

Begründung nach § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) und § 2a BauGB mit Umweltbericht

zur 216. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) im Stadtbezirk 9, Köln-Mülheim;

Arbeitstitel: Mülheimer Süden und Mülheimer Hafen in Köln-Mülheim

hier: Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 8 Absatz 3 BauGB

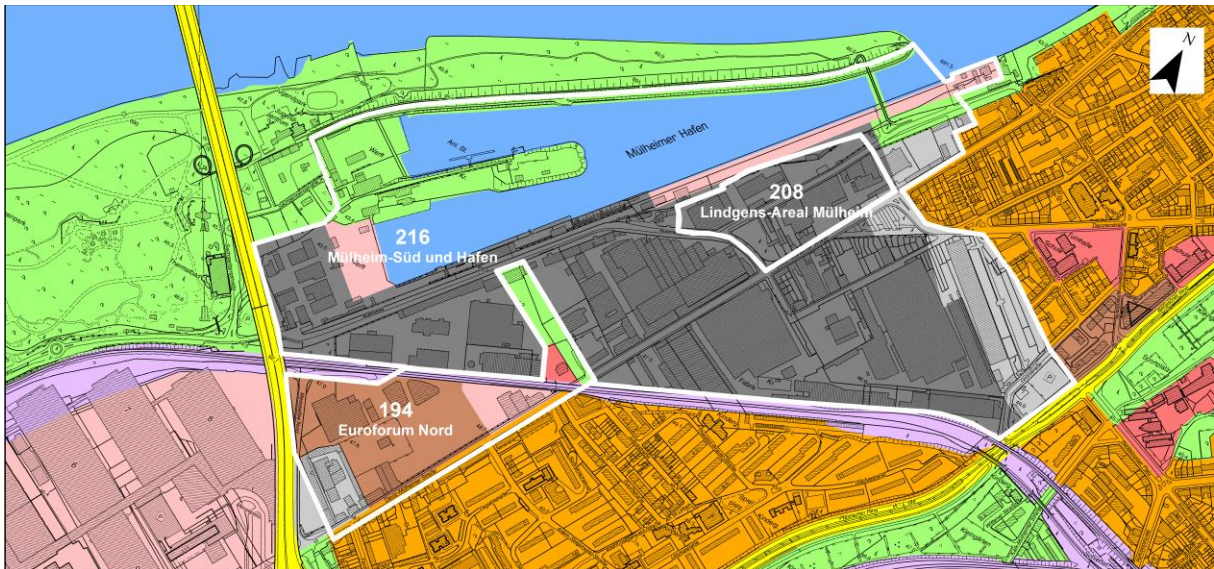
1 Gebietsbeschreibung

Der zu ändernde Bereich der 216. Änderung des FNP liegt im südlichen Bereich des Stadtbezirks 9/Köln-Mülheim und umfasst das Stadtviertel mit der Bezeichnung "GI Mülheim-Süd" mit den ehemaligen Gewerbe- und Industriearealen. Er grenzt im Osten von der Schnittstelle der Zoobrücke mit der Bahnlinie im Süden bis zum Schnittpunkt mit dem Pfälzischen Ring im Norden an diese Bahnlinie an - mit Ausnahme der Planungen für den Grünzug Charlier und die Kindertagesstätte, die bereits mit der 194. FNP-Änderung –Arbeitstitel: Euroforum Nord– eingearbeitet wurden -, folgt nach Norden 170 Meter dem Verlauf der Deutz-Mülheimer Straße, knickt vor den beginnenden Wohnbebauung rechtwinklig nach Westen ab über die Grünstraße hinweg und verläuft entlang der südlichen Blockkanten des Geschosswohnungsbaus einer gedachten Linie bis zur Danzier Straße. Die nördliche Grenze des Änderungsbereiches folgt dann dem Verlauf der Danzier Straße, bis sie auf die Deutz-Mülheimer stößt, und schwenkt auf dieser nach Norden bis zum Beginn der Wohnbebauung auf der Westseite der Deutz-Mülheimer Straße. Dort biegt sie nach Westen ab, verläuft entlang der Grundstücksgrenze der Gewerbebereiche, nach Westen, verschwenkt noch kurz im Zickzack entlang der hinteren Gartengrenzen und bildet dann über die Wasserfläche des Hafens hinweg eine Linie bis zur Spitze der Hafenmole. Von dort verläuft die westliche Grenze des Änderungsbereiches entlang der oberen Böschungskante in Richtung Süden bis zur hinteren Grenze des Geländes der Gebäude und Lagerplätze des Wasser- und Schifffahrtsamtes, biegt nach Osten um, knickt nach 135 Metern nach Süden ab, stößt auf die Zoobrücke und verschwenkt schließlich bis zum oben genannten Startpunkt nach Südosten.

Ausgenommen von dieser Änderung ist das Areal der ehemaligen Firma Lindgens, das mit der 208. FNP-Änderung eine neue Nutzungsausrichtung erhält.

Die in der 208. Änderung –Arbeitstitel: Ehemaliges Lindgens-Areal– beschriebenen Planungsinhalte und -ziele sind mit dieser Änderung abgestimmt und ergänzen sich strukturell.

Mit diesen Grenzen wird eine FNP-Änderungsfläche von rund 60 Hektar beschrieben. Die Flächen der bereits rechtskräftigen 194. FNP-Änderung (Euroforum Nord) - sie ragt mit dem Grünzug Charlier in den Änderungsbereich hinein - und der laufenden 208. FNP-Änderung (Lindgens-Areal) sind dabei nicht einberechnet.



2 Gebietsbeschreibung

Die rechtsrheinischen Stadtteile Deutz, Mülheim, Kalk und Humboldt/Gremberg stellten fast 150 Jahre lang den größten gewerblich-industriell geprägten Verflechtungsraum innerhalb des Kölner Stadtgebietes dar. Noch in den 1970er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde von einer relativ stabilen gewerblichen Situation ausgegangen, so dass zur Standortsicherung und -entwicklung diese Gewerbe- und Industriegebiete in den (1982 rechtskräftig gewordenen) Flächennutzungsplan aufgenommen wurden. Im Erläuterungsbericht aus dem Jahr 1982 heißt es dazu:

"Im Mülheimer Hafenbereich ist metallverarbeitende und Motorenindustrie ansässig. Die funktionale Struktur hat an dieser Stelle Industriebetriebe entstehen lassen, die im übergeleiteten Flächennutzungsplan der Stadt Köln noch als Gewerbegebiet dargestellt waren. Diese Darstellung wird den heutigen gesetzlichen Regelungen nicht mehr gerecht. Es wurde versucht, für dieses Gebiet eine Lösung zu finden, die den Werken aber auch der Wohnbevölkerung gerecht wird. Es wurde eine Zonierung ausgearbeitet, die eine Gewerbekulisse entlang der Deutz-Mülheimer Straße und entlang der Bahnanlagen Deutz-Mülheim Schutzvorkehrungen vorsieht. Dort, wo im Norden das Werksgelände gegen den Bahndamm stößt, ist ein unmittelbares Aneinandertreffen von Industriegebiet an vorbelastete Wohnbaufläche zu verzeichnen. Die Stadt Köln vertritt die Auffassung, dass die hier gewählte Darstellung nicht gegen § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes verstößt, da die Trennung unverträglicher Nutzungen durch den hoch liegenden Bahndamm gewährleistet ist. Innerhalb des Gewerbegebietes sollten nur Anlagen zulässig sein, die für die bisherige Wohnnutzung im gegenüberliegenden Bereich nicht noch weitere Belästigungen mit sich bringen."¹²

Der Rückzug der Industrie hinterließ am Ende des 20. Jahrhunderts zwischen Rhein und Eisenbahnring über 160 ha Industriebrache.

