

## **Begründung**

### **zum Bebauungsplan-Aufstellungsbeschluss Arbeitstitel: Deutzer Hafen in Köln-Deutz**

---

#### **1. Anlass und Ziel der Planung**

Die Neuentwicklung des Industriebhafens in Deutz, der seine angestammte Rolle weitgehend verloren hat, ist ein wichtiger Baustein der Kölner Stadtentwicklung, um die Herausforderungen eines starken Wachstums mit einem hohen Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen zu bewältigen. Vor diesem Hintergrund hat der Rat der Stadt Köln im April 2015 den Grundsatzbeschluss gefasst, die bisherige Hafennutzung aufzugeben und den Standort als innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln (Vorlagen-Nr. 0255/2015).

Es ist vorgesehen, das Areal des Deutzer Hafens im Umfang von 37,7 ha einschließlich 8,1 ha Wasserfläche in den kommenden Jahren als eines der zentralen städtebaulichen Projekte Kölns zu einem gemischten urbanen Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Auf dem innerstädtischen Standort sollen rund 3.000 Wohnungen für 6.900 Einwohner und Büroflächen für 6.000 Arbeitsplätze neu entstehen. Das Projekt gibt damit einen wichtigen Impuls nicht nur für die Entwicklung des rechtsrheinischen Stadtgebietes, sondern für die Entwicklung der gesamten Stadt Köln. Geplant ist ein dichtes, gemischtes Stadtquartier am Rhein, das neue Akzente setzt und mit den angrenzenden Stadtteilen Deutz und Poll vernetzt wird.

In einem kooperativen Verfahren von Februar bis September 2016 wurde die städtebauliche Planung entwickelt. Fünf interdisziplinäre Planungsteams arbeiteten innerhalb der Konzeptphase jeweils ein städtebauliches Konzept aus. Diese wurden in drei Workshops vor Ort im Deutzer Hafen mit den Wünschen, Ideen und Anregungen der Kölner Bürgerinnen und Bürger, aber auch der Fachleute aus Ämtern und Behörden verschränkt. Ein Begleitgremium, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Lenkungsgruppe Masterplan Innenstadt Köln und externen Fachleuten, begleitete das gesamte Verfahren.

Nach der Entscheidung für den Entwurf des Planungsteams COBE mit Ramboll Studio Dreiseitl und Transsolar sowie knp.bauphysik wurde dieser im Jahr 2017 in einem umfangreichen Abstimmungsprozess mit der Stadt Köln, den Fachämtern sowie Fachplanern vertieft überarbeitet.

Die flächendeckende Konversion des derzeitigen Industrie- und Gewerbestandortes zu einem urbanen Wohn- und Büroquartier erfordert umfangreiche Neuerschließungs- und flächendeckende Ordnungsmaßnahmen. Deshalb hat Rat der Stadt Köln am 03.05.2018 einen Beschluss zur Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs 'Deutzer Hafen' nach § 165 Absatz 6 des BauGB (Vorlagen-Nr. 0507/2018) gefasst.

Der Integrierte Plan, der auf dem qualitätssichernden und kooperativen Verfahren basiert, liefert die Grundlage für die Erarbeitung der notwendigen vorbereitenden und verbindlichen Bauleitpläne. Dem Rat der Stadt Köln wird der Integrierte Plan zur Beschlussfassung voraussichtlich im 3. Quartal 2018 vorgelegt werden.

Zur Umsetzung bedarf es der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen auf den Ebenen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung. Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im Regelverfahren nach § 2 Absatz 1 BauGB, die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach

§ 3 Absatz 1 BauGB ist Ende des Jahres 2018 vorgesehen. Die Aufteilung in einen oder mehrere Teil-Bebauungspläne soll im Verfahren geprüft werden.

## **2. Erläuterungen zum Plangebiet**

### **2.1 Plangebiet**

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Deutz im Stadtbezirk 1, Köln-Innenstadt.

Das 1.100 m lange und an seiner breitesten Stelle 475 m breite Gebiet umfasst das nur im Norden an den Rhein angebundene Hafenbecken und angrenzende Flächen, die zurzeit überwiegend gewerblich genutzt werden oder brach liegen.

Die Grenze des Plangebiets verläuft im Norden südlich der über die Drehbrücke verlaufenden Alfred-Schütte-Allee. Im Osten verläuft sie entlang der Siegburger Straße bis zur querenden Güterbahntrasse. Die südliche Grenze bildet die Straße "Am Schnellert", die in Verlängerung der Südbrücke liegt. Im Westen wird der Änderungsbereich durch die parallel zum Rheinufer verlaufende Alfred-Schütte-Allee begrenzt.

Nördlich angrenzend liegt mit der Drehbrücke ein eingetragenes Baudenkmal. Nach Einschätzung des Landschaftsverbands Rheinland (LVR) umfasst der Deutzer Hafen darüber hinaus weitere denkmalwerte bauliche Anlagen, deren Eintragung in die Denkmalliste beantragt wurde. Diese umfassen das Hafenbecken inkl. Böschungen und Befestigungen, vorhandene Gleistrassen, die Kran- und Verladeanlagen sowie die Eil- und Auermühle.

Das gesamte engere Hafensreal des Deutzer Hafens liegt bis zur Hochwasserschutzmauer entlang der Westseite von Siegburger Straße bzw. Poller Kirchweg vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins.

### **2.2 Vorhandene Struktur**

Die Belegung und Nutzung der rd. 20 ha Gewerbe- und Industrieflächen am Hafen (engerer Hafenbereich) stellt sich nach einer Bestandsaufnahme 2017 (vgl. Vorbereitende Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen, Kapitel 3.5) wie folgt dar:

- Hafensbezogene Nutzung (z.B. Mühlenbetrieb, Eisen- und Stahlhandel, Asphalt-Mischwerk) (rd. 60 % der Fläche)
- Nicht hafensbezogene Nutzungen (z.B. Dienstleistungen, Büro, Wohnen, Bauhof) (rd. 20 % der Fläche)
- Leerstand bzw. erhebliche Mindernutzung (rd. 20 % der Fläche)

Die überwiegende Bebauung des Deutzer Hafens wird durch offene und gedeckte Lagerstätten für Schrott, Stahl- und Walzwerkerzeugnisse, Hölzer und Straßenbaumaterialien geprägt. Eine Ausnahme bilden allein die massiv errichteten hochgeschossigen Mühlenbauten. Der Mühlenbetrieb, das WAW-Asphaltmischwerk und das Metallentsorgungsunternehmen betreiben im Deutzer Hafen Anlagen, die nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigungspflichtig sind. Eine untergeordnete Bürobebauung findet sich eingestreut an den Rändern.

Auf dem Areal sind derzeit lediglich noch fünf Betriebe mit hafensaffinen Nutzungen anzutreffen.

