausgeschlossen.

Östlich angrenzend, bis hin zu den durchgehenden Gleisanlagen für den Güter- und Personenverkehr der Strecke Köln-Neuss sind auf einer Länge von ca. 2,5 km neben einer bereits realisierten

S-Bahn-Abstellanlage auch eine Werkstatt sowie eine Behandlungs- und Wartungsanlage für S-Bahnen und Züge des Regionalverkehrs geplant und bereits plangenehmigt.

2. Erschließung

Die nördliche Fläche im Bereich des ehemaligen Stellwerks kann problemlos über die Hugo-Junkers-Straße erschlossen werden.

Die weiter südlich gelegenen Gewerbeflächen sind durch ihre Lage entlang der Longericher Straße sowohl verkehrlich, als auch ver- und entsorgungstechnisch erschlossen.

Eine unmittelbare Anbindung an das übergeordnete Straßennetz besteht über die Robert-Perthel-Straße und den Parkgürtel an die Anschlussstellen Köln-Bickendorf beziehungsweise Köln-Ehrenfeld der BAB A 57.

Im Süden besteht über die S-Bahn-Station Geldernstraße - Parkgürtel fußläufig Anschluss an den regionalen Personennahverkehr. Entlang der Longericher Straße übernimmt die Buslinie 121 den Anschluss an den ÖPNV.

3. Grün- und Freiflächen

Die auf den nicht genutzten Bahnflächen ausgebildeten Brachen der Gleisanlagen werden durch die geplanten und bereits gebauten Gleisabstell- und Wartungsanlagen mehr und mehr zurückgedrängt. Grün- und Gehölzstrukturen im Änderungsbereich befinden sich entlang der Böschungskanten Longericher Straße und Etzelstraße. Diese sind im Maßstab des FNP jedoch nicht darstellbar, sollten aber weitestgehend gesichert und gegebenenfalls auf Ebene der Bebauungsplanung in ein Planungskonzept integriert werden.

Seitens der DB AG sind auf dem Gelände des ehemaligen Rbf K-Nippes Flächen für Ausgleichsmaßnahmen planfestgelegt. Diese befinden sich im für Bahnzwecke planfestgestellten Bereich, der im Flächennutzungsplan als "Flächen für Bahnanlagen" dargestellt wird.

4. Lärmschutz

4.1 Emissionen

Die Bahnanlagen emittieren zum einen durch die durchgehende Strecke des Nah- und Fernverkehrs, als auch durch Abstell- und Wartungsanlagen, die geplant und zum Teil bereits gebaut worden sind. Aufgrund der Emissionen der durchgehenden Gleise ist von der DB AG im Rahmen ihres Programms Lärmsanierung an Schienenwegen im Bereich Etzelstraße eine Lärmschutzwand errichtet worden.

Die geplante Gewerbefläche im Bereich des ehemaligen Stellwerks grenzt unmittelbar an das nördlich gelegene Wohngebiet "Dädalusring", die geplanten Gewerbeflächen entlang der Longericher Straße grenzen unmittelbar an die Wohnsiedlungsbereiche von Bilderstöckchen an. Zum Schutz vor gebietsübergreifenden Emissionen muss auf Grundlage der Abstandsliste des Abstandserlass NRW eine Zonierung der Gewerbefläche nach Art der zulässigen Betriebe und Anlagen und ihr Emissionsverhalten auf Bebauungsplanebene geprüft werden. Bedingt durch die Vorbelastung der Aktivitäten auf den Gleisanlagen ergibt sich eine hohe Vorbelastung für das neu dargestellte Gewerbegebiet.

Für die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung entlang der Longericher Straße im Stadtteil Bilderstöckchen könnte eine riegelförmige Bebauung mit nicht-störender gewerblicher Nutzung (Büro/Dienstleistung) einen passiven Lärmschutz hinsichtlich Schienenlärm und Gewerbelärm darstellen.

4.2 Immissionen

Es ist eine hohe Belastung des Planungsgebietes durch verkehrliche Schallimmissionen zu erwarten. Es wirken Schallimmissionen durch die am Rande des Änderungsbereiches liegenden Erschließungsstraßen auf das Plangebiet ein. Als Fläche für den überörtlichen Verkehr ist eine Verbindungsstraße zwischen dem Autobahnanschluss Köln-Bickendorf (A57) und dem Niehler Ei dargestellt, die jedoch nicht umgesetzt ist. 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 beziehungsweise bereits etablierte gewerbliche Nutzungen auf ehemaligen Bahnflächen Planungssicherheit erlangen.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der städtebaulichen Neuordnung in diesem Bereich stand das Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren (179. Änderung) im Bereich der Hugo-Junkers-Straße, das parallel zum Bebauungsplan-Entwurf 64509/02 durchgeführt wurde. Auch hier werden ehemals für Bahnzwecke genutzte Flächen einer gewerblichen Nutzung zugeführt und an das bestehende Gewerbegebiet Longerich angeschlossen.

