

# ANLAGE 12

## **Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan 69460/07 – Arbeitstitel: Euroforum Nord, 1. Änderung in Köln-Mülheim – eingegangenen Stellungnahmen außerhalb des Beteiligungsverfahrens nach § 3 Absatz 2 BauGB (Offenlage)**

Außerhalb des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) sind 2 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangen.

Nachfolgend werden die eingegangenen Stellungnahmen fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie ihre Berücksichtigung im weiteren Verfahren dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Stellungnahme der Verwaltung verwiesen.

Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt. Dem Rat wird eine vollständige Übersicht der Absender der Stellungnahmen zur Verfügung gestellt.

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<b>1</b> 1.1	<b>Öffentlichkeit laufende Nummer 1 – verfristet</b>  Es werden Nutzungskonflikte zwischen der Schiffswerft Mülheimer Hafen und der heranrückenden Wohnbebauung gesehen. Teilweise enthalten die Unterlagen zur Bebauungsplanänderung unrichtige Aussagen. Es wird daher angeregt, den Satzungsbeschluss auszusetzen und die Sachverhaltsermittlungen neu aufzunehmen.  Der Werft kommt für die Schifffahrt auf dem Rhein eine große Bedeutung zu. Sie zählt nicht nur zu den größten Instandsetzungs- und Wartungswerften deutschlandweit, sondern kann insbesondere auch in Notfällen den Schifffahrtsbetrieb aufrechterhalten. Bei der Schiffswerft handelt es sich um eine nach dem BImSchG genehmigungspflichtige Anlage, die im 24-h-Betrieb auch im Nachtzeitraum tätig ist. Die Entfernung der Werft zu den geplanten Mischgebieten beträgt ca. 200 m. Die auf der Werft durchzuführenden Arbeiten sind mit Lärmemissionen verbunden und finden weitestgehend unter freiem Himmel statt. Während des Werftbetriebes kann es zu unregelmäßigen, nicht vorher planbaren Lärmemissionen zu jeder Tages- und Nachtzeit kommen. Durch die Änderung des Bebauungsplanes sind Konflikte mit den künftigen Anwohnern vorprogrammiert. Es ist zu befürchten, dass der Betrieb der Werft	Nicht berücksichtigt	Es existiert ein rechtskräftiger Bebauungsplan mit der Ausweisung von Mischgebieten. Heranrückende Wohnbebauung ist durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes nicht gegeben. Es ändern sich in der 1. Änderung zum B-Plan auch nicht die Immissionsempfindlichkeiten der ausgewiesenen Baugebiete. Gemäß TA Lärm sind auch weiterhin die Immissionsrichtwerte innerhalb der Mischgebiete tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) gültig. Insofern wird der Betrieb der Schiffswerft durch die Ausweisung in der B-Plan-Änderung vorgesehenen Mischgebiete nicht „nachhaltig beeinträchtigt oder eingeschränkt“.  Darüber hinaus sind gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 1.1.3 in den Teilgebieten MI 4–7 des Mischgebietes auch weiterhin die allgemein zulässigen Wohngebäude nicht zulässig.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	durch die in der B-Plan-Änderung vorgesehenen Mischgebiete nachteilig beeinträchtigt oder eingeschränkt wird.		