Der Bereich zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg weist keine hafensbezogenen Nutzungen auf. Nördlich der stadteigenen Fläche "Am Schnellert", die derzeit als Parkplatz genutzt wird, befinden sich eine Lagerhalle und ein vollvermietetes Bürogebäude aus den 1990er Jahren. Des Weiteren schließen sich entlang der Siegburger Straße ein Grundstück mit einem Mehrfamilienhaus, ein Lebensmitteldiscounter sowie ein Umspannwerk der Stadtwerke Köln an. Eine Tankstelle schließt den Bereich im Norden ab.

## 2.3 Erschließung

Ein umfassendes Mobilitätskonzept ist zurzeit in Arbeit, das unter Berücksichtigung der ermittelten Verkehrsdaten und –prognosen, Maßnahmen für die Abwicklung der zusätzlich entstehenden Verkehre, den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, die Errichtung von Mobilitätsstationen sowie Lösungen für den ruhenden Verkehr beinhalten wird.

### Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Das Hafensreal ist gut an das örtliche und überörtliche Hauptstraßennetz angebunden. Dazu dienen die örtlichen Hauptstraßen Siegburger Straße und die Straße "Im Hasental", die zum Östlichen Autobahnzubringer (örtlicher Hauptverkehrszug) und darüber hinaus zum Kölner Autobahnring (Autobahnkreuz Köln-Gremberg mit A 4 und A 559) führt. Die Anbindung an das linksrheinische Gebiet und das nördliche Stadtgebiet ist über die Severinsbrücke, die Deutzer Brücke bzw. den Deutzer Ring, den Walter-Pauli-Ring und die Straße des 17. Juni zur Zoostraße möglich. Diese Verbindungen bleiben gemäß dem am 05.11.2013 beschlossenen LKW-Führungskonzept auch zukünftig für den Lkw-Verkehr geöffnet (Ausnahme Deutzer Brücke).

Aktuell wird eine umfassende Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Unter Einspeisung von Verkehrsdaten angrenzender Quartiere (insbesondere Porz und Mülheim), in die auch zukünftige Planungen einbezogen sind, werden Prognosen für den Nullfall sowie den Planfall erstellt. In einem nächsten Arbeitsschritt werden mittels Szenarien verkehrstechnische Lösungen und Maßnahmen ermittelt.

Aufbauend auf die Ergebnisse, ist beabsichtigt, den Blick auch verstärkt darauf zu richten, durch welche Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs eine Erhöhung des Pkw-Verkehrs begrenzt werden kann und wie die Auswirkungen des verbleibenden Pkw-Verkehrs auf das Straßennetz minimiert werden können. Hierzu wird ein Mobilitätskonzept entwickelt. Grundsätzlich werden auch neue, innovative Möglichkeiten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wie Mobilitätsstationen (mit Bike- und Carsharing-Angeboten) und Angebote zur Elektromobilität im Deutzer Hafen verortet werden.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Die Anbindung an den ÖPNV ist über die Stadtbahnlinie 7 (Frechen-Benzelrath – Porz-Zündorf) in der Siegburger Straße vorhanden. Die Linie 7 verkehrt unmittelbar zum zentralen innerstädtischen Knotenpunkt Neumarkt, eine direkte Anbindung an das Netz des Schienenpersonenverkehrs (S-Bahnen / Regionalzüge / Fernverkehre im Bahnhof Messe/Deutz oder Hauptbahnhof) besteht indessen nicht. Das Hafengelände befindet sich im 400 m-Einzugsradius (Luftlinie) um die Stadtbahn-Haltestellen 'Drehbrücke', 'Poller Kirchweg' und 'Raiffeisenstraße' und kann damit gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans Köln als erschlossen gelten.

In einem Verkehrsgutachten wird die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung unter Berücksichtigung der geplanten Quartiersentwicklung untersucht. Dabei werden Varianten mit zusätzlicher Quartiersbuserschließung ebenso betrachtet wie eine mögliche rechtsrheinische Nord-Süd-Verbindung einer Stadtbahnlinie von Porz/Poll über die Siegburger Straße zum Bahnhof Messe/Deutz. Mittels Ertüchtigung der Gleisanlagen am Ostkopf der Deutzer Brücke, deren Machbarkeit noch detailliert zu untersuchen ist, wäre eine Durchbindung der Stadtbahn von der Siegburger Straße bis zum Bahnhof Köln Messe/Deutz und damit zum Fern- und Regionalverkehr erreichbar. Durch diese Maßnahme könnte zudem eine Taktverdichtung auf einen 5-Minutentakt auf der Siegburger Straße ermöglicht werden.

Langfristig ist durch Ertüchtigung der Südbrücke eine neue S-Bahnlinie (S 16) mit einem Haltepunkt in Höhe der Siegburger Straße geplant, die die Erschließungsqualität des Hafensreal durch die Anbindung an die andere Rheinseite und damit an die Innenstadt sowie an den Flughafen Köln/Bonn im Süden erheblich verbessert. Weitere Themen wie die Anbindung eines Wassertaxis oder -busses werden im weiteren Verfahren geprüft.

Da das Hafenbecken für Fußgänger eine Barriere darstellt, sind die tatsächlichen Wege zu diesen Haltestellen unangemessen lang. Dies soll im Rahmen der Hafenumnutzung durch eine neue Rad-

und Fußbrücke über das Hafenbecken abgeändert werden. Der Integrierte Plan sieht für das neue Quartier am Deutzer Hafen einen Radius von fünf Geh-Minuten bis zum jeweils nächsten ÖPNV-Anschluss vor.

### Fuß- und Radverkehr

Die rheinseitige Teilfläche des Deutzer Hafens grenzt direkt an die Euro-Velo-Route 15, den Rhein-Radweg, der auf der rechten Rheinseite als kombinierter Geh-/Radweg über den Poller Damm, die Alfred-Schütte-Allee und die Drehbrücke des Hafens sowie weiter an der Deutzer Brücke vorbei rheinabwärts bis in die Niederlande führt.

Die östliche Seite des Hafens wird von dem straßenbegleitenden Radweg entlang der Siegburger Straße erschlossen. Die Anbindung des Deutzer Hafens an die Stadtteile Deutz und Poll ist mit Radwegen im Verlauf der Siegburger Straße grundsätzlich gegeben.

Unzureichend ist derzeit die Erreichbarkeit des Hafenareals und des Rheinuferes von Quartieren östlich der Siegburger Straße. Die Straße stellt eine Barriere dar. Im Verkehrsgutachten werden die Querungsmöglichkeiten an den Stadtbahn-Haltestellen und der Ausbau der Wegebeziehungen im weiteren Verlauf zum Deutzer Hafen als Fuß- und Radverbindungen und zum Rheinufer überprüft. Über die Südbrücke ist der Deutzer Hafen für Fußgänger auf kurzem Wege an die linke Rheinseite und den Rheinauhafen angebunden, eine weitere Querung des Rheins für Fußgänger und Radfahrer auf der Ebene des Deutzer Hafens ist angedacht, allerdings nicht Bestandteil des vorliegenden Bauleitplanverfahrens.