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:

Circa 37 ha des circa 69 ha großen Änderungsbereichs sind als Brachflächen der Gleisanlagen mit entsprechender Vegetation ausgestattet. Südlich der Unterführung Longericher Straße liegt die Ausgleichsfläche für den Neubau Abstellgruppe Gleise 111 - 119 Rbf Köln-Nippes mit einer Größe von 3 ha im Bereich der Gleisbrache. Auf dieser Fläche wird das Ziel verfolgt, den Bestand der Gleisbrachenvegetation zu erhalten.

Das Verfahren "Neubau der Werkstatt und Behandlungsanlage für die S-Bahn" ist plangenehmigt und zurzeit im Bau. Durch diese Planung werden nördlich der Unterführung Longericher Straße und östlich der Fernbahngleise Flächen der Gleisbrache in Anspruch genommen. Nördlich der Unterführung Longericher Straße erstrecken sich noch ausgedehnte Flächen der Gleisbrachen. Ein lineares Band zwischen dem Bereich der 179. FNP-Änderung und den Fernbahnstrecken sind ebenfalls als Gleisbrache ausgeprägt. Im Bereich der geplanten Gewerbeflächen besteht nur noch auf einem Grundstück eine Brachfläche.

Als Pionierpflanzen sind Birke, Sommerflieder und Brombeere auf den Gleisbrachen häufig, aber auch andere Gehölzarten Ebereschen, Vogelkirsche, Holunder, Weißdorn, Robinie, Weiden. Auf trockenen und mageren Standorten, bedingt durch den Gleisschotter, der in der Regel auch nach Rückbau der Gleise verbleibt, sind auch Trockenrasen möglich.

Prognose (Planung/Nullvariante):

Planung:

Der Bereich, der von Fläche für Bahnanlagen in Gewerbegebiet geändert wird, erfährt keine nennenswerte Veränderung der Vegetationssituation, da nahezu der gesamte Bereich gewerblich genutzt ist. Die brachliegenden Gleisbereiche werden sukzessive durch Planungen und Anlagen der Bahn überplant. Neben den unter Bestand aufgeführten Anlagen ist weiterhin eine ICE-Wartungsanlage geplant. Längerfristig erhalten bleiben nur die bisher planfestgestellten beziehungsweise genehmigten Ausgleichsflächen.

Nullvariante:

Die Flächen werden zunehmend von Aufwuchs bis hin zu einer Vorwaldgesellschaft dominiert werden und als Vegetationsflächen Funktionen des Naturhaushaltes übernehmen solange sie ungenutzt bleiben. Eine Reaktivierung als Gleisfläche ist unter bestimmten Voraussetzungen ohne Verfahren oder Berücksichtigung der Eingriffs/Ausgleichsbetrachtung möglich. Eine Weiterentwicklung der gewerblich genutzten Flächen ist wahrscheinlich und im planungsrechtlich zulässigen Umfang auch möglich. Gesichert als zu erhaltende Brachfläche ist nur die Ausgleichfläche der Abstellanlage.

Tiere

Bestand:

Die Brachflächen der Gleisanlagen sind Lebensraum für Amphibien, Heuschrecken, Tagfalter, Kriechtiere, Vögel und Kleinsäuger. Im Kartierraum der Planung "Neubau Abstellgruppe Gleise 111 - 119 Rbf Köln-Nippes" sind Arten gutachterlich erfasst worden. Die Erfassung 2003, 2005, faunistische Bestandsaufnahme ergab: Vögel "Mäusebussard" sowie besonders geschützte Arten, Kriechtiere, Heuschrecken: u.a. "Blaufügelige Ödlandschrecke" (stark gefährdet gemäß RL NRW) und "Blaufügelige Sandschrecke" (vom Ausstreben bedroht gemäß RL NRW, Tagfalter: "Kleiner Feuerfalter" und "Hauhechel-Bläuling" besonders geschützt Arten sowie die Wohnquartiererhebung Fledermäuse (2008 durch Planungsbüro Decker im Rahmen des LBP).