Grundsätzlich stehen den negativen Folgen des wirtschaftlichen Strukturwandels neue Chancen und Möglichkeiten zum zukunftsorientierten Ausbau des Wirtschaftsstandortes Köln im Allgemeinen und des Rechtsrheinischen im Besonderen gegenüber. Die Nachbarschaft zur Koelnmesse als internationaler Handels- und Kongressstandort und zu den dort ansässigen Großunternehmen (RTL, Talanx Asset Management, Lufthansa) im näheren Umfeld des Änderungsbereiches sind Ansiedlungsmagneten. Drei achsiale Straßenerschließungen in Nord-Süd-Richtung, die tangierende Stadtbahnstrecke und der Deutzer Bahnhof als Knotenpunkt der regionalen und überregionalen Bahnverbindungen mit Flughafenanschluss ergänzen die guten Standortvoraussetzungen.

Diese strukturellen Veränderungen ziehen in verschiedensten Teilbereichen Planerfordernisse nach sich und haben umfassende Planungs- und Beteiligungsprozesse angestoßen.

¹ Karte: Stadt Köln, Stadtplanungsamt; Topografie: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster

² Flächennutzungsplan der Stadt Köln, Erläuterungsbericht, Köln 1982

Das Planungserfordernis besteht vor allem in der stadtverträglichen Bewältigung des Strukturwandels, die Rahmensetzungen zur neuen Nutzungsmischung und Nutzungsverdichtung erfordern. Neben Dienstleistungsnutzungen sind gewerbliche Nutzungen, Wohn- und Freiraumbedarfe zur ausgewogenen Gebietsentwicklung festzustellen, zu gewichten und mit den infrastrukturellen Anforderungen (Erschließung, Wohnfolgeeinrichtungen unter anderem) abzugleichen.

Zunächst fokussierten sich räumliche und inhaltliche Entwicklungs- und Erneuerungsschwerpunkte im Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept (REK) auf den Stadtteil Kalk. Mit dem REK-Nord und den darin definierten, zukünftigen Nutzungsstrukturen wurden anschließend und ab 2005 auch die Grundlagen für eine Erneuerung der Stadtviertel Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst geschaffen.

Auf diesen Grundlagen baute - für den Stadtteil Mülheim - das Strukturförderprogramm "Mülheim 2020" auf, welches vor allem wirtschaftliche, bauliche und soziale Ziele verfolgt. Generelle wirtschaftsstrukturelle Entwicklungsziele sind dabei

- der Wiederauf- und -ausbau des Wirtschaftsstandortes mit gesamtstädtischen und lokalen Beschäftigungseffekten und
- die Standortentwicklung einer neuen, städtebaulich eigenständigen Identität mit Vernetzung in die benachbarten Siedlungsbereiche.

Mittels eines städtebaulichen Werkstattverfahrens wurde das Planungskonzept "Mülheimer Süden inklusive Hafen" entwickelt, das eine städtebauliche und freiraumplanerische Perspektive für das größte innerstädtische Konversionsgebiet Kölns aufzeigt³.

Mit Entscheidung vom 11.02.2014⁴ hat der Rat der Stadt Köln das Stadtentwicklungskonzept Wohnen (STEK Wohnen) mit den darin formulierten wohnungspolitischen Zielsetzungen und einem integralen Handlungsprogramm beschlossen, um die Herausforderungen des Einwohnerwachstums als Chance für die Stadt Köln zu nutzen. Im Rahmen des STEK Wohnen und seinem Handlungsprogramm kommt vor allem auch der Schaffung preiswerten Wohnraums besondere Bedeutung zu. Im Vorgriff auf das STEK Wohnen wurde 2010 das "Handlungskonzept Preiswerter Wohnungsbau"⁵ beschlossen sowie 2013⁶ das "Kooperative Baulandmodell Köln" zur sofortigen Anwendung.

Dass Wohnraum insbesondere auch im preiswerten Wohnungsmarktsegment geschaffen werden muss, wird durch die neuen Bedarfsermittlungen unterstrichen. Auf Grundlage der neuen städtischen Bevölkerungsprognose, die im Mai 2015 vorgestellt wurde, ist bis 2029 von einem Gesamtwohnungsbedarf von knapp 65 000 Wohneinheiten (WE) auszugehen.

3 Darstellung im FNP

Im rechtskräftigen FNP ist der Änderungsbereich überwiegend als Industriegebiet (GI) dargestellt. Im nordöstlichen Bereich entlang der Deutz-Mülheimer Straße ist ein schmaler Streifen als Gewerbegebiet (GE) dargestellt.

4 Berücksichtigung anderer Planungen

4.1 Regionalplan

Im Regionalplan ist der Änderungsbereich als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

Entlang der Deutz-Mülheimer Straße mit einem abknickenden Verlauf auf Höhe der einmündenden Danzierstraße bis zur Stadtbahnhaltestelle "Grünstraße" ist im Regionalplan ein Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr als Bedarfsplanmaßnahme dargestellt.

³ (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlagen 0687/2013 und 2171/2013)

⁴ (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlage 3443/2013)

⁵ (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlage 3280/2009)

⁶ (vgl. Ratsinformationssystem Köln, Vorlage 4325/2012)

4.2 Landschaftsplan

Der Änderungsbereich liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans.

4.3 Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord (REK-Nord)

Das REK-Nord, welches vom Rat der Stadt Köln im Jahr 2009 als teilräumliche Entwicklungsplanung und Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB beschlossen worden ist, umfasst den nördlichen rechtsrheinischen Kölner Raum zwischen Deutzer Bahnhof und Bezirkszentrum Mülheim/Wiener Platz sowie den Stadtteil Buchforst. Dieses circa 530 ha große Gebiet beinhaltet unter anderem die Koelnmesse, den Mülheimer Hafen, circa 90 ha altindustrielle Flächen sowie vier Wohnbereiche.

Das im Änderungsbereich vorhandene Chemieunternehmen Penox genießt Bestandsschutz; das Unternehmen ist im Nutzungskonzept des REK-Nord als Gewerbe-/Industriefläche dargestellt. Für die angrenzenden Bereiche sind Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen.

