

Tabellarische Darstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials im Bebauungsplanverfahren

Darstellung und Bewertung der zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 7542/02 – Arbeitstitel: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Porz-Eil eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde vom 22.01.2025 bis zum 24.02.2025 durchgeführt.

Im Zeitraum der Beteiligung sind 21 Stellungnahmen eingegangen. Zwei Stellungnahmen sind verfristet eingegangen.

Nachfolgend werden die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen dokumentiert und fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie die Entscheidung durch den Rat dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Entscheidung durch den Rat verwiesen.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
1	Amprion GmbH vom 23.01.2025:		
	nicht betroffen	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
2	Nord-West Oelleitung GmbH vom 24.01.2025:		
	nicht berührt	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
3	YNCORIS GmbH & Co KG vom 24.01.2025:		
	keine Bedenken	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
4	PLEdoc GmbH vom 27.01.2025:		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	nicht betroffen	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
5	Abfallwirtschaftsbetriebe Köln vom 27.01.2025:		
	Keine Bedenken, sofern die Vorgaben zur Errichtung von Standplätzen für Abfallbehälter gem. § 10 der Abfallsatzung der Stadt Köln und die Erreichbarkeit dieser Standplätze entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) berücksichtigt werden. Insbesondere der erforderliche Bewegungsraum für dreiachsige Müllsammelfahrzeuge ist zu beachten.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Vorgaben zur Errichtung von Standplätzen für Abfallbehälter gem. Abfallsatzung werden berücksichtigt, insbesondere der erforderliche Bewegungsraum für dreiachsige Müllsammelfahrzeuge.
6	Evonik Operations GmbH vom 28.01.2025:		
	nicht betroffen	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
7	Eisenbahn-Bundesamt vom 29.01.2025:		
7.1	Es ist sicherzustellen, dass die Flurstücke keinem Bahnbetriebszweck dienen. Andernfalls unterfällt das Flurstück dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie dem Fachplanungsvorrang nach § 38 Baugesetzbuch (BauGB). Auskunft über die Zweckbestimmung der o. g. Fläche erteilt die DB Immobilien - Region West.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die DB AG – DB Immobilien wurde im Verfahren beteiligt und hat unter der lfd. Nr. 18 eine Stellungnahme abgegeben. Fachplanungsvorbehalte für das Plangebiet wurden nicht geäußert.
7.2	Hinsichtlich der Grenzbebauung sind u.a. die Vorschriften des § 6 BauO NRW zu beachten.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Eine Grenzbebauung ist nicht vorgesehen. Die baurechtlich zu beachtenden Abstandsflächen werden eingehalten.
7.3	Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, wird die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG -Regionalbereich West- als Trägerin öffentlicher Belange empfohlen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen. Ab-	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die DB AG - DB Immobilien wurde im Verfahren beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben. Die DB InfraGO AG ist im weiteren Verfahren bzw. im Zuge der Bauarbeiten seitens der Vorhabenträgerin zu beteiligen (siehe Stellungnahme der DB Immobilien unter laufender Nummer 18.7).

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	schließlich stelle ich fest, dass aktuelle zulassungsrechtliche und raumbedeutsame Planungen der Eisenbahnen des Bundes im betroffenen Bereich, die über bereits festgestellte Planungen hinausgehen und mit Ihrer Planung unmittelbar kollidieren könnten, hier nicht bekannt sind. Hierzu sollte sich ggf. ebenfalls auch die DB InfraGO AG äußern.		
7.4	Ansprüche gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sich durch Immissionen aus dem Eisenbahnbetrieb auf planfestgestellten und baulich nicht geänderten Verkehrsanlagen begründen, sind ausgeschlossen. Für einen ausreichenden Schutz vor Lärm und Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb hat der Planungsträger, der ein Bauvorhaben in der Nachbarschaft von Eisenbahnbetriebsanlagen durchzuführen beabsichtigt, selbst zu sorgen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	In einem Schallgutachten wurden auch die Immissionen durch den Eisenbahnbetrieb ermittelt und bewertet. Der Schienenverkehrslärm fand Eingang in die Berechnung der maßgeblichen Außenlärmpegel, die das erforderliche Schalldämmmaß festlegen, und in die Festsetzung von Lärmpegelbereichen im Bebauungsplan. Die Verwaltungsräume liegen auf der der Bahntrasse abgewandten Seite und sind von möglichen Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb nicht direkt betroffen. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind mögliche Erschütterungen durch den Bahnbetrieb durch die Fachplaner für das Tragwerk und die Fassade zu prüfen und zu berücksichtigen.
7.5	Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben. Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die erforderlichen Sicherheitsabstände zu den Bahnanlagen werden sowohl während der Bauphase als auch später im Betrieb beachtet.
7.6	Die infrastrukturellen Belange sowie die spezifisch vorliegenden Sicherheitsabstände für Bauten nahe der Bahn, Lagerung von Baumaterialien, den notwendigen Arbeitsraum für Instandsetzungsarbeiten der Bahnanlagen, Abstand und Art von Neuanpflanzungen im Nachbarbereich,	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Siehe auch Stellungnahme der Verwaltung zu lfd. Nr. 18 (DB Immobilien).