1.2	Die Betreiberin der Werft wird durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes in ihren Rechten verletzt, da ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot vorliegt. Das Abwägungsmaterial wurde fehlerhaft ermittelt. Im Rahmen der Planung wurde von unrichtigen Angaben zu den vom Werftbetrieb verursachten Lärmemissionen ausgegangen. Bereits aufgrund der geringen Entfernung zwischen Werftbetrieb und dem geplanten Mischgebiet ist davon auszugehen, dass die von der Werft verursachten Lärmimmissionen die Richtwerte der TA Lärm im Plangebiet nicht nur tagsüber, sondern auch nachts erheblich überschreiten.	nicht berücksichtigt	<p>Mit dem Immissionsgutachten (ADU COLOGNE GMBH: "Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen zur Bebauungsplanänderung Euroforum Nord jetzt Cologne I in Köln-Mülheim, Stand: 10. Juli 2017, Anpassung Stand: 25. Januar 2018) wird im Kapitel 10.2 auf den nächtlichen Betrieb der Werft auf der Grundlage der im Rahmen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Euroforum Nord in Abstimmung mit dem Geschäftsführer der Kölner Schiffswerft Deutz (KSD) erhobenen Eingangsdaten eingegangen. Zu erwartende Überschreitungen an den Fassaden innerhalb der Misch- und Sondergebiete im Bebauungsplangebiet werden aufgezeigt (=&gt; Abbildung 10-2).</p> <p>Die Planung reagiert auf diese Überschreitungen sowohl mit dem Ausschluss von Wohngebäuden in den MI 4-7 als auch mit der Festsetzung, dass bei den im Bebauungsplan gekennzeichneten Fassadenbereichen bei der Planung sicherzustellen ist, dass hier keine Immissionsorte im Sinne der TA Lärm geplant werden oder der Beurteilungspegel aus gewerblicher Nutzung durch aktive Schallschutzmaßnahmen auf <math>\leq 45</math> dB(A)-vor den zu öffnenden Fenster eines schutzwürdigen Raumes zu mindern ist.</p> <p>Der Verkehr durch fahrende Schiffe auf dem Rhein und im Mülheimer Hafen wurde in der ADU-Untersuchung P0815166 vom Februar 2012 ausführlich behandelt. Da der Mülheimer Hafen einschließlich seiner Wasserfläche (Hafenbecken) -als einziger Hafen auf Kölner Stadtgebiet- Bestandteil der gemäß § 1 Bundeswasserstraßengesetz gewidmeten internationalen Wasserstraße „Rhein“ ist, wurden die Schiffsbewegungen nicht dem Gewerbelärm zugeordnet, sondern der öffentlichen Schifffahrt auf dem Rhein.</p>
1.3	Die Planunterlagen beruhen auf schalltechnischen Untersuchungen, die sachlich unrichtig sind. Dies ist derartig offenkundig, dass sich die Frage der Objektivität und Unvoreingenommenheit des Gutachters stellt. Unberücksichtigt blieben in den schalltechnischen Untersuchungen vom Februar 2012 und Mai	nicht berücksichtigt	In der oben genannten ADU-Untersuchung wird im Kapitel 10.2 auf den nächtlichen Betrieb der Werft eingegangen und es werden Überschreitungen an den Fassaden innerhalb der Misch- und Sondergebiete im Bebauungsplangebiet – wie oben erwähnt- aufgezeigt (=> Abbildung 10-2).

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>2014 die Turmkräne, die Schiffsbewegungen innerhalb des Werftgeländes sowie Geräusche der Dieselaggregate der Schiffe an den Liegeplätzen.</p>		<p>Der Gutachter hat die nach seiner fachlichen Einschätzung lärmrelevanten Geräusche betrachtet (P0899166 vom Mai 2014, Kapitel 11.2.4 auf der Seite 52).</p> <p>Mit der Prognose der ABK GmbH vom Februar 2018 bestätigt der Verfasser mit seinen Ergebnissen die Einschätzungen der ADU. Auf Seite 23 in der Tabelle 12 liegen nach seinen Berechnungen die Teilbeurteilungspegel aus diesen Quellen mehr als 10 dB unterhalb des Gesamtbeurteilungspegels. Die drei lautesten Quellen (Hochdruckreiniger, Trennschleifer und „Druckluft in Stevendock einblasen“) bestimmen den Beurteilungspegel. Alle anderen Quellen in Summe beeinflussen diesen Wert nur marginal. Dies zeigt, dass in den Berechnungen der ADU keine lärmrelevanten Quellen bei der Beurteilung der gewerblichen Immissionen aus dem Werftbetrieb unberücksichtigt geblieben sind und die ermittelten Beurteilungspegel an den geplanten Gebäuden aus diesem Grunde nicht fehlerhaft sind.