### Hafenbecken und Wasserstraßen

Das rd. 8,2 ha große Hafenbecken südlich der Drehbrücke ist über den rd. 400 m langen Vorhafenbereich unterhalb der Severinsbrücke unmittelbar mit der Bundeswasserstraße Rhein verbunden. Das ca. 1.000 m lange und ca. 80 m breite private Hafenbecken ist südlich der Drehbrücke keine gewidmete Fläche der Bundeswasserstraße. Die Anlegestellen im Vorhafenbereich nördlich der Drehbrücke werden außer von der Wasserschutzpolizei und Wasserfeuerwehr teilweise auch von der Passagierschifffahrt genutzt.

Die Stadt Köln folgt der Einschätzung einer Kölner Rechtsanwaltskanzlei, dass der Deutzer Hafen im rechtlichen Sinne kein Schutzhafen ist, da es an einem erforderlichen widmenden Publikationsakt (Allgemeinverfügung) zur Begründung der Qualifizierung als Schutzhafen fehlt.

Auch ohne die rechtliche Qualität eines Schutzhafens ist es faktisch ggf. möglich, dass für den selten auftretenden Hochwasserfall oder bei Havarien auf dem Rhein Teile des Hafens für Wasserfahrzeuge zur Verfügung stehen.

Die Schutzhafenfunktion des Deutzer Hafens wird im Rahmen der Bebauungsplanung abschließend überprüft und geklärt.

## **2.4 Bestehendes Planungsrecht**

Der Regionalrat hat in seiner Sitzung am 15.12.2017 die 25. Änderung des geltenden **Regionalplans Köln**, Teilabschnitt Region Köln beschlossen. Demnach ist der bestehende Gewerbe- und Industriebereich (GIB) des Hafenareals in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) umgewandelt worden. Die Regionalplan-Änderung ist der Landesplanungsbehörde gemäß § 19 Abs. 6 Landesplanungsgesetz (LPIG) angezeigt worden. Durch Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW am 13.04.2018 wurde die Regionalplan-Änderung wirksam.

Der **Flächennutzungsplan** (FNP) stellt innerhalb des Plangebiets westlich und im südlichen Bereich des Hafenbeckens Industriegebiet (GI) dar. Östlich des Hafenbeckens erstreckt sich die GI-Darstellung bis zum Poller Kirchweg. Die Hafentflächen zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße, nördlich der Einmündung Poller Kirchweg, sind als Gewerbegebiet (GE) dargestellt, ebenso die benachbarte Fläche zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg und der Straße "Am Schnellert" (so genannter 'Annexbereich'). Entlang des westlichen Ufers des Hafenbeckens ein-

schließlich der Bahngleise ist eine Fläche als Sondergebiet Hafen (SO Hafen) dargestellt. Das Hafenbecken selbst ist als Wasserfläche dargestellt. Diese Darstellungen entsprechen nicht den mit der Entwicklung des Deutzer Hafens verbundenen Zielen der Stadt Köln. Insofern besteht die Notwendigkeit, den Flächennutzungsplan im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) zu ändern.

Der Änderungsbereich liegt nicht im Bereich des Landschaftsplanes.

Wesentliche Teile des Plangebietes sind planungsrechtlich nach § 34 BauGB, eine Nutzung des Hafenbeckens nach § 35 BauGB zu beurteilen. Lediglich für den Annexbereich liegt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 69430/05 vom 18. Juni 2008 vor. Dieser setzt als Art der baulichen Nutzung "Gewerbegebiet" (GE) gemäß § 8 BauNVO mit dem Ausschluss weiteren Einzelhandels fest.

Der Anteil geförderten Wohnungsbaus wird analog zum Kooperativen Baulandmodell 30% betragen.

### **3. Planungskonzept**

#### **3.1 Städtebauliches Konzept**

Ziel des integrierten Plans zur städtebaulichen Entwicklung im Deutzer Hafen ist es, ein lebendiges und gemischtes Viertel zum Wohnen und Arbeiten zu schaffen. Das geplante Stadtquartier soll dabei in das städtebauliche Umfeld integriert und mit vorhandenen Strukturen vernetzt werden. Das Konzept bietet einerseits vielfältige Wohnformen (öffentlich gefördert und frei finanziert, Eigentum und Miete; Baugemeinschaften und genossenschaftliches Wohnen; Sonderwohnformen), die eine heterogene, sozial gemischte Nachbarschaft erwarten lassen. Zum anderen soll das neue Viertel ein attraktiver Standort für Dienstleistungs- und Büronutzungen, für Handel, Nahversorgung und Gastronomie sowie Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur sein. Die städtebauliche Struktur schafft mit vielfältigen Lagequalitäten die Voraussetzung für eine differenzierte Nutzungsverteilung mit bewusst gesetzten Schwerpunkten und Magneten.

Städtebauliches Leitmotiv des Integrierten Plans ist eine Blockrandbebauung, die sich an dem rechtwinklig auf das Hafenbecken ausgerichteten Gebäuderaster der Bestandsbebauung orientiert. Der im Plangebiet vorgesehene Blocktypus – der so genannte 'Deutzer Block' – kombiniert die gründerzeitliche Deutzer Blockrandbebauung mit geschütztem Innenhof mit einer differenzierten Höhenentwicklung, die sich aus den bestehenden Mühlenbetrieben ableitet. Ein wichtiges Element der Blöcke ist darüber hinaus eine Öffnung zum angrenzenden Freiraum in Form des Hafenbeckens, Parks oder einem Platz.

Die Bebauungsstruktur wird durch eine Abfolge von Plätzen entlang der Ostseite des Hafenbeckens und Parks auf der Westseite des Hafenbeckens aufgelockert, die durch eine das Hafenbecken begleitende Promenade verbunden sind. Die Auer- und die Ellmühle sollen als den Hafen prägende Bauten weitestgehend erhalten bleiben. In Abstimmung mit dem Denkmalschutz werden in einer Machbarkeitsuntersuchung und anschließendem Wettbewerbsverfahren, Konzepte zur Umnutzung der Mühlen erarbeitet.

