

# ANLAGE 4

## Begründung

zur 227. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 1, in Köln-Deutz

Arbeitstitel: Deutzer Hafen in Köln-Deutz

## 1. Gebietsbeschreibung

Der Änderungsbereich mit einer Gesamtfläche von 39,8 ha liegt im rechtsrheinischen Innenstadtbereich im Stadtteil Deutz zwischen Rhein und Siegburger Straße.

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

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

Im Norden grenzen an den Geltungsbereich jenseits der Alfred-Schütte-Allee (Drehbrücke) die Wasserflächen des Rheins, eine Feuerlöschstation sowie der Hafepark an, der zur Deutzer Werft überleitet. Das Stadtteilzentrum von Deutz liegt in ca. 1 km Entfernung nördlich der Severinsbrücke / Gotenring (Bundesstraße 55). Nordöstlich zwischen Siegburger Straße und der Straße "Im Hasental" befinden sich Wohnnutzungen. Das unmittelbare Umfeld östlich der Siegburger Straße ist überwiegend durch Büronutzungen geprägt. Südöstlich und südlich der Bahnlinie in Poll grenzen beiderseits der Siegburger Straße Wohnbereiche an. Weiter westlich Richtung Rhein befinden sich gewerblich-industrielle Nutzungen sowie freizeitbezogene Einrichtungen. Nach Westen zum Rhein hin grenzt der Geltungsbereich an das Landschaftsschutzgebiet der Poller Wiesen an. In Sichtweite auf der anderen Rheinseite befinden sich der Rheinauhafen, ein architektonisch markantes innerstädtisches Quartier für Wohnen und Dienstleistungen, sowie in ca. 2 km (Luftlinie) die Kölner Innenstadt.

## 2. Anlass, Ziel und Zweck der Planung

### 2.1 Geschichte des Deutzer Hafens

Der Bereich des Deutzer Hafens erlangte schon im Mittelalter Bedeutung als Anlegestelle. Bereits im Jahr 1400 werden Uferverstärkungen in Poll urkundlich erwähnt. Mit der Eingemeindung von Deutz und Poll nach Köln im Jahr 1888 entstanden die ortspolitischen Voraussetzungen zum Hafenbau. Nach der Entfestigung von Deutz wurde 1907 der Deutzer Hafen unter Einbeziehung eines "Schnellert" genannten toten Rheinarms zum Industriehafen ausgebaut. Der Deutzer Bassinhafen besteht heute aus zwei Hafenbecken, die durch eine 1906-08 erbaute elektrisch betriebene Drehbrücke voneinander getrennt sind.

Die Hafenanlagen in Deutz wurden von Beginn an für Industierzwecke konzipiert. Wichtigste Anlieger am neuen Hafen wurden zwei Mühlenbetriebe. Nach Zerstörungen im II. Weltkrieg wurden die Mühlengebäude nach 1945 wieder aufgebaut und 1950 in Betrieb genommen. Seitdem erfolgten sukzessive diverse Neubauten und Modifizierungen an den bestehenden Gebäuden.

Der wirtschaftliche Strukturwandel am Ende des 20. Jahrhunderts wie auch damit einhergehende neue Anforderungen an die Binnenschifffahrt haben den Deutzer Hafen und seine Bedeutung als Logistikstandort stark verändert. Hafentypische Betriebe wurden durch nicht hafenaffine und lagerintensive Betriebe ersetzt, während gleichzeitig städtebauliche Missstände durch Leerstände und Mindernutzungen entstanden. Nur noch Teile der Flächen werden mit Bezug auf den Hafenbetrieb genutzt. Infolgedessen hat der Deutzer Hafen nur noch eine geringe Bedeutung als Industriehafen. Der Umschlag ist in den letzten Jahren stetig gesunken und umfasst lediglich noch rd. 2,2 % des Umschlags der Kölner Häfen. Für die Binnenschifffahrt spielt der Deutzer Hafen als Umschlagsplatz für Waren und Güter insgesamt keine bedeutsame Rolle mehr. Eine Ertüchtigung und ein funktionaler Ausbau als Hafen sind bereits aufgrund der Lage in der Innenstadt und aufgrund der herangerückten Büronutzungen, die eine noch höhere Lärmbelastung durch Industriebetriebe nicht erlauben, sowie aufgrund der fehlenden flächenhaften Erweiterungsmöglichkeiten nicht möglich.