Die Grundstücke liegen zu großen Teilen auf dem Altstandort früherer Bleifarbenproduktion, so dass vor einer Umnutzung von einem Bodensanierungsbedarf auszugehen ist. Gleiches gilt für die ehemaligen Fabrikbauten westlich der Hafenstraße im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet (die Hochwasserschutzlinie verläuft östlich der Hafenstraße). Gemäß REK-Nord werden für diese Gebäude kaum Möglichkeiten für eine Umnutzung gesehen.

Als verkehrsinfrastrukturelles Ziel wird im REK-Nord unter anderem die verkehrliche Qualifizierung und Verlängerung des Auenwegs zur Entlastung der Deutz-Mülheimer Straße formuliert.

4.4 Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln

Auch im Städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln des Büros Albert Speer & Partner aus dem Jahr 2008 wird Bezug auf den rechtsrheinischen Kernraum genommen:

"Während die linke Rheinseite ein überwiegend kompaktes Gefüge aus mittelalterlichen Strukturen, gründerzeitlichen Mustern und städtebaulichen Elementen der Nachkriegszeit aufweist, bildet sich auf der rechten Rheinseite eine Gemengelage aus Quartieren unterschiedlichster städtebaulicher Struktur, Größe und Nutzung ab." [...]

"Zum Stadtraum Rhein bildet der Auenweg mit dem Strang der ICE-Trasse gegenwärtig eine für innerstädtische Maßstäbe extrem vernachlässigte Zone. Hier stoßen die Rückseiten zweier komplementärer Großformen aneinander."

Als Ziel formuliert der Masterplan die städtebauliche Arrondierung der einzelnen Quartiere, ihre Vernetzung und die Auflösung ungestalteter Übergangsbereiche (Grauzonen). Zum Rheinraum soll sich die rechte Rheinseite mittel- bis langfristig als die rechte Innenstadthälfte Kölns mit einer klaren Stadtkante entlang einem weiten, von parkartigem Grün dominierten Uferraum entwickeln. Der Uferpark, der sich im Fall einer Umstrukturierung der Hafenaareale nach Norden und Süden erweitern würde, sollte durchsetzt sein von einer hochattraktiven Solitärbebauung, die weite Blickbezüge in den Rheinraum eröffnet.

4.5 Städtebauliches Planungskonzept "Mülheimer Süden inklusive Hafen"

Mit dem Werkstattverfahren "Mülheimer Süden inklusive Hafen", das im Herbst 2013 unter umfangreicher Beteiligung der Öffentlichkeit, der Grundstückseigentümer und der Politik erarbeitet wurde, wurde ein städtebaulicher Rahmenplan entwickelt, um den Transformationsprozess im Mülheimer Süden hin zu einem gemischt genutzten, lebendigen Stadtteil weiter voranzutreiben. Dadurch sollte eine zusammenhängende Planung ermöglicht werden, die grundstücksbezogene "Insellösungen" verhindert. Die Entwurfsansätze der verschiedenen Planungsbüros wurden in ein städtebauliches Planungskonzept zusammengeführt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Es bildet die Grundlage und steckt nicht nur für den Änderungsbereich den Rahmen für das Nutzungskonzept und den städtebaulichen Entwurf, sondern beinhaltet ganzheitlich auch das sogenannte Lindgens-Areal.

4.6 Bebauungsplan Nummer 69472/01 "Lindgens-Areal" in Köln-Mülheim

Aufgrund anderer zeitlicher Rahmenbedingungen läuft der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nummer 69472/01 –Arbeitstitel: Lindgens-Areal in Köln-Mülheim– parallel zur 208. Änderung des

FNP mit gleichnamigem Arbeitstitel dieser 216. Änderung des FNP voraus. Er ist aus den genannten Rahmenbedingungen abgeleitet und somit kompatibel zur Gesamtentwicklung Mülheim-Süd.

4.7 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept wurde am 17.12.2013 vom Rat der Stadt Köln beschlossen. Seine Ziele sind unter anderem die Förderung der Attraktivität der Kölner City, die Stärkung der Haupt- und Nebenzentren in ihrer Versorgungsfunktion und als Mittelpunkte des öffentlichen Lebens sowie die Steuerung der Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben.

Der Angebotsschwerpunkt im Stadtbezirk Mülheim liegt im kurzfristigen Bedarfsbereich. Im Vergleich zu anderen Stadtbezirken nimmt letzterer einen überdurchschnittlichen Verkaufsflächenanteil ein. Dagegen liegen die Verkaufsflächenanteile des mittelfristigen und insbesondere des langfristigen Bedarfs unter dem Durchschnitt der Stadtbezirke 2 bis 9 (alle Bezirke außer Innenstadt), was unter anderem auf ein geringes Angebot im Bezirkszentrum sowie das Fehlen großer Möbelhäuser zurückzuführen ist (Erhebung: 2006).

Mit insgesamt 15 zentralen Versorgungsbereichen, davon allein neun voll ausgestattete Stadtteilzentren, verfügt der Stadtbezirk Mülheim über das räumlich und hierarchisch am besten ausgebildete Zentrensystem der Stadtbezirke 2 bis 9. Die hohe Konzentration auf die zentralen Versorgungsbereiche ist auch auf die relativ kompakte Siedlungsstruktur des Stadtbezirks zurückzuführen.

Der Änderungsbereich verfügt über den zentralen Versorgungsbereich Stegerwaldsiedlung. Dieser wird im südlichen Änderungsbereich durch die Bahnlinie von den westlichen Siedlungsteilen (Euroforum West) abgetrennt und ist über die Deutz-Mülheimer Straße erreichbar. Die Entfernung zum Bezirkszentrum Wiener Platz/Frankfurter Straße beträgt mehr als einen Kilometer.

4.8 Hochwasserschutzkonzept Köln

Der Rat der Stadt Köln hat im Februar 1996 das Hochwasserschutzkonzept Köln als ganzheitlichen kommunalen Aktionsplan beschlossen. Dieser zeigt auf, wie der vorsorgende Hochwasserschutz mit dem Ausbau technischer Hochwasserschutzanlagen gewährleistet werden soll. Die erforderlichen Rechtsgrundlagen der bestehenden Hochwasserschutzanlagen wurden mit mehreren Planfeststellungsverfahren geschaffen.

Der Änderungsbereich liegt im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 17 Deutz – Stammheim. Danach werden die überflutungsgefährdeten Bereiche bis 11,90 m KP (Kölner Pegel) geschützt. Nach dem Hochwasserschutzkonzept und den rechtsgültigen Planfeststellungsbeschlüssen befinden sich Teile des Änderungsbereiches, insbesondere die Grundstücke westlich der Hafestraße, im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Dieses wird durch die vorhandenen beziehungsweise konzipierten Hochwasserschutzanlagen begrenzt. An Stellen ohne Hochwasserschutz erfolgt die Festlegung in der Regel auf der Linie des 100-jährlichen Bemessungshochwassers (BHW 100), was der Überflutungslinie von 11,30 m Kölner Pegel entspricht.