Im Rahmen der Plangenehmigung "Neubau der Werkstatt und Behandlungsanlage für die S-Bahn Köln, Strecke 2615 Gbf Köln-Nippes" ist 2010 eine Potenzialerfassung für den Artenschutz durchgeführt worden. Als planungsrelevant ist in diesem Zusammenhang die Zauneidechse genannt worden, sie wurde jedoch nicht kartiert.

Für den Bereich der Baufeldfreimachung für den Neubau des ICE-Werks Köln-Nippes wurde im Artenschutzfachbeitrag eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Die Grundlage für die Prüfung war die von Juni bis Dezember 2012 durchgeführte systematische Geländeerfassung.

Kartiert wurden die Vogelarten: Bluthänfling, Klappergrasmücke und Neuntöter; Reptilien: Zauneidechse; Amphibien: Kreuzkröte; Nachtfalter: Nachtkerzenschwärmer

Die erfassten Arten können tendenziell auf die übrigen Gleisbrachen übertragen werden.

Planfestgestellte Ausgleichsfläche

Im Zentrum des Planänderungsbereichs südlich der Querung der Longericher Straße ist auf der heutigen und geplanten Fläche für Gleisanlagen eine Ausgleichsfläche mit der Zielsetzung "Herstellen und Erhalt einer Brachfläche durch Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen" zum Erhalt und Optimierung der standorttypischen Lebensraumbedingungen planfestgestellt. Im Verfahren der Plangenehmigung befindet sich zurzeit noch die nördliche Erweiterung dieser Fläche mit ähnlicher Zielstellung.

Prognose (Planung/Nullvariante):

Planung:

Die Brachflächen innerhalb des Änderungsbereiches, die als Lebensraum für verschiedene Arten mit unterschiedlichem Schutzstatus dienen, liegen in den heutigen Bahnflächen. Insofern die Bahnnutzung auf den Flächen, die als Bahnflächen im Flächennutzungsplan dargestellt sind, als Bahnflächen gewidmet sind, können diese auch reaktiviert werden von einer Brachfläche in eine

genutzte Gleisfläche oder Bahnnebenanlage. Ein Eingriff in Lebensräume ist dann unter anderem artenschutzrechtlich zu regeln.

Die Flächennutzungsplan-Änderung von "Fläche für Bahnanlagen" in "Gewerbegebiet", ändert die Voraussetzungen einer möglichen Inanspruchnahme heutiger Vegetationsflächen nur marginal. Hier entspricht die Darstellung als GE-Fläche weitgehend der vorhandenen Nutzung.

Nullvariante:

Brachflächen innerhalb des Änderungsbereiches, die als Lebensraum für verschiedene Arten mit unterschiedlichem Schutzstatus dienen, liegen in den heutigen Bahnflächen. Insofern die Bahnnutzung auf den Flächen, die als Bahnflächen im Flächennutzungsplan dargestellt sind, gewidmete Bahnflächen sind, können diese auch reaktiviert werden von einer Brachfläche in eine Gleisanlage oder Ähnliches. Der Eingriff in Lebensräume ist dann artenschutzrechtlich zu regeln. Da jedoch zahlreiche gewerbliche Betriebe auf den Bahnflächen im westlichen Änderungsbereich angesiedelt sind und hier auch Flächen seitens der Bahn veräußert wurden, ist eine Weiterentwicklung in dieser Richtung zu erwarten auch wenn die Flächennutzungsplanänderung nicht erfolgt.

Null- als auch Planungsvariante sind im Hinblick auf die Auswirkungen auf den Artenschutz nahezu identisch.

Biologische Vielfalt

Bestand:

Im Planänderungsbereich ist eine hohe biologische Vielfalt anzutreffen bedingt durch die noch vorhandenen großen Flächenanteile der Brachflächen, die als Lebensraum dienen.

Prognose (Planung/Nullvariante):

Die Entwicklung des Gebietes und die planungsrechtlichen Möglichkeiten einer Nutzung sind zwischen Planungs- und Nullvariante marginal. Grundsätzlich ist ein Zurückdrängen der Arten zu erwarten. Ausweichlebensräume in räumlicher Nähe sind nicht vorhanden. Die planfestgestellte, geplante Ausgleichsfläche dient der Sicherung der biologischen Vielfalt. Die größeren Veränderungen sind im Bereich der Fläche für Gleisanlagen zu erwarten. Der Bereich, der zukünftig als Gewerbefläche dargestellt wird, hat aufgrund der hier bereits ausgeübten Nutzung eine untergeordnete Bedeutung für die "Biologische Vielfalt".