Die Neuentwicklung des Industriehafens in Deutz, der seine angestammte Rolle weitgehend verloren hat, ist ein wichtiger Baustein, um die Herausforderungen des starken Wachstums der Stadt Köln 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).

## **2.2 Entwicklungsvorhaben**

Die Stadt Köln beabsichtigt, das Areal des Deutzer Hafens im Umfang von 39,8 ha einschließlich 8,5 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 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.

Die Revitalisierung des Deutzer Hafens bietet die Chance, dem hohen Wohnraum- und Arbeitsplatzbedarf in der Stadt Köln gerecht zu werden. Auf Grundlage einer städtischen Standortuntersuchung im Jahr 2009 wurden erste Planungs- und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung formuliert. In diesem Zuge wurden verkehrliche Belange, Lärmentwicklung, Altlastenproblematik, landschaftsschutzrechtliche Belange sowie baurechtliche Vorgaben aus Landesentwicklungsplan, Regionalplan und Flächennutzungsplan geprüft. Besondere Bedeutung kommt dabei den Belangen des vorbeugenden Hochwassermanagements zu. 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. Aus diesem Grunde kann jede weitere Nutzung des Deutzer Hafens nur unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgegebenen Belange des Hochwassermanagements erfolgen und muss hochwasserangepasst ausgeführt werden.

Die Ideen und Vorplanungen zur Umnutzung und Revitalisierung des Deutzer Hafens zielten zunächst auf eine Lösung ab, die den wirtschaftlichen Weiterbestand der im Gebiet befindlichen Ellmühle vorsah. Im Jahre 2016 konnte die 'moderne stadt' als Stadtentwicklungsgesellschaft der Stadtwerke Köln GmbH und der Stadt Köln jedoch einen Vertrag über den Kauf und die Verlagerung des Mühlenbetriebes mit den Eigentümern der Ellmühle abschließen. Damit wurde die Ent-

wicklung eines modernen urbanen gemischten Standortes mit Anteilen aus Wohnen, Einzelhandel und Gastronomie ohne Einschränkungen durch die Emissionen des Großbetriebs Ellmühle möglich.

Zusammen mit den Flächen der Häfen und Güterverkehr Köln AG, die ihr Logistikgeschäft auf anderen Hafenstandorten Köln konzentrieren will, und ihre Flächen daher ebenfalls an diese moderne Stadt veräußert hat, befinden sich umfangreiche Teile der Hafenfläche im Eigentum der städtischen Entwicklungsgesellschaft. Die angestrebte Entwicklung schließt darüber hinaus auch Flächen weiterer, privater Eigentümer mit ein. Die Neugestaltung des Hafenareals erfordert in enger Verzahnung mit den Anforderungen des Hochwassermanagements umfangreiche Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmen, die sich aus der geplanten Konversion des derzeitigen innerstädtischen Gewerbestandortes zu einem urbanen Wohn- und Bürostandort ergeben.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Köln zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung das Areal des Deutzer Hafens als städtebaulichen Entwicklungsbereich gemäß § 165 ff. Baugesetzbuch (BauGB) festgelegt.

### **3. Darstellung im Flächennutzungsplan (FNP)**

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt seit seiner Rechtsgültigkeit in 1984 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 Hafenflächen 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 einschließlich der Bahngleise ist eine Fläche als Sondergebiet Hafen (SO Hafen) dargestellt. Das Hafenbecken selbst ist als Wasserfläche dargestellt.

## **4. Berücksichtigung anderer Planungen**

### **4.1 Ziele der Landesplanung und Raumordnung**

Der Deutzer Hafen wird im aktuellen **Landesentwicklungsplan** NRW (LEP) von 2/2017 nicht mehr als landesbedeutsamer Hafen eingestuft. Der LEP fordert zudem eine stärkere Innenentwicklung der Städte, um den Freiraum zu schützen und landwirtschaftliche Nutzflächen im Außenbereich zu erhalten. Diesen Zielen trägt die Hafenkonzersion Rechnung.