4.9 Fachbeitrag Niederschlagsentwässerung und Starkregenvorsorge

Die wachsenden Anforderungen der Überflutungsvorsorge erfordern in Zukunft einen veränderten Umgang mit den Niederschlagsabflüssen, der sowohl die zusätzliche Flächenversiegelung durch Neuerschließung als auch mögliche Veränderungen des Niederschlagsgeschehens infolge des Klimawandels berücksichtigt. Neben dem Objektschutz müssen integrierte Maßnahmen an der Oberfläche ergriffen werden, mit denen künftige Beeinträchtigungen durch Starkniederschläge vermieden beziehungsweise abgemildert werden können.

Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag der Stadtentwässerungsbetriebe (StEB) Köln durch das Büro Städtebau MUST der Fachbeitrag "Niederschlagsentwässerung und Starkregenvorsorge" zum Planungskonzept "Mülheimer Süden inklusive Hafen" erarbeitet. Er soll sicherstellen, dass den Themen Starkregenvorsorge und Regenwasserbewirtschaftung im Rahmen der weiteren Planungen ausreichend Aufmerksamkeit zukommt und dass stadt- und freiraumplanerische Maßnahmen an der Oberfläche künftig mit den Belangen der Überflutungsvorsorge abgestimmt werden.

Angesichts der Vielzahl an Investoren und Planern, die an der weiteren Entwicklung des Mülheimer Südens beteiligt sein werden, gibt der Fachbeitrag ein Grundgerüst vor, in das die Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung und der Starkregenvorsorge eingebettet werden können. Er

formuliert Planungshinweise für eine wassersensible Stadtgestaltung, die – im Gegensatz zum bisher verfolgten Ansatz einer möglichst schnellen Ableitung in die Kanalisation – das Ziel verfolgt, zunächst nach ortsnahen Lösungen zur Versickerung, Verdunstung, Nutzung sowie Speicherung und gedrosselter Ableitung von Regenwasser zu suchen.

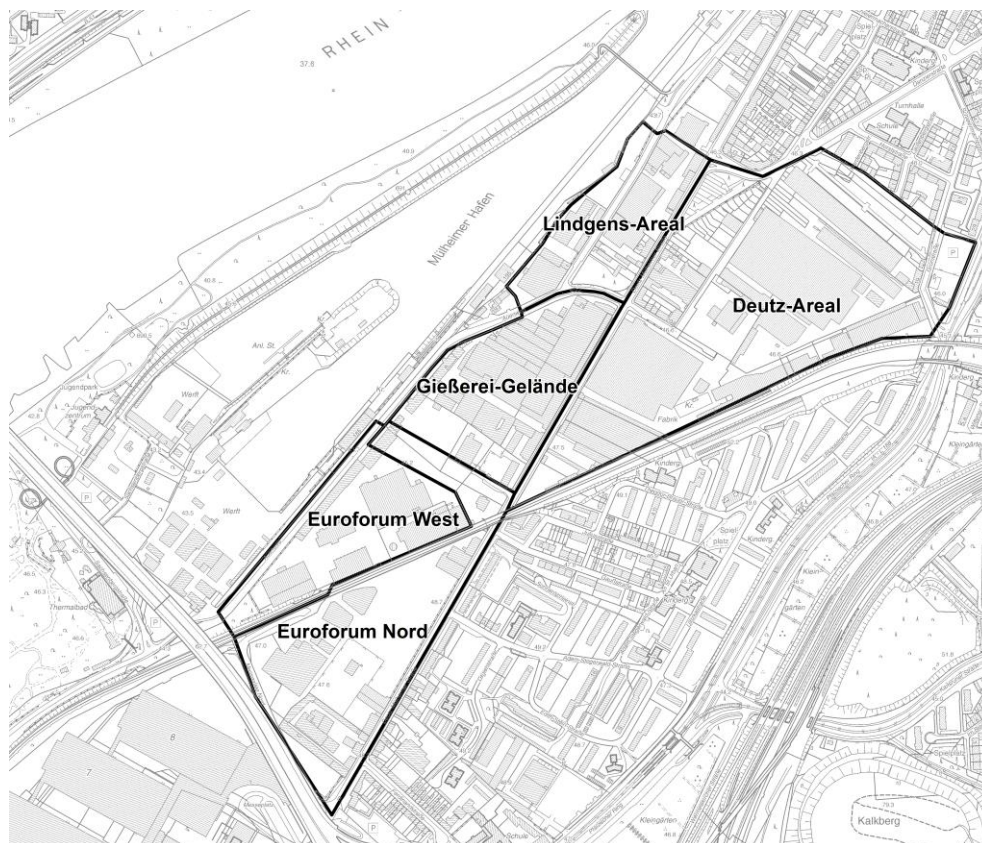
5 Das Änderungsgebiet im Flächennutzungsplan

5.1 Bestehende Nutzungen

Bis auf einen kleineren Kernbereich östlich der Deutz-Mülheimer Straße ist der größte Flächenanteil der ehemaligen KHD (Klößner-Humboldt-Deutz AG), aber auch der Nachbarbereiche heute leerstehend oder mindergenutzt. Im südwestlichen Teil der zentralen Erschließungsachse, der Deutz-Mülheimer Straße, wird ein Teil der alten Industriehallen an der Zoobrücke durch produzierende Künstler genutzt. Zu den noch bestehenden und prägende Nutzungen gehören die Firma Penox als Bleioxydwerk, das Fernheizwerk der RheinEnergie AG und eine mechanische Teileproduktion der Deutz AG. Unter Denkmalschutz stehende, ehemalige Produktions- und Garagenhallen in Backsteinarchitektur wurden in Teilen bereits umgenutzt, unter anderem in den Veranstaltungsort Harbour Club des Hotels The New Yorker. Weitere Hallen sind durch gewerbliche Nutzungen und als Lagerflächen zwischengenutzt. An der Deutz-Mülheimer Straße befindet sich zudem ein viergeschossiges Gebäude als einzelner Teil einer Blockrandbebauung. Hier sind verschiedene Künstlerateliers untergebracht. Die genannten Nutzungen sollen mit Ihren Gebäuden erhalten bleiben.

Das Areal westlich der Hafenstraße (wird in der 208. FNP-Änderung Lindgens-Areal erfasst) beinhaltet zwei größere ehemalige Produktionshallen, die mit ihrer historischen Backsteinarchitektur eine erhaltenswerte Bausubstanz darstellen. Sie sind bereits teilweise durch neue Nutzungen belegt, die erhalten bleiben (Dock One des Hotels The New Yorker, Grillfachhandel Santos). Auch die übrigen Bestandsgebäude werden derzeit vor allem gewerblich genutzt. Die nördliche Brachfläche wird derzeit als Lagerfläche zwischengenutzt.