Der städtebauliche Entwurf Deutzer Hafen sieht vor, dass die bestehende Hochwasserschutzlinie entlang des Poller Kirchweges erhalten bleibt. Durch den städtebaulichen Entwurf Deutzer Hafen sind insoweit keine Änderungen am bestehenden geschützten Bereich zu erwarten. Die hochwassersichere Nutzungsebene im städtebaulichen Entwurf Deutzer Hafen ist auf einer Höhe von mindestens 47,20 m. ü.NN, also auf einem Höhenniveau des bestehenden Hochwasserschutzes entlang von Siegburger Straße/Poller Kirchweg und somit oberhalb des Wasserstands eines 200-jährlichen Hochwasserabflusses (HQ200 = 46,97 m. ü.NN an der Mündung des Deutzer Hafens) geplant. Das bestehende Risikogebiet in der Stadt Köln bei einem 200-jährlichen Hochwasserabfluss wird nicht vergrößert.

### **3.2 Art der baulichen Nutzung / Nutzungskonzept**

Das Nutzungskonzept sieht eine ausgewogene Mischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung sowie sozialer und kultureller Infrastruktur vor. Die Art und die Körnigkeit der Mischung variieren horizontal zwischen unterschiedlichen Zonen des Änderungsbereichs und auch vertikal zwischen den verschiedenen Geschossen. Es lassen sich folgende Bereiche definieren:

#### Mühlen:

Die Mühlengebäude sind ein prägender Bestandteil des Deutzer Hafens und sind in das städtebauliche Konzept integriert worden. Neben Wohn- und Büronutzungen sind hier besondere Räumlichkeiten und Funktionen (z.B. kulturelle Zwecke) denkbar.

#### Ostufer

Im Bereich südlich der Mühlen – zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße ist überwiegend Wohnungsbau mit Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen, besonders zu Plätzen und der Hafensperrmauer hin orientiert, vorgesehen.

#### Annexbereich

Der Bereich zwischen Siegburger Straße, "Am Schnellert" und Poller Kirchweg sind primär Büronutzungen – z.T. durchsetzt mit Wohnnutzungen – vorgesehen.

#### Südliche Baufelder:

Die Bebauung in diesem Bereich übernimmt eine Schallschutzfunktion für das übrige Gebiet und ist überwiegend mit Büronutzungen, Dienstleistungen und Hotel belegt.

#### Westliche Halbinsel

Auf der westlichen Halbinsel liegt der Schwerpunkt auf Wohnnutzung, z.T. durchsetzt mit Büronutzungen. In Richtung Süden nimmt der Anteil der Büronutzungen analog zur Schallschutzfunktion der südlichen Baufelder zu. Im Norden ist der Erhalt einer großen Halle vorgesehen, die als prägender Bestandteil der Bebauungsstruktur erhalten bleiben und für Sport-/Freizeitnutzungen zur Verfügung stehen soll. Südlich angrenzend ist eine Grundschule geplant, deren Gebäude i.T. auch anderen (soziokulturellen) Nutzungen zur Verfügung stehen könnte (Gemeinbedarf Schule).

#### Hafenbecken

Ein Konzept zur Nutzung des Hafenbeckens wird zzt. noch erstellt. In diesem Zusammenhang wird auch die Funktion als Schutzhafen / die Nutzung der Wasserfläche für die Schifffahrt noch zu prüfen sein.

### **3.3 Maß der baulichen Nutzung**

Die Baublöcke des Integrierten Plans weisen eine Geschosshöhe von drei bis sieben Geschossen auf. Die Geschossigkeit innerhalb der Baufelder variiert. Fast jeder Baublock entlang des Hafenbeckens besitzt einen Hochpunkt, der 14 bis max. 20 Geschosse hoch ist. Die Hochpunkte orientieren sich an der Mühlenbebauung, die bis zu 20 Geschosse aufweist. Von Norden nach Süden sind die Hochpunkte gleichmäßig über das Gebiet verteilt, wobei die Bebauung im Süden mit bis zu 20 Geschossen am höchsten ist. Sie ist Landmarke und Lärmschutz zugleich. In Ost-Westrichtung sind die Gebäude auf der Halbinsel am Rhein am niedrigsten (4 - 7 Geschosse). Entlang der Siegburger Straße weisen die Gebäude eine Geschossigkeit von 6 - 8 Geschossen auf, die Hochpunkte sind mit bis 18 zu Geschossen geplant.

Der Integrierte Plan sieht derzeit eine variierende Geschossigkeit innerhalb der Baublöcke vor. Für den überwiegenden Teil der Bebauung sind zwischen drei und sieben Geschosse angedacht. Für die unmittelbar am Hafenbecken gelegenen Blöcke Hochpunkte mit bis zu 14 Geschossen, in einem Block mit bis zu 19 Geschossen, . Die Blöcke entlang der Straße Am Schnellert sind mit Hochpunkten mit bis zu 17, ein einzelner Block mit bis zu 20 Geschossen angedacht.

Die BGF beträgt nach aktuellem Stand insgesamt ca. 560.000 m<sup>2</sup>

### **3.4 Erschließungskonzept / Ruhender Verkehr**

Die Erschließung erfolgt über eine Anliegerstraße ausgehend von der Siegburger Straße von Osten in das Areal und quert mit einer neuen Brücke das Hafenbecken, um den westlichen Teil des neuen Quartiers bis zur Straße "Am Schnellert" zu erschließen. Die Ufer des Hafenbeckens werden als fußläufige Promenaden konzipiert. Eine weitere, ausschließlich für Fußgänger- und Radfahrer konzipierte Brücke, dient der engen Vermaschung des Verkehrsnetzes und verbindet auf Höhe des Marktplatzes die KVB-Haltestelle mit der Halbinsel sowie der Alfred-Schütte-Allee.

Die Erschließung der Bebauung für den motorisierten Verkehr erfolgt in der Regel in Nord-Süd-Richtung. In Ost-West-Richtung verlaufen die s.g. 'Grünen Gassen', die als Grünverbindungen zwischen dem Rhein und dem neuen Viertel angedacht sind. Sie bilden den Abstand zwischen den Baufeldern und können evtl. als Privatstraßen ausgeführt werden.

Aktuell wird eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, in der mittels Prognosen und unter Berücksichtigung der Verkehrsdaten angrenzender Quartiere, eine Abschätzung der künftigen verkehrlichen Entwicklung erfolgt.

In einem Mobilitätskonzept soll überdies eine Stärkung der Verkehrsarten des sog. Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) sowie Mobilitätsstationen (mit Bike- und Carsharing-Angeboten) und Angebote zur Elektromobilität im Deutzer Hafen entwickelt werden. In diesem Zusammenhang sollen Fuß- und Radwege auf dem gesamten Gelände möglichst direkte Verbindungen bieten und barrierefrei ausgeführt werden.