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

### **4.2 Landschaftsplan**

Der Änderungsbereich liegt nicht im Bereich des Landschaftsplanes.

### **4.3 Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln**

Der Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln, der 2009 vom Rat der Stadt Köln beschlossen wurde, sieht die Umnutzung und Neuausrichtung des Deutzer Hafens für Wohnen und Dienstleistungsnutzungen vor und bezeichnet den Deutzer Hafen neben dem Mülheimer Hafen als eine der letzten großen Reserven am innerstädtischen Rheinufer.

Er empfiehlt, Szenarien möglicher Entwicklungen zu prüfen. In diesem Kontext seien nicht nur künftige rechtliche und tatsächliche Spielräume für Art und Maß der baulichen Nutzung systematisch zu erkunden, sondern auch die Qualität der städtebaulichen und architektonischen Ausführung künftiger Bebauungen zu qualifizieren. Erst nach Abschluss der planerischen Erkundung sei die Vorbereitung weiterführender Verfahren, wie Wettbewerben empfehlenswert.<sup>1</sup>

### **4.4 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010**

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Köln wurde am 17.12.2013 vom Rat der Stadt 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.

Zur Belebung des Gebietes und zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung sind in Teilbereichen des Planungsgebietes gewerbliche Nutzungen vorgesehen (Dienstleistungen, Gastronomie und Handel). Der zentren- und nahversorgungsrelevante Handel soll in Form eines Nahversorgungszentrums in Höhe des Stadtbahnhaltepunktes verortet werden und eine angemessene Dimensionierung anhand der Einwohnertragfähigkeit des Plangebiets haben. Die neuen Einzelhandelsflächen am Deutzer Hafen sollen nicht in Konkurrenz zu den gewachsenen Stadtteilzentren in Deutz und Poll treten. Sie sind daher lediglich in der Größenordnung eines Nahversorgungszentrums für die Versorgung des Gebietes sowie der angrenzenden Wohn- und Bürobebauung östlich der Siegburger Straße vorgesehen.

### **4.5 Hochwasserschutzkonzept Köln**

Der Rat der Stadt Köln hat im Februar 1996 das Hochwasserschutzkonzept Köln als ganzheitlichen kommunalen Aktionsplan beschlossen. Dieser zeigt auf, wie das vorsorgende Hochwassermanagement mit dem Ausbau technischer Hochwasserschutzanlagen gewährleistet werden soll. Die erforderlichen Rechtsgrundlagen der bestehenden Hochwasserschutzanlagen wurden mit mehreren Planfeststellungsverfahren geschaffen. 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 und nicht im Bereich des Hochwasserschutzkonzeptes. Im Deutzer Süden sind die Flächen östlich der o.g. Hochwasserschutzanlagen entsprechend dem hier 2006 umgesetzten städtischen Hochwasserschutzkonzept vor Hochwasserereignissen bis zu 11,90 m KP (200-jährliches Hochwasser) geschützt.

Aus diesem Grunde kann jede weitere Nutzung des Deutzer Hafens nur unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgegebenen Belange des Hochwassermanagements erfolgen. Der Entwicklung des Deutzer Hafens kommt nach den Vorgaben des Integrierten Plans ein Modellcharakter zu, da die Planung im Einklang mit den Belangen der Hochwasservorsorge erfolgt. Alle Entwicklungs-

---

<sup>1</sup> ASP (2008), Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln, S. 116/117, Beschlussvorlage 5681/2008

schritte werden hochwasserangepasst ausgeführt. Retentionsraum, welcher eventuell durch eine Baumaßnahme im Überschwemmungsgebiet verloren geht, wird nach dem Wassergesetz zeit-, umfang- und funktionsgleich ausgeglichen. Es gelten die Prinzipien des Verschlechterungsverbots und Verbesserungsgebotes.