Im Planungsprozess wurden die verschiedenen Entwicklungskerne mit Bezeichnungen belegt, die nachstehend abgebildet sind⁷:



⁷ Karte: Stadt Köln, Stadtplanungsamt; Topografie: Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster

5.2 Städtebauliche Planung

Aufgabe der Darstellung als Industriegebiet im FNP:

Wie einleitend erwähnt, stellten die rechtsrheinischen Kölner Stadtteile Deutz, Mülheim, Kalk und Humboldt-Gremberg fast 150 Jahre lang den größten gewerblich-industriell geprägten Verflechtungsraum innerhalb des Kölner Stadtgebietes.

Historisch bedingt liegen diese ehemaligen Industrieflächen in Köln im Randbereich zur Kernstadt und wurden zu den Zeiten ihrer Entstehung unter Umständen ergänzt durch Arbeitersiedlungen, wie es das folgende Bild einer historischen Ansicht vor der Jahrhundertwende des Gebiets der Van der Zypen & Charlier – Westwaggon, später Teil der DEUTZ AG, zeigt. Der Mülheimer Hafen liegt im Hintergrund; deutlich erkennbar die weitgehend noch ländlich geprägte Umgebung.



⁸Lindgens & Söhne, Van der Zypen und Charlier, Eugen Langen, Bergmann & Simons, Nikolaus August Otto, Ferdinand Kohlstadt sind Namen, die mit dem industriellen Aufschwung Mülheims eng verbunden sind. Durch die rasant voranschreitende Stadtentwicklung im Zuge der Industrialisierung wurden sie schnell von ergänzenden Siedlungsstrukturen eingeholt und umfasst; die Eisenbahn und Vorortbahnen spielten dabei eine mitentscheidende Rolle.

Der mit dem Niedergang der Montanindustrie verbundene Strukturwandel zur (postindustriellen) Dienstleistungsgesellschaft erfasste die Arbeiter-Vororte und -Stadtteile mit Macht und all ihren negativen Konsequenzen; mit der Abwanderung der Industrie fielen ganze Stadtteile in die Arbeitslosigkeit.

Dieser Strukturwandel ist zum größten Teil abgeschlossen und Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen haben viele Viertel – auch der großen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Anziehungskraft Kölns geschuldet – relativ zügig wieder aufleben lassen. Es verblieben die aufgelassenen Industriebereiche, deren neue Inwertsetzung aufgrund des aktuell stark zunehmenden Flächendrucks, der auf Köln lastet, schnell vorstattengehen muss. Eine erneute Produktionsaufnahme industrieller Nutzungen, auch moderner Art, muss an dieser Stelle ausgeschlossen werden, obwohl die Nähe zum und die vorhandene Nutzung des Mülheimer Hafens zunächst günstige Grundvoraussetzungen bieten könnten. Aber darüber hinaus fehlen aufgrund der bereits genannten, einschränkenden Umgebungsfaktoren die essentiellen Voraussetzungen. Die Wohnbebauung ist – historisch und neuzeitlich – an die ehemaligen Flächen herangerückt, die Verkehrsinfrastruktur erfüllt nicht die Voraussetzungen, um große Logistikprozesse aufnehmen zu können, und die Randlage zur Messe und zur erweiterten Innenstadt erlaubt keine Etablierung von Industrien oder Betrieben mit einem gewissen Störfall-Potential.

Zukünftige Darstellung im FNP:

⁸ Abbildung: <http://www.muelheimerhafen.com/gestern/via-industrialis/>, aus: Festschrift Van der Zypen & Charlier G.M.B.H. Abteilung Personenwagen, Eisenbahnwagen-& Maschinenfabrik Cöln-Deutz, Köln 1909 mit freundlicher Genehmigung der Fa. icon, Kommunikation für Kultur und Wirtschaft GmbH Köln

Nutzungsstrukturell zielt daher das städtebauliche Planungskonzept auf eine Mischnutzung aus Wohnen und das Wohnen nicht wesentlich störendem Gewerbe sowie ausreichende Versorgung des Quartiers mit öffentlichem Grün ab. Durch die Mischnutzung sowie die Schaffung einer neuen Ortsmitte mit ansprechender Platzgestaltung soll ein belebtes und urbanes Quartier - so das Ergebnis aus dem Werkstattverfahren - entstehen.

Zur Realisierung bedarf es der Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen auf den Ebenen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung.

Im Änderungsbereich sind die Voraussetzungen für eine gemischte Nutzung aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe zu schaffen. Entsprechend soll der Großteil des Änderungsbereichs künftig als gemischte Baufläche (M) nach § 1 Absatz 1 BauNVO dargestellt werden.

5.3 Bilanz der Nutzungsänderungen:

Fläche für Bahnanlagen

nach Gemischter Baufläche: 430 m²

Gewerbegebiet

unverändert 1 400 m²

in Grünfläche 23 700 m²

in gemischte Baufläche 5 300 m²

in Verkehrsfläche 1 600 m²

in Wohnbaufläche 23 400 m²

Grünfläche

unverändert 11 500 m²

in Sonderbaufläche 58 900 m²

Industriegebiet

in Gemeinbedarfsfläche 20 200 m²

in Gewerbegebiet 40 800 m²

in Grünfläche 21 900 m²

in Gemischte Baufläche 191 500 m²

in Verkehrsfläche 23 800 m²

in Wohnbaufläche 980 m²

Sonderbaufläche

in Grünfläche 14 200 m²

Sonderbaufläche

in Sonderbaufläche zweckbestimmt 13 200 m²

Wasserfläche

in Grün 1 000 m²

→unverändert 131 700 m²

Gesamt rund 606 000 m²

6 Konzept zur Neudarstellung des FNP im Änderungsbereich:

6.1 Vorbemerkung:

Auf dieser Ebene der Flächennutzungsplanung und zum jetzigen frühen Verfahrensstand kann zur präzisen Flächenaufteilung noch keine endgültige Aussage getroffen werden. Wenn auch grobe

Zielrichtungen auf der FNP-Ebene vorgegeben werden können, unterliegen Revitalisierungsflächen aber im Detail einer besonderen Dynamik, die sich in Abhängigkeit von Umgebungsfaktoren, Nutzungseinschränkungen, möglichen Bodenbelastungen und sozialen wie kulturellen Anforderungen sehr flexibel entwickeln muss. Das Nutzungskorsett des FNP muss daher zwar so eng geschnürt werden, dass unerwünschte Nutzungen unterbleiben, muss aber auch so weitmaschig gefasst sein, dass sich gewünschte Nutzungen flexibel entwickeln können. In den vorangegangenen Planungs- und Werkstattverfahren sind voraussichtlich alle raumwirksamen und planungsrelevanten Faktoren bereits erkannt, diskutiert und berücksichtigt worden und haben ihren Einfluss auf das zukünftige Nutzungsmosaik ausgeübt; eine flächenhaft abschließende Aussage ist aber noch nicht möglich.