</p> <p>In schalltechnischen Untersuchungen zu B-Planverfahren wird im Gegensatz zu Prognosen in Genehmigungsverfahren für eine einzelne Anlage häufig aus Gründen der Handhabbarkeit des Dokuments auf eine Auflistung der Berechnungsdaten verzichtet. Insbesondere im vorliegenden Fall wäre bereits für einen betrachteten Immissionsort 170 Seiten Anhang nur für das Gewerbe beizufügen. Die Berechnungen können auf Anfrage vom Gutachter zur Verfügung gestellt werden.</p>
1.4	<p>Bezüglich der Tätigkeit am Stevendock (Einblasen von Druckluft) wird im Gutachten eine Einwirkzeit von 20 min in der lautesten Nachtstunde angegeben. Tatsächlich muss das Dock in der Regel mehr als einmal mit Druckluft befüllt werden, wenn sich das Schiff nicht in der richtigen Lage befindet.</p>	nicht berücksichtigt	<p>Am 14.04.2010 fand vor Ort ein Gespräch mit dem Geschäftsführer der KSD, Herrn Sander, und den Herren Dr. Pook und Dipl.-Ing. Lüttgen von der ADU cologne GmbH statt. Es wurde die Vorgehensweise für die notwendige Erhebung der Emission der maßgeblichen Geräuschquellen der KSD besprochen und ein Aktivitätenprofil abgefragt. Es wurde darauf hingewiesen, dass in der Nachbarschaft der KSD bereits Wohnnutzung im Bestand vorhanden ist.</p> <p>Am 31.05. und am 01.06.2010 wurden auf dem Werftgelände die besprochenen Emissionsmessungen an allen relevanten Geräuschquellen durch die ADU cologne GmbH durchgeführt. Zu diesen Terminen wurden alle relevanten Daten abgefragt, auch die Zeiten, in denen z.B.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>das Stevendock betrieben wird. Die Angaben stammen also vom Betreiber selber.</p> <p>Diese Angaben wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Euroforum Nord, 1. Änderung, vom Betreiber nicht in Frage gestellt.</p> <p>Möglichen Belastungen wird durch die Fortschreibung des Planungskonzeptes des rechtskräftigen Bebauungsplans und ergänzenden Festsetzungen im aktuellen Bebauungsplanentwurf entgegengewirkt (vgl. 1.2)</p>
1.5	<p>Im Gutachten wird darauf hingewiesen, dass keine Summation der vom nächtlichen Betrieb ausgehenden Lärmemissionen mit denen eines nächtlichen Betriebes des Heizwerks erfolgt, da das Heizwerk nur selten eingesetzt werde. Zugleich finden sich aber mehrere Hinweise darauf, dass der Betrieb des Heizwerks kein seltenes Ereignis im Sinne der TA Lärm darstellt und auch immissionsschutzrechtlich keinen Beschränkungen unterliegt, die die Annahme eines nur seltenen Betriebs rechtfertigen können. Es erschließt sich nicht, wie sichergestellt werden kann, dass der Werftbetrieb und der Betrieb des Heizwerkes nicht doch zu nächtlichen Zeiten parallel erfolgen.</p>	nicht berücksichtigt	<p>Das Heizwerk wird laut RheinEnergie in der Regel nur dann betrieben, wenn ein Störfall in den Heizwerken auf der linksrheinischen Seite vorliegt und die Versorgung im rechtsrheinischen Stadtgebiet nicht mehr gewährleistet ist. Darüber hinaus können laut RheinEnergie bei Hochwasser die Leitungen über den Rhein gesperrt werden, so dass das Heizwerk an der Deutz-Mülheimer-Straße auch für diesen Ausnahmefall in Betrieb genommen werden muss. Bei Hochwasser, wenn der Rhein für die Schifffahrt gesperrt ist, dient der Mülheimer Hafen als Schutzhafen. In diesem Falle ist davon ausgegangen, dass kein havariertes Schiff nachts die Werft anlaufen kann.-Aus diesem Grunde ist ein Zusammenfallen der Ereignisse „nächtlicher Betrieb der Werft“ und „nächtlicher Betrieb des Heizwerkes“ als seltenes Ereignis im Sinne der TA Lärm einzustufen. Diese Vorgehensweise wurde im Rahmen des B-Planverfahrens Euroforum Nord, 1. Änderung, abgestimmt. Zwischenzeitlich hat sich die Situation grundsätzlich verbessert, da das Heizwerk nach Mitteilung des Kraftwerksbetreibers (RheinEnergie AG 27.06.2018) dauerhaft außer Betrieb genommen wurde und auch das seltene Ereignis damit nicht mehr eintreten kann.</p>