#### **4.6 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme**

Die flächendeckende Konversion des derzeitigen Industrie- und Gewerbestandortes zu einem urbanen Wohn- und Büroquartier erfordert umfangreiche Neuerschließungs- und flächendeckende Ordnungsmaßnahmen. Insbesondere die Bewältigung der Hochwasserproblematik (Höherlegung des Geländes in Bezug auf ein 200-jährliches Ereignis - HQ 200 entsprechend 11,90 m Kölner Pegel), der Lärmbelastungen, der Altlastenproblematik und der landschaftsschutzrechtlichen Belange sowie die Neuerschließung erfordern eine geschlossene städtebauliche Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Gebietes. 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.

#### **4.7 Bebauungspläne**

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 unter anderem mit dem Ausschluss von Einzelhandel fest.

Um die Zielsetzung des Integrierten Plans umsetzen zu können, wird dieser Bereich in die Änderung des Flächennutzungsplans einbezogen.

#### **4.8 Denkmalschutz**

Im Änderungsbereich liegt mit der Drehbrücke (1907/08) ein eingetragenes Baudenkmal gemäß § 2 DSchG NRW (Stand 15.5.17). Nach Einschätzung des LVR umfasst der Deutzer Hafen darüber hinaus weitere denkmalwerte bauliche Anlagen, deren Eintragung in die Denkmalliste beantragt wurde. Diese umfassen das Hafenbecken inkl. Becken, Böschungen und Befestigungen, sowie die Eil- und Auermühle. Die Erhaltung des baukulturellen Erbes und die Belange des Denkmalschutzes stehen einer städtebaulichen Konversion des Hafenareals indessen nicht entgegen. Vielmehr können die erhaltenswerten Gebäude und Anlagen in die künftigen Nutzungen integriert werden, so dass eine Bewahrung durch Nutzung im Sinne des Denkmalschutzes ermöglicht wird.

### **5. Das Änderungsgebiet im Flächennutzungsplan (FNP)**

#### **5.1 Bestehende Nutzungen**

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:

- Hafenzugehörige Nutzung (z.B. Mühlenbetrieb, Eisen- und Stahlhandel, Asphalt-Mischwerk) (rd. 60 % der Fläche)
- Nicht hafenzugehörige 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 hafenauffinen Nutzungen anzutreffen.

Der Bereich zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg weist keine hafenzugehörigen 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 RheinEnergie an. Eine Tankstelle schließt den Bereich im Norden ab.

## 5.2 Städtebauliche Planung

### Aufgabe der bisherigen Darstellung im FNP

Der Rat der Stadt Köln fasste in seiner Sitzung am 23.06.2015 den Grundsatzbeschluss zur zukünftigen Entwicklung des Deutzer Hafens zu einem gemischten urbanen Quartier für Wohnen und Arbeiten.

Aufgrund seiner nur noch geringen Bedeutung als Industriehafen bzw. als Umschlagplatz für Waren und Güter können die bestehenden Darstellungen zur hafenauffinen Nutzung aufgegeben werden.

In einem kooperativen Verfahren von Februar bis September 2016 wurde die städtebauliche Planung entwickelt, die im Integrierten Plan vertieft wurde. Fünf interdisziplinäre Planungsteams erarbeiteten innerhalb der Konzeptphase jeweils ein städtebauliches Konzept unter Begleitung der Kölner Stadtgesellschaft, von Fachleuten aus Ämtern Behörden und externen Gutachtern sowie Vertreterinnen und Vertretern der Lenkungsgruppe Masterplan Innenstadt Köln aus.

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 als Integrierter Plan vertieft überarbeitet.

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.

### Zukünftige Darstellung im FNP:

Ziel ist, im Bereich des Deutzer Hafens innerhalb des Geltungsbereichs ein gemischtes urbanes Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Neben der Entwicklung baulicher Nutzungen ist die Realisierung von Freiflächen in Form von Parkanlagen, Plätzen und der Uferpromenade vorgesehen. Zu diesem Zweck bedarf es der Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen auf den Ebenen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung.