Daher werden zunächst zentrale Aussagen getroffen, die als Neudarstellung des ehemaligen Industriequartiers in den FNP aufgenommen werden können:

6.2 Mülheimer Hafen:

Der Mülheimer Hafen umfasst in seiner Gesamtheit einschließlich des Standortes des Wasser- und Schifffahrtsamt im Südwesten insgesamt circa 13 ha Wasserfläche und circa 26 ha Landfläche. Als einziger Hafen auf Kölner Stadtgebiet ist der Mülheimer Hafen einschließlich seiner Wasserfläche (Hafenbecken) Bestandteil der gemäß § 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) gewidmeten internationalen Wasserstraße ‚Rhein‘. Aus diesem Grunde befinden sich hier die Wasserflächen des Hafenbeckens sowie die dazugehörigen Kai- und Anlegeflächen im Eigentum des Bundes. Auch nach Einstellung des Güterumschlages (der Schwerlastkran wurde 2005 abgebaut, die Gleise der von den Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) betriebenen Hafenbahn sind seit längerem stillgelegt) kommt dem Mülheimer Hafen auch künftig erhebliche Bedeutung als notwendige Hafenanlage – insbesondere für die verstärkte Nutzung als Nachtliegehafen zu. Im Mülheimer Hafen sind im Rahmen seiner gesetzlich festgelegten Schutzhafen-Funktion 60 Liegeplätze für Binnenschiffe nachgewiesen. Diese Liegeplätze werden bei einer Einstellung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein (zum Beispiel bei Hochwasserstand über 8,30 m oder Havarie) benötigt. Im Nordbereich befindet sich an der Westmole eine Gefahrgutanlegestelle für bis zu sechs Gefahrguttransportschiffe/Tanker (Abstand mindestens 300 m zur geschlossenen Wohnbebauung gemäß Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR). Weiterhin wird der Hafen durch hafenauffine Betriebe genutzt, die in absehbarer Zeit nicht verlagert werden können. Wesentlicher Bestandteil des Hafens ist der Werftbetrieb Kölner Schiffswerft Deutz (KSD) mit stark Lärm emittierenden Nutzungen, die sich zusammen mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zu den Kegelschiff-Liegeplätzen insbesondere auf eine Nutzung zu Wohnzwecken entlang der Hafenkante des Änderungsbereiches auswirken können. Sie arbeitet im 24-h-Betrieb und stellt wichtige Infrastruktur für die Schifffahrt auf dem Rhein – unter anderem bei Havarie – bereit.

Die Umgebung des Mülheimer Hafens war im FNP bisher überwiegend als Grünfläche dargestellt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat eindringlich – aufgrund der oben beschriebenen Funktion des Hafens als Schutzhafen für und Lagerplatz und Werft an einer Bundeswasserstraße – die besonders hohe Bedeutung dieses Hafens für die Binnenschifffahrt dargelegt. Der FNP wird dieser Bedeutung folgen mit einer Darstellung als Sonderbaufläche mit Zweckbestimmungen für die Liegeplätze und für den Lagerplatz, den Werftbetrieb auf der Halbinsel sowie weitere hafenauffine Nutzungen entlang der Süd- und Ostseite.

Damit wird auch die Eigenschaft der Hafennutzung anerkannt, auf die Nutzbarkeit der östlich angrenzenden Flächen einen einschränkenden Einfluss auszuüben, mit dem sich die Nutzungsabsichten der Landseite auseinandersetzen müssen.

6.3 Der zentrale Änderungsbereich und der Anschluss an das nördliche Mülheim:

Das städtebauliche Konzept sieht eine Ergänzung und zeitgemäße Weiterentwicklung des von großen Solitärbauten und Industriehallen geprägten Areals unter weitest gehendem Erhalt des alten Gebäudebestands vor.

Bereits umgenutzte Industriehallen sollen erhalten und weiterentwickelt werden. Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen, wie die Veranstaltungsnutzungen Dock One und Harbour Club, der Grillfachhandel Santos, die Lindgens Kantine sowie die Künstlerateliers mit insgesamt rund 180 Arbeitsplätzen geben dem Areal ein erstes Signal für einen zukünftig bunten Nutzungsansatz. Der

städtebauliche Rahmenplan, der im Werkstattverfahren entwickelt wurde, soll den Transformationsprozess im Mülheimer Süden hin zu einem *gemischt genutzten, lebendigen Stadtteil* vorantreiben. Grundstücksbezogene Insellösungen sollen dadurch verhindert werden. Generell zielt die Planung auf eine urbane Mischung aus Wohn- und Gewerbenutzungen.

Der Übergang in den nördlich anschließenden Stadtteil Mülheim wird in der hier vorliegenden Änderungsdarstellung in Ergänzung der Wohnbauflächen, die den Stadtteil Mülheim im FNP abbilden, bis zum geplanten Grünzug ebenfalls als Wohnbaufläche angeschlossen.

An der Nordostspitze des Änderungsbereiches wird die vorhandene Mischbaufläche entlang der Straße Bergischer Ring nach Süden bis zum neuen Grünzug verlängert.

6.4 Der Rheinboulevard und angrenzende Grünverbindungen:

Im Westen entlang des Rheinufer und der Hafenkante wurde ein Teil des Rheinboulevards bis zum Auenweg mit großzügigen Grünflächen realisiert. Er stellt eine Wege- und Freiraumverbindung entlang des Rheins beziehungsweise des Mülheimer Hafens her und soll südlich des Auenwegs weitergeführt werden. Er dient auch als Verknüpfung zu den westlich und südlich des Mülheimer Hafens anschließenden Grünflächen Jugendpark und Rheinpark.

Quer dazu werden die geplanten und auch im Rahmen des Werkstattverfahrens "Mülheimer Süden inklusive Hafen" vorgesehenen Freiraumachsen "Grünzug Mülheim Süd" und "Grünzug Charlier" (zwischen Gießereigelände und Euroforum) als Grünverbindungen zwischen den angrenzenden Stadtteilen und dem Rheinboulevard dienen. Mehrere Fußwegeverbindungen zwischen der Deutz-Mülheimer Straße und dem Rheinboulevard werden vorhandene Lücken schließen (Im Werkstattverfahren gesamt als Grüner Kamm bezeichnet).

6.5 Die soziale Infrastruktur:

Die kleinräumige Versorgung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wird in den einzelnen Erschließungsbereichen (Lindgens-Areal, Deutz-Areal, Euroforum West, Gießerei-Gelände) entsprechend des vom Fachamt errechneten Bedarfs durch die jeweiligen Projektentwickler geleistet. Dazu zählen auch die erforderlichen Spielplätze. Hinsichtlich der schulischen Versorgung ist die endgültige Lage eines Schulstandortes noch nicht abschließend geklärt, aber der Bedarf anerkannt und in dieser FNP-Änderung auch flächenmäßig verortet. Der beabsichtigte Standort kann sich noch im Laufe der Standortdifferenzierung verschieben.

6.6 Verkehr und technische Infrastruktur

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Generell:

Die Konsequenzen der Wiederbelebung eines ehemaligen Industriequartiers auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur sind untersuchungsbedürftig und müssen im weiteren Verfahren spezifiziert werden.