Beurteilung Natur und Landschaft

Im Wesentlichen wird ein bereits bestehender Zustand planungsrechtlich manifestiert. Beeinträchtigungen und Veränderungen des heutigen Bestands von Natur- und Landschaft wird es durch Einzelmaßnahmen geben. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf Natur- und Landschaft sind in den einzelnen Rechtsverfahren zu betrachten.

2. Landschaft/Ortsbild

Bestand:

Das Ortsbild ist geprägt durch Bahnanlagen und Gleisbrachen sowie gewerblicher Nutzung im gesamten westlichen Änderungsbereich. Die gewerbliche Nutzung hat in den letzten Jahren stark zugenommen, sodass der freie Blick aus den Wohnbereichen an der Longericher Straße zunehmend eingeschränkt ist und die begrünter Flächen in Form von Gleisbrachen zurückgehen .

Prognose (Planung / Nullvariante):

Im östlichen Änderungsbereich verändert sich das Ortsbild nicht, da hier Bahnanlagen erhalten bleiben. Sie werden absehbar durch weitere geplante Anlagen dieser Art ergänzt. Die Unterschiede zwischen Plan- und Nullvariante sind marginal, da eine Entwicklung und Veränderung des Änderungsbereichs im Bereich der Fläche für Bahnanlagen in beiden Fällen zu erwarten ist.

3. Boden

Natürlich gewachsener Boden ist im Planänderungsbereich nicht zu erwarten. Der gesamte Bereich ist in der Vergangenheit als Gleisanlage oder als Gleisnebenanlage genutzt gewesen. Diese bestehen in der Regel aus Aufschüttungen und Gleisschotter.

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 Stoffe in das Grundwasser gelangt sein.

Prognose (Planung / Nullvariante):

Aufgrund des hohen Anteils der aktiven oder nicht mehr genutzten Gleisflächen ist die Grundwasserneubildungsrate im Änderungsbereich sehr hoch, da über die Schotterbetten der Gleisanlagen eine 100 %ige Versickerung erfolgt. Da sich aber der Versiegelungsanteil auch unabhängig von der Planänderung bereits deutlich erhöht hat, unterscheiden sich die Planungs- und Nullvariante nur marginal. Auf Grundlage der eingetretenen Entwicklung ist die Grundwasserneubildungsrate rückläufig.

5. Klima und Luft

Klima, Kaltluft/Ventilation

Bestand:

Im Änderungsbereich befinden sich drei Typen klimarelevanter Flächen:

1. Gleisanlagen sind Flächen, die sich bedingt durch das Schotterbett tagsüber mäßig stark bis stark aufheizen und die Wärme bei Abkühlung relativ schnell wieder abgeben.
2. Brachflächen insbesondere Gleisbrachen sind Flächen, die sich durch eine deutlich geringere Aufheizung am Tag als Gleisflächen und eine starke nächtliche Abkühlung auszeichnen und insgesamt einen ausgeglichenen Tagesgang mit geringen Tag-Nachtunterschieden der Temperatur haben. Brachflächen sind demnach in der Lage, entlastend bezogen auf eine Aufheizung zu wirken und in angrenzenden Gebieten mit höherer Aufheizung für Entlastung zu sorgen.
3. 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 der Innenstadt fördern.

Zurzeit verlaufen im Änderungsbereich diese drei Flächentypen parallel zueinander, wenn auch teilweise in durchmischter Form. Der Bereich, der zukünftig als Gewerbefläche dargestellt werden soll, weist im Vergleich zu den anderen Bereichen die höchste Temperaturbelastung auf. Die ausgedehnten Flächen der Gleisbrachen im mittleren Bereich sind wenig temperaturlastig oder sogar entlastend anzusehen.

Prognose (Planung/Nullvariante):

Planung:

Der Anteil der Gleisbrachen wird zurückgehen zugunsten von vegetationsfreien Gleisanlagen, bahnaffinen Nutzungen, großen Hallen und Gewerbeflächen, sodass sich auch das Aufheizungs-potenzial dieser Flächen erhöht. Die Ausgleichfläche im zentralen Bereich wird als Fläche mit geringer Aufheizung erhalten bleiben. Dies führt zu einer gewissen thermalen Entlastung gegenüber den in Zukunft intensiver genutzten Gewerbe- und Gleisflächen, kann aber nicht verhindern, dass sich der Änderungsbereich von einem klimatisch entlastenden Bereich wegentwickelt.