Für die geplanten städtebaulichen Nutzungen im Deutzer Hafen ist eine Änderung der bestehenden Darstellungen im FNP GE, GI und SO Hafen erforderlich. Angedacht ist die Darstellung einer Gemischten Baufläche in Verbindung mit einer Fläche für den Gemeinbedarf (Schule) sowie Grünflächen. Die zukünftigen Darstellungen werden im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Verzahnung mit der verbindlichen Bauleitplanung geprüft und dem Bedarf entsprechend präzisiert oder erweitert.

## 6. Konzept zur Neudarstellung des FNP im Änderungsbereich

### 6.1 Vorbemerkung

Zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses wird noch keine endgültige Darstellung der geplanten Art der baulichen Nutzungen festgelegt. 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 einerseits so eng geschnürt werden, dass unerwünschte Nutzungen unterbleiben, muss aber auch andererseits 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 wird aus den vorgenannten Gründen erst in den dem Einleitungsbeschluss nachfolgenden Verfahrensschritten erfolgen.

Dargestellt wird die Umsetzung des bisher erarbeiteten Entwicklungskonzeptes in eine FNP-Aussage, die vor allem die Verteilung von Freiraum- und Siedlungsflächen zum Ziel hat.

### 6.2 Städtebauliches Konzept (Integrierter Plan)

Der Entwurf von COBE, Kopenhagen lässt sich anhand folgender Merkmale charakterisieren:

Das **Nutzungskonzept** sieht eine ausgewogene Mischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung sowie sozialer und kultureller Infrastruktur vor. Die Art und die Körnigkeit der Mischung variieren zwischen unterschiedlichen Zonen des Änderungsbereichs. Dabei liegt der Fokus auf der östlichen Seite des Hafenbeckens stärker auf gewerblichen Nutzungen, während auf der Westseite der Anteil der Wohnnutzungen überwiegt. Südlich – entlang der Gleistrasse – übernehmen die angedachten gewerblichen Nutzungen eine Pufferfunktion gegenüber den Gleisanlagen der Südbrücke.

Zur **Erschließung** führt 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 Boulevards 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.

Die **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 in der Größenordnung von ca. 0,5 ha bis 1,5 ha 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 verbunden werden. Der Hafenkopf wird durch einen weiteren Platz betont, der neben den geplanten Brücken (und der vorhandenen Drehbrücke) das Bindeglied zwischen den Uferpromenaden darstellt.

Die **erhaltenswerten Gebäude**, die z.T. unter Denkmalschutz stehen (Drehbrücke) oder deren Unterschutzstellung beantragt wurde (z.B. Ellmühle) sowie die historischen Kräne und Schienenanlagen werden sind in das Nutzungskonzept und in die öffentlichen Räume integriert.

Teil des **Hochwassermanagements** sind die umfangreichen Grün- und Freiflächen sowie die flutbaren Kellergeschosse (Tiefgaragen) als Retentionsräume bei. Diese Funktion können auch die Hafepromenade sowie die Parks übernehmen, die sich auf Niveaus zwischen 43,00 und 44,50 m ü.NN befinden.

Im Hinblick auf die Hochwassersituation verlaufen die Straßen auf einem bis HQ 200 hochwassersicherem Niveau von 47,20 m ü.NN, so dass alle wichtigen Funktionen (Wohnen, Büros, Geschäfte) auch bei einem 200-jährlichen Hochwasser mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.

Die **Flächenverteilung** im integrierten Plan stellt sich aktuell wie folgt dar:

- Baufelder ca. 14,5 ha
- Plätze, Promenaden ca. 4,6 ha
- Parks ca. 3,1 ha
- Straßen, Radwege ca. 4,9 ha

### 6.3 Die soziale Infrastruktur

Die kleinräumige Versorgung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wird in den einzelnen Erschließungsbereichen entsprechend des vom Fachamt errechneten Bedarfs durch die jeweiligen Projektentwickler geleistet. Dazu zählen auch Kindergärten sowie die erforderlichen Spielplätze. Die Lage einer künftigen Grundschule ist im nördlichen Bereich zwischen Hafenbecken und Poller Wiesen vorgesehen.

### 6.4 Verkehr und technische Infrastruktur

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 Mobilitätstationen sowie Lösungen für den ruhenden Verkehr beinhalten wird.

#### Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Das Hafensareal ist gut an das örtliche und überörtliche Hauptstraßennetz angebunden. Dazu dienen die örtlichen Hauptstraßen Siegburger Straße und die Straße "Im Hasental", die zum Östlichen Autobahzubringer (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 Zoobrücke 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. Mittels Prognosen und unter Berücksichtigung der Verkehrsdaten angrenzender Quartiere werden verkehrstechnische Lösungen und Maßnahmen für die künftige verkehrliche Entwicklung sowie die Steuerung der zusätzlichen Verkehre ermittelt.



### 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.

### 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.

### Hafenbecken und Wasserstraßen

Das rd. 8,5 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.

## **7. Auswirkungen der Planänderung**

Mit der 227. Änderung des Flächennutzungsplanes "Deutzer Hafen" wird der Anstoß gegeben, das Hafengelände zu einem hochwertigen gemischten Quartier in stadträumlich zentraler Lage zu entwickeln.

Die geplante Entwicklung leistet einen Beitrag zur Deckung der massiven Wohnraumnachfrage im zentralen Bereich der Stadt. Durch die Revitalisierung solcher Innenbereichsflächen wird die Flächeninanspruchnahme durch Siedlungsdispersion im Außenbereich reduziert.

## **8. Umweltbericht**

### **A Einleitung**

Für das Verfahren zur 227. 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 und Anlage 1 BauGB dargestellt.

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

Die geplante FNP-Änderung stellt die planungsrechtliche Grundlage für die städtebauliche Revitalisierung des zurzeit mindergenutzten Deutzer Industriehafens dar. Damit sollen die Voraussetzung für die Entwicklung eines gemischten urbanen Quartiers für Wohnen und Arbeiten geschaffen werden. Neben der Entwicklung baulicher Nutzungen ist die Realisierung von Freiflächen in Form von Parkanlagen, Plätzen und einer Uferpromenade vorgesehen.

Für die geplanten Nutzungen ist eine Änderung der bestehenden FNP-Darstellungen (GE, GI und SO Hafen) erforderlich. Angedacht ist die Darstellung einer Gemischten Baufläche in Verbindung mit einer Fläche für den Gemeinbedarf (Schule) sowie Grünflächen.

Die zukünftigen Darstellungen werden im weiteren Verlauf des Verfahrens in enger Verzahnung mit der verbindlichen Bauleitplanung geprüft und dem Bedarf entsprechend präzisiert.

#### **8.2 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) dem Wasserhaushalts gestellt (WHG) und Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG – Bodenschutz, Schutz vor bzw. Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen) und seiner Verordnung 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 Wasserschutz-zonen-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**

### **8.3 Grundlagen**

Die Untersuchungstiefe der Umweltprüfung orientiert sich in Übereinstimmung mit der Formulierung in § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB an der Darstellung der 227. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP). Geprüft wird, welche erheblichen Auswirkungen durch die Umsetzung des Flächennutzungsplanänderung 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.

Die Flächennutzungsplanung ist die vorbereitende Bauleitplanung. Da durch die Flächennutzungsplanänderung keine konkrete Vorhabenzulässigkeit ausgelöst wird, beinhaltet die hier vorliegende Umweltprüfung nicht die Untersuchung der Auswirkungen in der Bauphase.

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

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

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

Der 39,8 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 ruderales 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, Lebensmittel-discounter, Umspannwerk der Stadtwerke Köln sowie einer Tankstelle bereits großflächig bebaut. Auch in diesem Bereich treten ruderales 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.

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

Der Flächennutzungsplan stellt westlich, südlich und östlich des Hafenbeckens ein Industriegebiet (GI) dar. Östlich des Hafenbeckens erstreckt sich die GI-Darstellung bis zum Poller Kirchweg. Die übrigen Hafenumflächen einschließlich des Annex-Bereiches sind als Gewerbegebiet (GE) dargestellt. Entlang des westlichen Ufers des Hafenbeckens einschließlich der Bahngleise ist ein Sondergebiet Hafen (SO Hafen) dargestellt. Das Hafenbecken selbst ist als Wasserfläche dargestellt.