Die ehemaligen intensiven Zu- und Abfahrtsverkehre in das Industriegebiet sind zum größten Teil schon lange abgeklungen, der im Laufe der letzten Jahre deutlich zugenommene Verkehr im Großraum Mülheim und Deutz hat dies vermutlich dankbar wahrgenommen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass eine Ertüchtigung oder/und Sanierung der bestehenden Straßenverbindungen nicht ausreichend sein wird, um die voraussichtlich entstehenden Verkehre aufzunehmen, zumal sich auch die Messe als erheblicher Verkehrserzeuger direkt südlich anschließt. Es besteht am Süden des neuen Quartiers ein direkter Anschluss an übergeordnete Verkehrszüge, zum Norden hin führen Auenweg, Hafenstraße, Deutz-Mülheimer Straße oder schließlich die Danzierstraße lediglich in oder durch die Wohnbereiche des nördlich anschließenden Mülheim. Hier ist eine verbindende Trasse erforderlich, die den Auenweg durch das neue Quartier zum Bergischer Ring führt, um einen entlastenden Effekt auf die äußere Erschließungssituation herbeizuführen, den Durchgangsverkehr aus der Danzierstraße herauszunehmen oder diese deutlich zu entlasten.

Im Einzelnen:

Der Änderungsbereich ist als Innenstadtrandbereich mit seinen herausgehobenen Dienstleistungsstandorten und weiteren überregional ausstrahlenden Einrichtungen (Messe, LanxessArena) traditionell ein stark verkehrsbelastetes Gebiet. Dadurch ist der Änderungsbereich selbst, aber auch

das Zentrum von Mülheim verkehrliches Durchgangsgebiet von der linksrheinischen Innenstadt insbesondere zu den nördlichen rechtsrheinischen Stadtteilen und dem angrenzenden Umland. Die in West-Ost-Richtung querende Stadtautobahn/Zoobrücke nimmt einen Großteil der innerstädtischen Quellverkehre auf, die über das Autobahnkreuz Köln-Ost auf das Bundesautobahn(BAB)-Netz wechseln, wirkt aber über den Messekreisel auch als Verteiler in die umliegenden Stadtteile. Für die Aufnahme der Hauptverkehrsströme aus dem Änderungsbereich stehen in Ost-West-Richtung an der Grenze zwischen Deutz und Mülheim die Stadtautobahn/Zoobrücke B 55a und am Nordrand des Änderungsbereiches die Mülheimer Brücke/Frankfurter Straße (mit Umfahrung Wiener Platz) zur Verfügung. In Nord-Süd-Richtung sind dies vorrangig der Pfälzische Ring/Bergische Ring sowie die Deutz- Mülheimer Straße und der Auenweg.

Durch die Revitalisierung eines ehemaligen Industriestandortes in einer Größenordnung von rund 40 Hektar (nordwestlich der Bahnlinie) muss mit erheblich höherem Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Die deutlich höhere und intensivere Nutzung von Grundstücken, vor allem mit Büro- und Dienstleistungsbetrieben sowie Wohnungsbau, erzeugt wesentlich höheren Ziel- und Quellverkehr. Hinzu kommt auch die geplante Neunutzung der Flächen (circa 5 ha) im Bereich rund um den Bahnhof Köln Messe/Deutz (MesseCity), mit der damit verbundenen höheren Arbeitsplatzdichte und dem damit zu erwartenden deutlich zunehmenden Pendlerverkehr. Aufgrund der erheblichen verkehrlichen Auswirkungen des Strukturwandels wurden für den gesamten Bereich in den letzten Jahren verschiedene Verkehrsgutachten eingeholt (unter anderem in Verbindung mit größeren Projektentwicklungen in Kalk und Deutz), vernetzt und in das der FNP-Änderung zugrunde liegende Rechtsrheinische Entwicklungskonzept eingearbeitet. Wesentliches Ergebnis und Ziel der Verkehrsuntersuchungen ist die Entzerrung der Verkehrsströme, eine Umverteilung auf Hauptverkehrsachsen und eine Verkehrsentslastung zukünftig höherwertiger Entwicklungsbereiche.

Aus den vorgenannten Gründen sind als Grundvoraussetzung einer hoch verdichteten Entwicklung die verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen zu schaffen:

Der Auenweg soll zukünftig die Hauptstraßenfunktion der Deutz-Mülheimer Straße im Abschnitt Messekreisel – Danzierstraße, der stärker Wohnnutzungen berührt, übernehmen. Dazu wird der Auenweg zwischen Mindener Straße und Deutz-Mülheimer Straße zur örtlichen Hauptstraße heraufgestuft, da hier vom Durchgangsverkehr keine lärmempfindlichen Wohnbereiche durchquert werden. Gleichzeitig ist eine Verknüpfung des Auenweges über heutiges Werksgelände der Deutz AG hinweg mit dem Bergischen Ring als örtlicher Hauptverkehrszug (gemäß Gesamtverkehrskonzept –GVK–) erforderlich.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aufgrund der bisherigen Nutzung durch großflächige Industrieunternehmen besteht im Gebiet keine kleinteilige ÖPNV-Erschließung. Regionalbuslinien verkehren zwischen Köln-Mülheim und Köln-Zentrum über die Straßen Danzierstraße, Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg.

Die nächsten Stadtbahnhaltestellen sind die Haltestellen Grünstraße, Stegerwaldsiedlung oder Messe Nord der Linie 4. Sie befinden sich alle am Süd-, Ost, und Nordrand des Quartiers, da die Stadtbahn trassengleich mit dem Pfälzischer und Bergischer Ring verläuft. Die nächste S-Bahn-Haltestelle "Köln-Buchforst" befindet sich weiter östlich am Nordrand des Stadtteils Buchforst. Die Haltepunkte können keine ausreichende Erschließung gewährleisten.

Im Zusammenhang mit dem Planungskonzept soll ein Mobilitätskonzept aufgestellt werden, bei dem verschiedene Verkehrsträger untersucht werden. So wird zur Optimierung der ÖPNV-Anbindung die Führung einer Stadtbahntrasse auf der Deutz-Mülheimer Straße geprüft.

Fuß- und Radverkehr

Neben den straßenbegleitenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Deutz-Mülheimer Straße, des Auenwegs und der Hafenstraße besteht mit dem Rheinboulevard eine weitere bedeutende Nord-Süd-Wegeverbindung. Darüber hinaus sind im Jugendpark Fußwegeverbindungen entlang des Rheins beziehungsweise entlang des Hafenbeckens vorhanden, die über eine Fußgängerbrücke, den so genannten "Katzenbuckel", an den Rheinboulevard beziehungsweise die Hafenstraße angebunden sind. Weitere Wegeverbindungen sollen zukünftig im Grünzug Mülheim Süd sowie im Grünzug Charlier entstehen.