1.6	<p>Sowohl in der Begründung als auch in der schalltechnischen Untersuchung wird mehrfach dargestellt, dass Tätigkeiten der Werft in der Regel im Tagzeitraum stattfinden und nur in seltenen Fällen auch im Nachtzeitraum Reparaturarbeiten anfallen. Das ist jedoch nicht zutreffend. Aus den Genehmigungsunter-</p>	nicht berücksichtigt	<p>Auch wenn aus den Genehmigungsunterlagen keine Einschränkung des nächtlichen Betriebes hervorgeht, so unterliegen die Geräuschimmissionen durch die KSD der Beurteilung nach TA Lärm. Hier ist sicherzustellen, dass an der nächstliegenden schutzwürdigen Bebauung die Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Im vorliegenden Fall</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>lagen können keine Einschränkungen des nächtlichen Betriebs entnommen werden. Sämtliche Arbeiten können sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum erfolgen. Es handelt sich um einen Industriebetrieb mit 24 h Einsatz. Es entsteht der Eindruck, dass die Emissionen eher klein eingestuft wurden, um eine Wohnbebauung von Flächen zu rechtfertigen, die ansonsten aus immissionsschutzrechtlichen Gründen hierfür nicht in Betracht kämen.</p>		<p>sind dies die o.g. Wohngebäude an der Deutz-Mülheimer Straße Nr. 168 (Stegerwaldsiedlung).</p> <p>Da die Immissionsrichtwerte für Gebiete mit zulässiger Wohnnutzung im Nachtzeitraum um 15 dB niedriger liegen als im Tagzeitraum und zusätzlich zur Nachtzeit die lauteste volle Stunde zu betrachten ist, kann nicht von vorneherein davon ausgegangen werden, dass der Betrieb die gleichen „lauten“ Tätigkeiten im Nachtzeitraum ausführen kann wie zur Tagzeit.</p> <p>Von der ADU wurden unter Berücksichtigung der von der Werft angegebenen Daten die Beurteilungspegel vor den geplanten Gebäuden berechnet, unabhängig davon, ob es im Bereich der bestehenden Nachbarschaft zu Überschreitungen von zulässigen Immissionsrichtwerten heute bereits kommen kann. Insofern wurden die Emissionen nicht unterschätzt eingestuft.</p>
1.7	<p>Im Rahmen der 208. und 216. Änderung des Flächennutzungsplanes (Lindgens-Areal; Mülheim-Süd und Mülheimer Hafen wurde durch die Werft ein Immissionsschutz-Gutachten in Auftrag gegeben. Darin wurden die zu erwartenden Geräuschimmissionen aus dem Betrieb der Werft berechnet und gemäß TA Lärm für den Tag- und Nachtzeitraum beurteilt. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass durch den alleinigen Betrieb der Schiffswerft inklusive Nebeneinrichtungen im Nachtzeitraum die Richtwerte der TA Lärm zum Teil erheblich überschritten werden.</p> <p>Da das Plangebiet der 1.Änderung des Bebauungsplanes „Euroforum Nord in Köln-Mülheim“ unmittelbar an das im Gutachten betrachtete Gebiet anschließt, können die Ergebnisse des Gutachtens auf die von der Bebauungsplanänderung betroffene Gebiet übertragen werden</p>	nicht berücksichtigt	<p>Die in der Prognose der ABK GmbH betrachteten Immissionsorte liegen nicht innerhalb des Bebauungsplangebietes und sind daher nicht unmittelbar mit den Immissionen an den Gebäudefassaden innerhalb des B-Plangebietes vergleichbar.. Hier wird lediglich ausgesagt, dass es zu Überschreitungen im B-Plangebiet kommen kann. Mit der ADU-Untersuchung wird im Kapitel 10.2 auf den nächtlichen Betrieb der Werft eingegangen und es werden Überschreitungen an den Fassaden innerhalb der Mischgebiete und des Sondergebietes im B-Plan aufgezeigt (=&gt; Abbildung 10-2). Inwieweit die von der ABK GmbH angeführten Überschreitungen über diese von der ADU bereits angegebenen Überschreitungen hinausgehen, ist dem ABK Bericht nicht zu entnehmen.</p>