Nullvariante:

Auch ohne die Flächennutzungsplan-Änderung werden die Flächen der heutigen Brachen weiter erschlossen, sodass die Entwicklung im punkto Klima weitgehend der Planvariante entspricht.

Erneuerbare Energien/Energieeffizienz (§ 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe f BauGB)

Ohne Relevanz für die Flächennutzungsplan-Änderung.

Erhaltung und Verbesserung der Luftgüte

Bestand:

Emissionen aus dem Planänderungsbereich gehen im östlichen Bereich 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.

Im westlichen Bereich, wo die Darstellung geändert wird, können Gewerbebetriebe zu Emissionen führen. Da es sich um verarbeitendes oder lagerndes Gewerbe handelt, resultieren die Emissionen im Wesentlichen aus dem Verkehr und Umschlag von Gütern sowie dem Verkehr erzeugt durch Mitarbeiter und Kunden. Stark emittierende Betriebe sind im Änderungsbereich und in den westlich angrenzenden Gewerbegebieten nicht zulässig.

Es ist nicht zu erwarten, dass die Emissionen an der angrenzenden Wohnnutzung erhebliche oder nennenswerte Belastungen auslösen.

Die Intensivierung durch Bahnnutzungen lässt nur marginal höhere Emissionen erwarten.

Immissionen auf den Änderungsbereich gehen von den öffentlichen Straßen Etzelstraße, Longericher Straße sowie querenden Straßen aus sowie durch Gewerbebetriebe des Gewerbegebiets Robert-Perthel-Straße. Da es sich bei der Darstellungsänderung um ein geplantes Gewerbegebiet handelt, sind hoch emittierende Betriebe nicht zu erwarten, da solche dort nicht zulässig sind. Das Verkehrsaufkommen der Longericher Straße ist mit ca. 7.000-12.000 DTV, das der Etzelstraße mit max. ca. 10.000 DTV zwischen Schmiedegasse und Unterführung, in den anderen Abschnitten mit wesentlich geringeren Belastungen, als moderat anzusehen und lässt keine Überschreitungen der 39. BImSchV erwarten.

Prognose (Planung/Nullvariante):

Planung und Nullvariante sind nahezu identisch zu bewerten. Immissionsseitig wird sich die Zunahme der Aktivitäten im Änderungsbereich durch Gewerbeansiedlungen und zusätzliche Gleis und Bahnnutzung als geringe Mehrbelastung niederschlagen. Gleichzeitig sind für die Longericher Straße eine Verkehrszunahme sowie eine Zunahme von Emissionen zu erwarten. Diese wird die oben genannte Einschätzung jedoch kaum verändern.

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

Keine Relevanz in der Flächennutzungsplan-Änderung.

6. Mensch, Gesundheit, Bevölkerung

Lärm

Bestand:

Schienenverkehrslärm:

Die Lärmemissionen des Schienenverkehrs aus der Fläche des Änderungsbereichs heraus resultieren aus den Gleisen der Fernverkehrsstrecken sowie einer Abstellanlage der DB. Eine weitere größere Abstellanlage ist bereits planfestgestellt. Alle heute intensiv genutzten Gleise liegen am östlichen Rand des Planänderungsbereichs. Im westlichen Bereich des Änderungsbereichs werden teilweise gewerbliche Nutzungen ausgeübt. Die stillgelegten Gleisbereiche erzeugen zurzeit keine Emissionen.

Die Immissionen der durchgehenden Gleise überschreiten an der Wohnbebauung östlich des Planänderungsbereichs (Etzelstraße) 70dB(A) tags und 60dB(A) nachts. Für die Wohnbebauung entlang der Etzelstraße zwischen Bergstraße und Schmiedegasse wurde als aktiver Lärmschutz eine Lärmschutzwand errichtet.

Für die geplante Abstellanlage konnte nachgewiesen werden, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV an der Wohnbebauung an der Etzelstraße und an der Longericher Straße eingehalten beziehungsweise unterschritten werden. Quellen: Lärmberechnung Lärmsanierung an Schienen der DB; Plangenehmigung Neubau der Abstellgruppe Gleise 111 - 119 in Rbf Köln-Nippes.

Im Zuge der Planung der S-Bahn Reinigungsanlage ist zwischen der Anlage und den Fernverkehrsgleisen am östlichen Rand des Änderungsbereichs eine Lärmschutzwand vorgesehen und zurzeit im Bau.