Zur besseren Vernetzung des neuen Quartiers und der östlich angrenzenden Siedlungsbereiche mit dem Rhein beziehungsweise Rheinboulevard sollen mit dem Planungskonzept zusätzliche fußläufige Verbindungen in Ost-West-Richtung entstehen (Grüner Kamm).

7 Auswirkungen der Planänderung

Mit der 216. Änderung des Flächennutzungsplans "Mülheimer Süden inklusive Hafen" wird der Anstoß gegeben, das ehemals überwiegend industriell genutzte Areal im Mülheimer Süden zu einem hochwertigen gemischten Quartier in stadträumlich zentraler Lage zu entwickeln.

Die geplante Entwicklung leistet einen Beitrag zur Deckung der massiven Wohnraumnachfrage innerhalb Kölns sowie zur Deckung der Nachfrage nach gut erschlossenen Gewerbestandorten im zentralen Bereich der Stadt. Durch die Revitalisierung solcher Innenbereichsflächen wird die Flächeninanspruchnahme durch Siedlungsdispersion im Außenbereich reduziert.

8 Umweltbericht

8.1 Einleitung

Für das Verfahren zur 216. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) wird eine Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 Baugesetzbuch (BauGB) für die Belange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 und § 1a BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse werden in einem Umweltbericht gemäß § 2a/Anlage 1 BauGB dargestellt.

8.2 Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes

Als Ziele des Umweltschutzes werden die einschlägigen Gesetze, Rechtsverordnungen, Erlasse, Verwaltungsvorschriften und "Technischen Anleitungen" zugrunde gelegt, die für die jeweiligen Schutzgüter in Bauleitplan-Verfahren anzuwenden sind. Darüber hinaus wird die Baumschutzsatzung der Stadt Köln berücksichtigt. Die Ziele des Umweltschutzes werden zu den einzelnen Schutzgütern näher beschrieben.

8.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Die geplante FNP-Änderung stellt die Grundlage dar für einerseits eine Wiederbelebung mindergenutzter Flächen durch die Schaffung gemischter Quartiere und ermöglicht andererseits die Ansiedelung umweltsensibler Nutzungen (Wohnen, Kita, Schule, Spielplätze, Naherholung) in einem durch vormalige und vorhandene Nutzungen geprägten Raum. Inhalt der Umweltprüfung ist daher zum einen die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen der geplanten FNP-Änderung auf den Naturhaushalt und den Menschen sowie zum anderen die Einwirkung auf die im Änderungsbereich zukünftig arbeitenden Menschen. Ziel der Umweltprüfung ist die Bewertung, ob und mit welchen Maßnahmen die neu im FNP ausgewiesenen Nutzungen im Mülheimer Süden möglich sind.

Im beziehungsweise im Nahbereich des Geltungsbereiches der 216. FNP-Änderung befinden sich mehrere Bebauungspläne im Aufstellungs- beziehungsweise Änderungsverfahren. Für diese Bebauungspläne werden ebenfalls Umweltprüfungen durchgeführt mit der Auswertung städtischer Unterlagen zu den Umweltbelangen sowie Gutachten zur vertieften Untersuchung bestimmter Umweltbelange. Diese Umweltuntersuchungen werden für die Umweltprüfung zur FNP-Änderung herangezogen und ausgewertet, spezielle Untersuchungen ausschließlich für die FNP-Änderung sind daher nicht notwendig.

In Abhängigkeit von der Lage im Geltungsbereich sind für Teilgebiete unterschiedliche Prüftiefen anzusetzen.

1. Gebiet des Mülheimer Hafens mit landseitigen Uferbereichen:

Ziel in diesem Teilbereich ist die Sicherung der vorhandenen Hafen- und Gewerbenutzungen sowie des ausgebauten Rheinboulevards (Grünverbindung). Aus diesem Planungsziel ergeben sich keine Umweltauswirkungen und -einwirkungen, da derzeit Änderungen des Bestandes nicht vorgesehen sind.

2. Bereich zwischen Zoobrücke im Süden, Bahntrasse in Dammlage im Osten, vorhandene Wohnbebauung Mülheim im Norden und Ostgrenze Rheinboulevard/Auenweg im Westen:

8.3.1 Naturhaushalt

Die Belange Pflanzen, wildlebende Tiere, biologische Vielfalt sind durch die aus der Umnutzung resultierenden Maßnahmen wie Gebäudeabriss, Sanierung, Überplanung von sukzessions- und Brachflächen einerseits betroffen wie auch durch Flächenentsiegelung und die Schaffung neuer Grünflächen. Hierzu werden Artenschutzprüfungen und Grünordnungspläne durchgeführt/aufgestellt. Die Eingriffsregelung gemäß § 1a, Satz 3 BauGB ist durch die FNP-Änderung nicht betroffen.

Die Belange Boden und Grundwasser/Entwässerung werden durch die Bilanzierung von Ver- und Entsiegelung, Erstellung von Bodenuntersuchungen und Entwässerungskonzepten beleuchtet und bewertet.

8.3.2 Klima und Luft

Für die Auswirkungen auf das Stadtklima und den Umgang mit Klimawandelfolgen (Zunahme sommerlicher Erwärmung) werden Abschätzungen auf der Basis vorhandener Unterlagen getroffen. Die Einwirkungen des nach der Umstrukturierung zunehmenden motorisierten Individualverkehrs auf zukünftige Anwohner in straßennahen Bereich werden durch Simulationen verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen quantifiziert.

8.4.3 Mensch, Gesundheit

Für den Belang Lärm werden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt zu den Lärmquellen Verkehr – Straße, Schiene, Schifffahrt und Flugverkehr – sowie für vorhandenes Gewerbe und zukünftige gewerbliche Nutzungen, soweit diese in einem gemischten Baugebiet zulässig sind.

Der Belang Altlastverdacht wird durch die bereits erwähnten Bodenuntersuchungen abgedeckt.

Zum Belang Hochwasser werden in den betroffenen Bereichen Untersuchungen zur Bilanz von Retentionsraum-Verlust und Schaffung erstellt sowie Maßnahmen zum Hochwasserschutz entwickelt.

Zum Belang Gefahrenschutz (Liegeplätze für Schiffe zum Transport von gefährlichen Gütern im Mülheimer Hafen) werden Regelungen in den nachfolgenden Bebauungsplan-Verfahren zur Festlegung von Nutzungsarten innerhalb der Sicherheitsabstände getroffen.

8.4.4 weitere Umweltbelange

Weitere Belange wie "Schutz der Natura 2000-Gebiete", "Pläne und Programme", "Umgang mit Abwässern und Abfällen, sonstige Emissionen", "Kultur- und Sachgüter" sowie "Wechselwirkungen und Wirkungsgefüge" sind vorbehaltlich des Scopings zur geplanten FNP-Änderung nicht betroffen.

Die durch die 216. FNP-Änderung erheblich betroffenen Umweltbelange werden im weiteren Verfahren näher untersucht.

Die Ergebnisse werden in einem nach der Anlage 1 zum BauGB gegliederten Umweltbericht dargestellt.