1.8	<p>Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen erfolgt in erster Linie durch eine ausreichende Trennung, also durch angemessene Abstände zwischen diesen Flächen. Der Werft-</p>	nicht berücksichtigt	<p>Ein Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG durch die bestehende Planung erfolgt nicht, da die erste Änderung des Bebauungsplanes keine Neuregelung zur Art der Nutzung enthält. Sowohl</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>betrieb fällt unter die Abstandsklasse II, lfd. Nr. 11 der Anlage 1 des Abstandserlasses NRW. Zur Festsetzung der Abstände zwischen Industrie- und Gewerbegebieten einerseits und Mischgebieten andererseits können die Abstände der übernächsten Abstandsklasse zugrunde gelegt werden. Für die Abstandsklasse IV beträgt der erforderliche Abstand 500 m. Die deutliche Unterschreitung dieses empfohlenen Schutzabstandes führt zu Konfliktsituationen, vor denen der Trennungsgrundsatz gerade schützen soll.</p>		<p>der bisherige Bebauungsplan als auch die nunmehr vorliegende 1. Änderung setzen als Art der baulichen Nutzung im Wesentlichen ein Mischgebiet fest. Darüber hinaus wird dem bestehenden Emissionskonflikt durch entsprechende Festsetzungen des Bebauungsplanes Rechnung getragen. Insbesondere sind in den Teilgebieten MI 4–7 des Mischgebietes die allgemein zulässigen Wohngebäude nicht zulässig.</p>
1.9	<p>Vor dem Hintergrund der geringen Entfernung zwischen dem Standort der Werft und dem geplanten Mischgebiet ist von einer Verletzung des Gebots der Rücksichtnahme auszugehen. Ist die Grundstücksnutzung aufgrund der konkreten örtlichen Gegebenheiten mit einer spezifischen gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme belastet, so führt dies nicht nur zu einer Pflichtigkeit desjenigen, der Immissionen verursacht, sondern auch zu einer Duldungspflicht desjenigen, der sich solchen Immissionen aussetzt. Treffen unverträgliche Nutzungen unmittelbar aufeinander, hat das Gebot der Rücksichtnahme nicht nur die Aufgabe, schädliche Umwelteinwirkungen von einer störanfälligen Nutzung fernzuhalten, sondern auch die Aufgabe, emittierende Betriebe in ihrer Existenz zu sichern. Ob und in welcher Höhe dem betroffenen Nachbarn Geräuschimmissionen zuzumuten sind, ist grundsätzlich anhand der TA Lärm zu beurteilen. Durch die Schutzansprüche der Wohnbebauung wäre die Existenz der Werft unmittelbar bedroht.</p> <p>In den Unterlagen zur Änderung des B-Planes wird festgestellt, dass die Richtwerte der TA-Lärm auf das Plangebiet einwirkenden Gewerbeimmissionen nachts nur dann eingehalten werden, wenn die rechtlich zulässigen Tätigkeiten der Werft nicht mit bewertet werden, Dies ist offenkundig abwägungsrelevant, da die Werft tatsächlich nachts betrieben werden darf und auch betrieben wird. Die Gewerbeimmissionen aus dem Betrieb im Nachtbereich sind zu berücksichtigen.</p>	nicht berücksichtigt	<p>Aus den vorstehenden Gründen liegt auch kein Verstoß gegen das planungsrechtliche Gebot der Rücksichtnahme vor. Der Werfbetrieb der Einwendungsführerin wird bereits heute durch die im Einwirkungsbereich der Schiffswerft vorhandenen Wohnnutzungen beschränkt. Weitergehende Einschränkungen sind nach den Ermittlungen des Gutachters ADU cologne durch die vorliegende Planung nicht zu besorgen.</p>
1.10	Die durch die Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungs-	nicht berücksichtigt	Aus den vorstehenden Gründen beinhaltet die vorliegende Planung

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>planes ermöglichte Wohnbebauung schafft eine Konfliktlage, aufgrund derer die Werft mit immissionsschutzrechtlich begründbaren Betriebseinschränkungen zu rechnen hätte. Der Betrieb der Werft kann nur durch planerische Festsetzungen, die einer Wohnnutzung im Einwirkungsbereich der Werft entgegenstehen, sichergestellt werden.</p>		<p>(erste Änderung des Bebauungsplanes Euroforum Nord) auch keine Verletzung von den der Werft zustehenden Abwehransprüchen. Entgegen der Annahme der Werft begründet die Planung keine relevanten für den Betrieb der Schiffswerft nachteiligen Veränderungen der vorgegebenen Grundstückssituation.</p>