### **3.5 Freiraumkonzept**

Die übergeordnete Freiraumstruktur stellt sich auf den beiden Seiten des Hafenbeckens differenziert dar. Östlich des Hafenbeckens wird die Bebauungsstruktur durch eine Abfolge von Plätzen – verbunden durch die Uferpromenade – aufgelockert. Auf der westlichen Halbinsel wird diese Funktion primär von einer Abfolge dreier Parkanlagen übernommen. Diese werden ebenfalls durch eine Uferpromenade verbunden, an der im zentralen Bereich der Halbinsel ein Platz liegt. Dieser soll über eine Fußgängerbrücke mit dem zentralen Platz auf der Ostseite des Hafenbeckens vernetzt werden. Der Hafenkopf wird durch einen weiteren Platz betont, der neben den geplanten Brücken (und der vorhandenen Drehbrücke) ein Bindeglied zwischen den Uferpromenaden darstellt.

Die kleinräumige Freiraumstruktur wird durch verschiedene Elemente geprägt. Die Innenhöfe der Blöcke sind als grüne Innenbereiche vorgesehen. Jeder Block öffnet sich in der Regel an einer Stelle zum angrenzenden Freiraum (Hafen, Platz, Park oder Poller Wiesen). Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Zwischenräume der Blöcke werden als Grüne Gassen definiert, die durch Bepflanzung einen Kontrast zu den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Erschließungsachsen bilden. Höhenunterschiede zwischen den Promenaden entlang des Hafenbeckens und den Erdgeschossen werden im Bereich der Sockelzonen ausgeglichen. Diese werden zwischen dem eher urbanen Bereich auf der Ostseite des Hafenbeckens als Abtreppungen und Rampen bzw. auf der Westseite des Hafenbeckens in Form begrünter Sockelzonen differenziert ausgestaltet. Der Bereich zwischen Verkehrsfläche und Nutzung wird als Kantzone definiert. Kantzonen sind im privaten Bereich im Sinne kleiner Vorgärten angedacht, wo es keinen Platz für eine Kantzone im Straßenraum gibt, kann mit innenliegenden Loggien oder zurückgezogenen Erdgeschossen gearbeitet werden. An wichtigen Stadträumen – insbesondere auf der Ostseite des Hafenbeckens – sind öffentliche Kantzonen definiert.

## **4. Umweltbericht**

### **A Einleitung**

Für das Bebauungsplanverfahren 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 BauGB und Anlage zum BauGB dargestellt.

#### **4.1 Darstellung des Inhalts und wichtigster Ziele des Bauleitplans**

Die Neuentwicklung des Industriehafens in Deutz ist ein wichtiger Baustein, um den hohen Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen in der Stadt Köln zu bewältigen. Über das Planverfahren soll die Grundlage für die städtebauliche Revitalisierung des zurzeit mindergenutzten Deutzer Industriehafens geschaffen werden.

Das Areal des Deutzer Hafens soll zu einem gemischten urbanen Quartier für Wohnen und Arbeiten entwickelt werden. Geplant ist ein dichtes, gemischtes Stadtquartier am Rhein, das neue städtebauliche Akzente setzt und mit den angrenzenden Stadtteilen Deutz und Poll vernetzt wird. Neben der Entwicklung baulicher Nutzungen ist die Realisierung von Freiflächen in Form von Parkanlagen, Plätzen und einer Uferpromenade vorgesehen.

Das städtebauliche Konzept, den Festsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung zugrunde gelegt werden soll, entspricht dem integrierten Plan zum Deutzer Hafen.

#### **4.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten 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. Die EU-Schutzziele finden sich im Wesentlichen umgesetzt im deutschen Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, Luftreinhalteplanung, Lärminderung) und seinen Verordnungen, dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG – Arten-, Landschafts- und Biotopschutz) und Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG – Bodenschutz, Schutz vor bzw. Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen) und seiner Verordnung, dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), sowie dem Denkmalschutzgesetz (DSchG). Auf Landesebene greifen weitere Regelungen wie die Geruchsrichtlinie Nordrhein Westfalen (GIRL – Beurteilung von Gerüchen), das Landeswassergesetz Nordrhein Westfalen (LWG NRW – Schutz des Grundwasserdargebotes) sowie Verordnungen auf Ebene der Bezirksregierungen wie Wasserschutzzonen-Verordnungen und der Luftreinhalteplan.

Auf kommunaler Ebene werden die Baumschutzsatzung und der Landschaftsplan der Stadt Köln berücksichtigt. Die Ziele des Umweltschutzes werden bei der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter näher beschrieben.

Grenzüberschreitende Auswirkungen von Bebauungsplänen oder Flächennutzungsplan-Änderungen sind in Köln aufgrund der Lage in großem Abstand zu Landesgrenzen nicht zu erwarten. Raumbedeutsame Planungen werden mit den angrenzenden Gemeinden abgestimmt.

### **B Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen**

#### **4.3 Grundlagen**

Die Untersuchungstiefe der Umweltprüfung orientiert sich in Übereinstimmung mit der Formulierung in § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB an den Festsetzungen des Bebauungsplanes "Deutzer Hafen". Geprüft wird, welche erheblichen Auswirkungen durch die Umsetzung des Bebauungsplanes auf die Umweltbelange entstehen können und welche Einwirkungen auf die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich aus der Umgebung erheblich einwirken können. Hierzu werden vernünftigerweise



regelmäßig erhebliche anzunehmende Einwirkungen geprüft, nicht jedoch, außergewöhnliche und nicht vorhersehbare Ereignisse.

Da konkretisierbare Vorhaben noch nicht bekannt sind, beinhaltet diese Prüfung nicht die Untersuchung von Auswirkungen der Bauphase.

Es werden durch die Umsetzung der Planung keine Techniken oder Stoffe eingesetzt und verwendet, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen.

Weiterhin werden bei Vorliegen mehrerer Planungen in räumlicher Nähe kumulierende Umweltauswirkungen beschrieben.

#### **4.3.1 Beschreibung derzeitiger Umweltzustand (Basisszenario)**

Der 37,7 ha große Planbereich liegt im rechtsrheinischen Innenstadtbereich im Stadtteil Deutz zwischen Rhein und Siegburger Straße.

Das Gelände wird gewerblich und als Hafen genutzt. Das Gebiet umfasst das Hafenbecken und angrenzende Flächen. Der Deutzer Hafen ist zu großen Anteilen intensiv bebaut und versiegelt. Die gewerbliche und Hafennutzung bedingte einen großvolumigen Gebäudebestand, insbesondere die Mühlengebäude zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße. Daneben besteht eine Reihe geringgeschossiger, aber in Teilen großflächiger Gebäude für Lagerung, Produktion und Verwaltung. Die Außenflächen werden überwiegend als Lager- und Abstellfläche genutzt und sind in großen Teilen versiegelt. Kleinere Teilbereiche des Hafengebietes werden als Grünflächen genutzt.

Die gewerbliche Nutzung als Hafen hat mittlerweile stark an Bedeutung verloren. Fast 50 % der Flächen sind minder- oder fehlgenutzt oder liegen vollständig brach. Kleinere Brachflächen weisen ruderale Krautfluren und erste Staudenfluren auf.