Die gesamte Fläche des Änderungsbereichs ist durch Schienenverkehrslärm hoch vorbelastet.

Straßenverkehrslärm:

Die im Randbereich des Änderungsbereichs liegenden Straßen führen zu Immissionen im Änderungsbereich, die im Nahbereich der Straße tags Immissionen bis 70 dB(A) verursachen. In der Fläche werden Immissionen zwischen 55 und 60 dB(A) erreicht. Im südlichen Änderungsbereich bleiben die Immissionen auch darunter.

Prognose (Planung/Nullvariante):

Planung:

Im östlichen Änderungsbereich erfolgt keine Änderung der bereits bestehenden Nutzung und entsprechenden Darstellung als Fläche für Bahnanlagen. Heute nicht mehr genutzte Gleisflächen können reaktiviert werden oder wie im Fall der plangenehmigten Abstellanlage, der S-Bahn Reinigungsanlage und der geplanten ICE Wartungsanlage eine Bahnnutzung erfolgen. Hieraus ergibt sich auch ein weiteres Emissionspotenzial für diese Flächen. Dies kann unter Umständen die Ausschöpfung der gewerblichen Emissionskontingente einschränken insbesondere dort, wo Wohnnutzung direkt angrenzt. Neu hinzukommende Nutzungen werden bereits vorhandene Vorbelastungen zu berücksichtigen haben.

Im westlichen Änderungsbereich sind in Teilbereichen bereits gewerbliche Nutzungen an die Stelle der Nutzung als Bahnanlage getreten. Dies wird durch die Flächennutzungsplanänderung weiter ausgeweitet. In den Bereichen mit angrenzender gewerblicher Nutzung außerhalb des Änderungsbereichs ist der Lärmkonflikt relativ gering. Anders ist dies südlich der Unterführung Longericher Straße zu werten, da hier an die geplante GE-Darstellung ""(Gewerbegebiet) eine Wohnnutzung direkt angrenzt und eine Lärmvorbelastung aus der Schieneninfrastruktur bereits vorhanden ist.

Nullvariante:

Die Darstellung als Fläche für Bahnanlagen ermöglicht eine Reaktivierung von Gleisen als auch die Anlage von bahnaffinen Nutzungen. Diese Art der Nutzung induziert Lärmemissionen. Die gewerbliche Nutzung ist bereits etabliert.

Zwischen Planung und Nullvariante besteht nur ein geringer Unterschied in den Auswirkungen auf die Lärmsituation. In beiden Fällen ist mit zusätzlichen Immissionen außerhalb des Änderungsbereichs zu rechnen, die insbesondere dort einen Konflikt auslöst, wo Wohnbebauung angrenzt.

Altlasten

Der gesamte Planänderungsbereich ist Altlastenverdachtsfläche.

Erschütterungen

Keine Relevanz auf Flächennutzungsplanebene.

Gefahrenschutz (zum Beispiel Hochwasser, Magnetfeldbelastung, Explosionsgefahr)

Gefahrenschutzbelange sind im Plangebiet nicht erkennbar.

7. Kultur- und sonstige Sachgüter

Bestand:

Das Eisenbahnmuseum sowie dazugehörige Gleise sind denkmalgeschützt. Weitere Kulturgüter, Denkmale oder Bodendenkmale sind nicht bekannt und nicht zu erwarten.

Prognose (Planung/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 Umweltbericht

Im Bereich des Änderungsbereiches, der eine Umwandlung von der Darstellung als Fläche für Bahnanlagen in Gewerbegebiete vorsieht, wird durch die Planänderung im Wesentlichen eine bestehende Situation planungsrechtlich manifestiert.

Innerhalb der Gleisbrachen im Änderungsbereich sind maßgebliche Auswirkungen auf die Belange Natur- und Landschaft, Mensch (Lärm) und Klima zu erwarten, die aber bereits heute im Bereich der Fläche für Bahnanlagen möglich sind und auf Grundlage von Planfeststellungen rechtskräftig. Die Belange Landschaft/Ortsbild, Wasser, Klima/Luft, Kultur- und Sachgüter sind nicht maßgeblich betroffen. Die Belange Boden und Erneuerbare Energien sind nicht betroffen.

Sowohl im Plan- und als auch im Nullfall kommt es zum Zurückdrängen der Brachflächen der Gleisanlagen durch zulässige Planungen und Reaktivierung der Gleisbereiche.