1.11	<p>Jeder Bebauungsplan hat grundsätzlich die von ihm geschaffenen oder ihm zurechenbaren Konflikte zu lösen, indem die von der Planung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden. Die Planung darf nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, ungelöst bleiben. In der bisherigen Planung wurden weder die von der Werft ausgehenden Lärmbelastungen ausreichend berücksichtigt noch wurden die Gegebenheiten vor Ort daraufhin überprüft, ob gebotene Rücksicht auf die vom Werftbetrieb ausgehenden Lärmemissionen genommen wird. Die offenkundig bestehenden Konflikte werden planerisch keiner Lösung zugeführt.</p>	nicht berücksichtigt	<p>Der Betrieb der Schiffswerft wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Die mit der Planung verbundenen Konflikte werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes gelöst. Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu laufender Nummer 1,2</p>
1.12	<p>Auch die Belange der Binnenschifffahrt wurden nicht ausreichend ermittelt und nicht mit angemessenem Gewicht gewürdigt. In den Planunterlagen fehlt eine fundierte Auseinandersetzung damit, welche Folgen die beabsichtigte Darstellung von Mischgebieten und das damit ermöglichte Heranrücken von Wohnbebauung für die Schifffahrt haben werden. Konkrete Beschreibungen der möglichen Auswirkungen der künftigen Wohnbebauung und des Schutzanspruchs der Wohnbevölkerung fehlen in der Begründung vollständig. Die Planungskonzeption bewältigt die sich für die Belange der Schifffahrt ergebenden Konflikte nicht. Sie verschleierte sie vielmehr und erweckt den Eindruck, als sei ein konfliktfreies Nebeneinander von stark befahrener Schifffahrtstraße und der Idee eines Wohnens am Wasser möglich. Auch mit Blick auf den prognostizierten Zuwachs des Schiffverkehrsaufkommens auf dem Rhein, das auch zu stärkerer Inanspruchnahme des Mülheimer Hafens und der Werft führen wird, stellt sich dies als ein erheblicher Fehler in der bisherigen Planung dar.</p>	nicht berücksichtigt	<p>Wie vorstehend bereits ausgeführt wird der Verkehr durch fahrende Schiffe auf dem Rhein und im Mülheimer Hafen in der Untersuchung der ADU Cologne (P0815166) vom Februar 2012 umfassend berücksichtigt. Weder die Schifffahrt auf dem Rhein noch die Nutzung des Mülheimer Hafens wird durch die Planung in rechtlich relevanter Weise eingeschränkt. Gleiches gilt für die von der Einwendungsführerin betriebene Schiffswerft.</p> <p>Soweit die Einwendungsführerin auf die Möglichkeit eines Zuwachses des Schiffverkehrsaufkommens auf dem Rhein und damit korrespondierend auch der Nutzung des Mülheimer Hafens und der von ihr betriebenen Werft verweist, ist zu berücksichtigen, dass die Möglichkeiten im Bereich des Mülheimer Hafens und insbesondere der Werft durch die bereits heute bestehende Nutzungsstruktur und die Verpflichtung, auf bereits heute vorhandene bzw. planungsrechtlich zulässigen Nutzungen Rücksicht zu nehmen, schon Einschränkungen unterliegt, die durch die vorliegende Planung nicht wesentlich verschärft werden.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Berücksichtigung	Stellungnahme der Verwaltung
2	<p><b>Öffentlichkeit laufende Nummer 2 – verfristet</b></p> <p>Bei Umsetzung des Bebauungsplanes wäre die Existenz der Kölner Schiffswerft Deutz GmbH gefährdet. Die in der lfd. Nr. 5 angeregte Neuaufnahme der Sachverhaltsermittlung wird unterstützt.</p>	nicht berücksichtigt	Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu laufender Nummer 1

Stand *02.07.2018*