Der Annex-Bereich zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg weist keine hafenbezogenen Nutzungen auf. Er ist jedoch mit Lagerhalle und Bürogebäude, Mehrfamilienhaus, Lebensmittelcounter, Umspannwerk der Stadtwerke Köln sowie einer Tankstelle bereits großflächig bebaut. Auch in diesem Bereich treten ruderale Strukturen auf.

Ökologisch hochwertige Strukturen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Es ist von einer geringen faunistischen Betroffenheit auszugehen.

In Richtung Westen grenzen die Poller Wiesen und der Rhein an das Plangebiet, in Richtung Norden weitere Teile des Hafenbeckens. Nach Osten schließen an das Plangebiet die Siegburger Straße mit den dort bestehenden gemischten Baustrukturen an. Nach Süden wird das Plangebiet durch die Südbrücke und deren zuführende Gleistrassen begrenzt.

#### **4.3.2 Beschreibung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)**

Fast der gesamte Bereich des Deutzer Hafens ist nach § 34 BauGB zu beurteilen. Ausnahme bildet das Hafenbecken bis zur mittleren Mittelwasserlinie, das nach § 35 BauGB zu beurteilen ist.

Die Einstufung nach § 34 ermöglicht eine Intensivierung und Ausweitung der baulichen Entwicklung und Nutzung auch ohne Änderung des Planungsrechtes (FNP, B-Plan) gegenüber dem heutigen untergenutzten Zustand des Gebietes. Nutzungen, Geschossigkeit und Volumen würden sich dabei an der heutigen Bestandsbebauung orientieren. Insoweit ist in der Nullvariante von einer sowohl auf die Nutzungsarten als auch auf die Flächenausnutzung bezogenen intensiveren gewerblichen Nutzung auszugehen.

Für den Annex-Bereich gelten die Regelungen des rechtskräftigen Bebauungsplans 69430/05 "Siegburger Str./Poller Kirchweg". Dieser setzt ein Gewerbegebiet sowie Flächen für Versorgungsanlagen fest und ermöglicht somit eine gewerbliche Entwicklung (Grundflächenzahl 0,8, Geschossflächenzahl 2,4, Zulässigkeit von vier Vollgeschossen, Beschränkung der zulässigen Höhe baulicher Anlagen auf 15 m).

### **4.3.3 Prognose Umweltzustand bei Durchführung der Planung (Planszenario)**

Mit der Umsetzung der Bauleitplanung ist eine städtebaulich-freiraumplanerische Neustrukturierung des Deutzer Hafens vorgesehen. Im Plangebiet ist eine ausgewogene Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Versorgung sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen geplant. Beabsichtigt ist eine Blockrandbebauung, deren Geschossigkeit innerhalb der einzelnen Baublöcke variieren soll. Die Bebauungsstruktur wird durch eine Abfolge von Plätzen (Ostseite des Hafenbeckens) bzw. Parks (Westseite des Hafenbeckens) aufgelockert, die durch eine das Hafenbecken begleitende Promenade verbunden sind.

Weitere Informationen enthält das Kapitel 3.

## **4.4 Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstaben a – j und § 1a BauGB**

Die vorliegenden Unterlagen spiegeln den Wissenstand zum Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan wider. Im Rahmen des weiteren Bauleitplanverfahrens wird eine ausführliche Umweltprüfung mit Umweltbericht erarbeitet. Durch Voruntersuchungen zum integrierten Plan liegen bereits erste Erkenntnisse zu den im Umweltbericht zu untersuchenden Schutzgütern vor. Diese Erkenntnisse werden im den folgenden Kapiteln beschrieben.

Vorbehaltlich der Ergebnisse der frühzeitigen Dienststellenbeteiligung zum Untersuchungsumfang der Umweltprüfung (Scoping) zeichnet sich mit dem aktuellen Kenntnisstand zudem eine Betroffenheit der folgenden Umweltbelange ab:

- Tiere
- Hochwasserschutz und Retention
- Windkomfort
- Besonnung
- Verkehrs-, Gewerbe- und Freizeitlärm
- Altlasten/ Bodensanierung

Im weiteren Verfahren werden für den Bebauungsplan weitere mögliche Betroffenheiten geprüft sowie entsprechende Fachgutachten und Konzepte zu diesen Themen erstellt. So sind folgende Gutachten nach derzeitigem Kenntnisstand im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens erforderlich:

- Umweltprüfung / Umweltbericht
- Artenschutzprüfung
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung)
- Verkehrsuntersuchung
- Lärmgutachten
- Untersuchung zum Windkomfort und zur Besonnung
- Gutachten zur Altlasten- und Bodensanierung

### **4.4.1 Tiere**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

Im Jahr 2014 fanden im Deutzer Hafen faunistische Erfassungen statt (Vogelarten, Fledermäuse, Reptilien, Nachtkerzen-Schwärmer und Asiatische Keiljungfer sowie Suche nach potenziellen Laichgewässern von Amphibienarten).

- Geeignete Laichhabitats für Amphibienarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie stehen im Plangebiet und dessen Umgebung nicht zur Verfügung.
- Nachtkerzen-Schwärmer und Asiatische Keiljungfer wurden nicht nachgewiesen.
- Häufigste Fledermausart ist die Zwergfledermaus. Großer Abendsegler, Flughautfledermaus und Wasserfledermaus treten nur vereinzelt auf. Ein Quartier der Zwergfledermaus wurde in einer Holzhandlung bzw. einem Holzlager im nordwestlichen Vorhabensbereich nachgewiesen. Hinweise auf weitere Quartiere liegen nicht vor, auch wenn potenzielle Baum- und Gebäudequartiere vorhanden sind.
- Die Mauereidechse als weitere Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie wurde auf den Gleistrassen südlich der Südbrücke außerhalb des Änderungsbereichs nachgewiesen.
- Von den 36 festgestellten Vogelarten können 11 als planungsrelevant angesehen werden. Nur der regional gefährdete Haussperling besitzt Fortpflanzungsstätten im Areal zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße an Wohnhäusern und einem Discounter. Die übrigen Arten (Flussregenpfeifer, Graureiher, Heringsmöwe, Kormoran, Lachmöwe, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Silbermöwe, Sturmmöwe, Turmfalke) treten nur als Nahrungsgäste oder Durchzügler auf.

Die Gutachter stellten fest, dass aufgrund einer nur geringen faunistischen Betroffenheit die Umnutzung des Deutzer Hafens aus artenschutzrechtlicher Sicht als zulässig angesehen werden kann. Die Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen stellt sicher, dass eine Betroffenheit von wildlebenden Vogelarten und Arten nach Anhang der IV der FHH Richtlinie verhindert werden.