Planungsrechtlich ist das Areal überwiegend nach § 34 BauGB zu beurteilen. Ausnahme bildet das Hafenbecken bis zur mittleren Mittelwasserlinie, das nach § 35 BauGB zu beurteilen ist. Das vorhandene Baurecht ermöglicht zusammen mit den Darstellungen des FNP in der Nullvariante eine im Vergleich zum heutigen untergenutzten Zustand intensivere Nutzung, sowohl bezogen auf die zulässigen Nutzungsarten (Industrie und Gewerbe) als auch bezogen auf die Flächenausnutzung.

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

Innerhalb des Geltungsbereichs soll ein gemischtes urbanes Quartier für Wohnen und Arbeiten entstehen. Neben der Entwicklung baulicher Nutzungen ist die Realisierung von Freiflächen in Form von Parkanlagen, Plätzen und der Uferpromenade vorgesehen.

Angedacht ist die Darstellung einer Gemischten Baufläche in Verbindung mit einer Fläche für den Gemeinbedarf (Schule) sowie Grünflächen. Weitere Informationen enthält das Kapitel 6.

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

Die vorliegenden Unterlagen spiegeln den Wissenstand zum Änderungsbeschluss Flächennutzungsplan 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
- Verkehrs-, Gewerbe- und Freizeitlärm
- Altlasten/ Bodensanierung

Im weiteren Verfahren werden für die FNP-Änderung weitere mögliche Betroffenheiten geprüft sowie entsprechende Fachgutachten und Konzepte zu diesen Themen erstellt.

#### **8.4.1 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, Rauhauffledermaus 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.

#### **8.4.2 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 ruderalen 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.

#### **8.4.3 Fläche**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

Die FNP-Änderung bereitet eine Umnutzung eines industriell-gewerblich geprägten Bereiches über ein Flächenrecycling vor, dass die Inanspruchnahme bislang un bebauter Böden im Stadtgebiet reduziert und der Stärkung der Innenentwicklung dient.

#### **8.4.4 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.

#### **8.4.5 Wasser**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB)

##### **8.4.5.1 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 Hafensareal 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 Hafensareals 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.

#### **8.4.6 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.

#### **8.4.7 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, der zentralen Wasseroberfläche und einer entsprechend höheren Ventilation günstige Voraussetzungen für qualitätsvolle Wohn- und Arbeitsbedingungen auf.

#### **8.4.8 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.

#### **8.4.9 Mensch, Gesundheit, Bevölkerung**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7c BauGB)

##### **8.4.9.1 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 städtebauliche 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 bestimmten 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.

#### **8.4.9.2 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, Altablagerungen, 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.

#### **8.4.9.3 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.

#### **8.4.10 Kultur- und sonstige Sachgüter**

(§ 1 Absatz 6 Nummer 7d BauGB)

Die Belange des Denkmalschutzes fließen bei der weiteren städtebaulichen Konversion des Hafens in angemessenem Umfang in die Bauleitplanung ein. Das eingetragene Baudenkmal



Drehbrücke sowie die erhaltenswerten Gebäude und Anlagen sowie die Ellmühle werden in die künftigen Nutzungen integriert und im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt, so dass eine Erhaltung durch Nutzung im Sinne des Denkmalschutzes ermöglicht wird.

#### **8.4.11 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.

#### **8.4.12 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.

#### **8.4.13 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.

## **9. Kenndaten der 227. Änderung FNP Deutzer Hafen**

### **Kenndaten**

<b>Art der Nutzung</b>	<b>bisherige Darstellung in ha</b>	<b>beabsichtigte Darstellung in ha</b>
Industriegebiet	16,8	0
Gewerbegebiet	11,8	0
Sonderbaufläche Hafen	1,6	0
Gemische Baufläche	0	26,3
Besonderes Wohnen	0,9	0
Fläche für den Gemeinbedarf	0	1,0
Grünfläche	0,2	4,4
Wasserfläche	8,5	8,1
Signet "Umspannwerk"	ja (3)	nein
Signet "Schule"	nein	ja
Insgesamt	39,8	39,8

<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>