Die sachgerechte Bewältigung der möglicherweise entstehenden artenschutzrechtlichen Konflikte kann unter fachgutachterlicher Begleitung im Bebauungsplanverfahren im Rahmen der Umweltprüfung und der Artenschutzprüfung erfolgen.

#### **4.4.2 Pflanzen**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

Der Deutzer Hafen ist zu großen Anteilen bebaut und versiegelt. Bereits über 46 % dieser Flächen sind minder- oder fehlgenutzt oder liegen vollständig brach. Die Brachflächen südlich der Mühle weisen ruderal Krautfluren und erste Staudenfluren auf. Das Hafengebiet enthält darüber hinaus wenige kleine Grünflächen.

Durch die Planung werden keine im Sinne des Naturschutzrechtes schützenswerten Flächen (Biotopkatasterflächen, Biotopverbundflächen des LANUV) oder Schutzgebiete (Naturschutzgebiete gemäß Landschaftsplan) in Anspruch genommen.

#### **4.4.3 Fläche**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

Die Bebauungsplanaufstellung bereitet ein Flächenrecycling vor, dass die Inanspruchnahme bislang unbebauter Böden im Stadtgebiet reduziert und der Stärkung der Innenentwicklung dient. Über die geplante Bebauungs- und Nutzungsstruktur wird ein Beitrag zur kompakt-urbanen und Nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege geleistet.

#### **4.4.4 Boden**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

Der in den Poller Rheinwiesen als "A8 Brauner Auenboden" klassifizierte Boden, Bodenwertzahl 40 bis 60 (mittlere Güte) ist im gesamten Änderungsbereich durch Abgrabung, Aufschichtung, Umlagerung, Verdichtung und Versiegelung anthropogen überprägt und hat seine natürlichen Eigenschaften eingebüßt. Es erfolgt keine Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden.

#### **4.4.5 Wasser**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

##### **4.4.5.1 Oberflächenwasser**

Innerhalb des Plangebietes liegt der Rhein und eines seiner Hafenbecken. Im Deutzer Süden sind die Flächen östlich der Hochwasserschutzanlagen vor Hochwasserereignissen bis zu 11,90 m KP (200-jährliches Hochwasser) geschützt.

Das gesamte engere Hafenareal des Deutzer Hafens liegt bis zur Hochwasserschutzmauer entlang der Westseite von Siegburger Straße bzw. Poller Kirchweg vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins, ausgelegt auf ein 100-jährliches Hochwasserereignis (HQ100).

Bei einem 100-jährlichen Hochwasser wird bei derzeitigem Geländeniveau nahezu der gesamte Deutzer Hafen überflutet, bei einer Überflutungshöhe von einigen Zentimetern bis maximal ca. 1,50 m bis ca. 1,70 m in einigen Bereichen der Kaikanten des Hafenbeckens.

Jede weitere Nutzung des Deutzer Hafens kann nur unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgegebenen Belange des Hochwasserschutzes erfolgen. Das Planungsverbot des § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG greift jedoch nicht. Wegen der vorhandenen Bebauung im Deutzer Hafen liegt nach dem Grundsatzurteil des BVerwG vom 03.06.2014 (AZ 4Cn 6.12) kein 'neues Baugebiet' vor. Bei der Umsetzung der Planung muss jedoch der bestehende Retentionsraum zumindest erhalten werden.

Unter Berücksichtigung von Anforderungen an den Hochwasserschutz ist die städtebauliche Konversion des Hafenareals aus rechtlicher und hydrologischer Sicht grundsätzlich möglich. Um bei einer Umstrukturierung von Nutzungsarten und Bebauungsstruktur eine Verschlechterung der Hochwassersituation zu vermeiden, sollen umfangreiche Grün- und Freiflächen sowie flutbare Tiefgaragen den Retentionsraum vergrößern. Entsprechende Maßgaben sind im Integrierten Plan berücksichtigt, so dass Gebäude und Straßenraum auf 42,7 m ü. NN hochwasserfrei bleiben.

#### **4.4.6 Luft**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

Im Deutzer Hafen befinden sich zurzeit noch luftschadstoffemittierende Betriebe, die jedoch im Laufe des Verfahrens verlagert werden.

Die **Luftschadstoffsituation** wird von der allgemeinen städtischen Hintergrundbelastung sowie von Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs, des Schienenverkehrs (Güterloks mit Dieselmotoren) und der Schifffahrt geprägt. Aufgrund der Lage nahe des Rheins mit seiner Durchlüftungsfunktion kann davon ausgegangen werden, dass keine Grenzwerte überschritten werden.

Planungsrelevante Aussagen zur Immissionssituation werden über ein lufthygienisches Gutachten generiert, das im weiteren Planverfahren erstellt wird.

#### **4.4.7 Klima**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

Stadtklimatisch eignet sich der Deutzer Hafen für ein gemischtes urbanes Quartier mit den Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung. In Bezug auf die Einflüsse und die langfristige Veränderungen des Stadtklimas weist das Gebiet aufgrund seiner Lage am Rhein und der zentralen Wasseroberfläche mit mehr als 8 ha Fläche und einer entsprechend höheren Ventilation günstige Voraussetzungen für qualitätsvolle Wohn- und Arbeitsbedingungen auf.

Windkomfort und Besonnung des künftigen Quartiers werden im weiteren Planverfahren fachgutachterlich untersucht. Die entsprechenden Gutachtenergebnisse fließen in das Bauleitplanverfahren ein.

Weitere vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Stadtklima und Einwirkungen durch Klimawandelfolgen werden auf Basis vorhandener und noch zu erstellender Unterlagen beschrieben und bewertet.

#### **4.4.8 Erhaltungsziele und Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung/europäische Vogelschutzgebiete)**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7b BauGB)

Das insgesamt 2.335 ha große FFH-Gebiet DE-4405-301 "Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef" zielt überwiegend auf den Schutz von Laichhabitaten für verschiedene Fischarten ab.

Das dem Planbereich nächstgelegene FFH-Gebiet liegt ca. drei Flusskilometer flussaufwärts. Ein weiterer geschützter Uferabschnitt befindet sich ca. 18 km weiter flussabwärts.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und des Schutzzweckes dieser Natura 2000-Gebiete kann aufgrund des Abstandes des Planbereichs zu den geschützten Gebieten und den Inhalten der Planung (Umwandlung einer industriell-gewerblichen Nutzung mit Schifffahrt) ausgeschlossen werden.

#### **4.4.9 Mensch, Gesundheit, Bevölkerung**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7c BauGB)

##### **4.4.9.1 Lärm**

Maßgebliche **Gewerbelärmemittenten** im Plangebiet sind die Kampffmeyer Mühlen, die Industriebetriebe an der Alfred-Schütte-Allee, die Aral-Tankstelle und der vorhandene Discounter.

Die stark lärmemittierenden Mühlen-, Hafen- und Industriebetriebe mit BImSchG-Genehmigung werden aufgegeben bzw. verlagert. Daher stellt der Gewerbelärm künftig keinen limitierenden Faktor für die städte- bauliche Entwicklung mehr dar.

Weitere Lärmemissionen und -immissionen resultieren aus dem umliegenden Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr. Für die weitere Entwicklung des Deutzer Hafens vor allem bestimmend sind die **Emissionen des Schienenverkehrs** auf der Stadtbahntrasse sowie auf der Südbrücke.

Der **Straßenverkehrslärm** im Nahbereich wird durch die das Untersuchungsgebiet umgebenden Straßen sowie im Fernbereich von der Severinsbrücke und der linksrheinischen Rheinuferstraße bestimmt.

Die gewerbliche Binnenschifffahrt auf dem Rhein, der Sportmotorbootsverkehr und die Schifffahrten in den Deutzer Hafen bestimmen die **Lärmsituation beim Schiffsverkehr**. Der Schiffsverkehr auf dem Rhein wird hinsichtlich der geplanten Nutzungen im Deutzer Hafen unkritisch gesehen. Die Verkehrslärmbelastungen stehen der städtebaulichen Konversion des Deutzer Hafens nicht grundsätzlich entgegen. Durch eine entsprechende Staffelung der Nutzungen nach ihrer Lärmempfindlichkeit, durch eine gezielte abschirmende Bebauungsstruktur sowie durch andere Maßnahmen

des passiven Lärmschutzes kann die Lärmsituation im künftigen Quartier erheblich verbessert werden.

Die Aussagen zum Thema Lärm werden im weiteren Verfahren – in Abhängigkeit der angestrebten Festsetzungen – konkretisiert (Lärmeinwirkungen und -auswirkungen). Das Bauleitplanverfahren wird vor diesem Hintergrund weiterhin fachgutachterlich begleitet.

#### **4.4.9.2 Altlasten**

Aufgrund des ursprünglichen Hafenausbaus ist im gesamten Untersuchungsgebiet mit großflächigen Auffüllungen sowie mit Bodenkontaminationen zu rechnen.

Im Deutzer Hafen befinden sich mehrere Flächen, die im Kataster der Altlasten und altlastverdächtigen Flächen (gem. § 2 BBodSchG) des städtischen Umwelt- und Verbraucherschutzamtes registriert sind. Erkenntnisse liegen über Altstandorte, Ablagerungen, schädliche Bodenverunreinigungen und Schadensfälle vor.

Im Hinblick auf die geplante städtebauliche Konversion werden sämtliche Verdachtsflächen des Altlastenkatasters geprüft. Maßgaben dafür sind im Untersuchungskonzept Deutzer Hafen Köln (Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH 2016) formuliert.

Eine Gefährdung von Boden und Grundwasser wird somit durch eine fachgutachterliche Erfassung und Bewertung, eine Gefahrenermittlung sowie die Durchführung ggf. erforderlicher Sanierungsmaßnahmen ausgeschlossen.

Die bestehenden Bodenkontaminationen werden im Zuge der Entwicklung vollständig beseitigt, so dass keine Bedenken gegen eine Wohnnutzung auf dem Standort bestehen.

#### **4.4.9.3 sonstige Gesundheitsbelange / Risiken**

Bei einem 100-jährlichen Hochwasser wird bei derzeitigem Geländeniveau nahezu der gesamte Deutzer Hafen überflutet. Bei jeder weiteren Nutzung des Deutzer Hafens sind daher die gesetzlich vorgegebenen Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen.

Detailliertere Aussagen erfolgen im weiteren Verfahren.

#### **4.4.10 Kultur- und sonstige Sachgüter**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7d BauGB)

Die Drehbrücke ist ein eingetragenes Baudenkmal gemäß § 2 DSchG NRW. Nach Einschätzung des LVR umfasst der Deutzer Hafen darüber hinaus weitere denkmalwerte bauliche Anlagen (Vorhafen/Sicherheitshafen, Industriefafen, Hafenbahn, Kran- und Verladeanlagen sowie Ellmühle).

Die Belange des Denkmalschutzes fließen bei der weiteren städtebaulichen Konversion des Hafens in angemessenem Umfang in die Bauleitplanung ein. Die erhaltenswerten Gebäude und Anlagen werden in die künftigen Nutzungen integriert, so dass eine Erhaltung durch Nutzung im Sinne des Denkmalschutzes ermöglicht wird.

Westlich, außerhalb des Plangebiets grenzt die unter Denkmalschutz stehende Allee im Verlauf der Alfred-Schütte-Allee unmittelbar an das Plangebiet an.

#### **4.4.11 Darstellungen von Landschaftsplänen und sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall-, Immissionsschutzrechtes**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7g BauGB)

Der Änderungsbereich liegt nicht im Bereich des Landschaftsplanes. Die Betroffenheit von sonstigen Plänen wird im weiteren Verfahren geprüft.

#### 4.4.12 Anfälligkeit für die Auswirkungen schwerer Unfälle und Katastrophen

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7j BauGB)

In Bezug auf störfallrechtliche Belange sind keine Planungskonflikte zu erwarten. Das Plangebiet liegt außerhalb der Achtungsabständen und angemessenen Abstände von relevanten Störfallbetrieben.

#### 4.4.13 Eingriffsregelung

(§ 1a Abs. 3 BauGB)

Die Eingriffsregelung wird in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan abgehandelt, der in Form eines Fachgutachtens im weiteren Verfahren erstellt wird. Basis bilden die Festsetzungen des Bebauungsplans sowie eine Einschätzung der jetzigen Bebaubarkeit nach § 34 BauGB.

## 5. Kenndaten

<b>Flächenaufteilung</b>	<b>Fläche in m<sup>2</sup></b>
Fläche Projektgebiet	377.000
davon Wasserfläche	81.300
Bruttobauland	295.700
Nettobauland	144.800
BGF	560.000
Öffentliche Flächen, davon:	150.900
Öffentliche Grünflächen	31.000
Öffentliche Platzflächen	71.000
Öffentliche Verkehrsflächen	48.900

<b>Nutzung</b>	<b>Anzahl</b>
Wohnungen	3.000
davon 30% öffentlich gefördert	900
Einwohner	6.900
Grundschule	1
Kitas	7
Nahversorgung, Kultur, Freizeit	offen

<b>Hochwasserschutz</b>	
100-jährliches Hochwasser (HQ 100)	11,30mKP (=46,60 müNN)
200-jährliches Hochwasser (HQ 200)	11,90mKP (=47,20 müNN)
Niveau Kaimauer	44,50 müNN
Retentionsraumvolumen:	
Bestand HQ 200	309.100 m <sup>3</sup>
Geplant HQ 200	327.000 m <sup>3</sup>