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Beleuchtung, Entwässerung, etc., sind von der Infrastrukturbetreiberin, bzw. von der DB Immobilien anzugeben.		
8	Westnetz GmbH vom 03.02.2025:		
	nicht betroffen	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
9	GASCADE Gastransport GmbH vom 07.02.2025:		
	nicht betroffen	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
10	Deutsche Telekom Technik GmbH vom 07.02.2025:		
10.1	Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationslinien der Telekom. Die Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie Ihre Vermögensinteressen - sind nicht betroffen. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung unserer Anlagen kann erst Angaben gemacht werden, wenn die endgültigen Ausbaupläne mit Erläuterung vorliegen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Der Bestand und Betrieb der vorhandenen Telekommunikationslinien bleiben weiterhin gewährleistet. Zum jetzigen Zeitpunkt der Bebauungsplanaufstellung wird davon ausgegangen, dass keine Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Anlagen der Telekom erforderlich werden.
10.2	Wir bitten folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen: „In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,50 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.“	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Da im Bebauungsplan keine Verkehrsflächen festgesetzt werden, erübrigt sich eine entsprechende Festsetzung.
10.3	Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 3, zu beachten. Wir bitten sicherzustellen,	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" wird zur Kenntnis genommen. Baumpflanzungen sind nur auf den privaten Grundstücksflächen geplant. Der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom werden nicht behindert.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	len, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.		
10.4	Zur Versorgung des Planbereichs mit Telekommunikationsanschlüssen ist die Verlegung zusätzlicher Telekommunikationsanlagen erforderlich. Falls notwendig, müssen hierfür bereits ausgebaute Straßen wieder aufgebrochen werden. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leistungsträger ist es notwendig, dass uns Beginn und Ablauf der Erschließungsanlagen im Bebauungsplangebiet der Deutsche Telekom Technik GmbH, TI NL West, PTI 22 so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Der Hinweis wird an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
10.5	Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine Versorgung des Baugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur in unterirdischer Bauweise nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung sowie einer ausreichenden Planungssicherheit möglich ist.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
11	GVG Rhein-Erft GmbH vom 12.02.2025:		
	nicht berührt	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
12	Deutsche Flugsicherung vom 17.02.2025:		
	nicht berührt	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
13	IHK Köln vom 17.02.2025:		
	keine Anregungen, Vorhaben findet Unterstützung	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
14	Bezirksregierung Köln, Dez. 52, vom 17.02.2025:		
14.1	<u>Anlage 2: Begründung nach § 4 Absatz 2 BauGB zu Kapitel 5.6.6 „Müllentsorgung“</u> In Kapitel 5.6.6 „Müllentsorgung“ der Anlage 2 (Begründung) werden die Verpackungsabfälle, wie Kartonage, Plastik oder PET-Flaschen, als „Wertstoffe“ bezeichnet, welche zu kompakten Ballen gepresst werden und im angrenzenden Wertstofflager zeitweilig zwischengelagert werden sollen. Die Bezeichnung des Begriffs „Wertstoffe“ ist hier irreführend, da es sich bei den beschriebenen Materialien um Abfälle im Sinne des § 3 Kreislaufwirtschaftsgesetz handelt. Die Begrifflichkeit sollte korrigiert werden.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Der Begriff Wertstoff wird in der Begründung durch den Begriff Abfall ersetzt.
14.2	<u>Kapitel 5.10 „Weitere Umweltbelange“ sowie Kapitel 7.5.12.3 sonstige Gesundheitsbelange / Risiken</u> In der Begründung wird erläutert, dass das Logistikzentrum Anlagenteile enthält, die immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftig seien. Unter anderem werden hier die Lagerung von mehr als 100 Tonnen und die Behandlung von mehr als 10 Tonnen pro Tag an Wertstoffen beschrieben. Weiterhin wird dargestellt, dass diese Anlagen nicht unter § 3 der 4. BImSchV fallen (Industriebetrieb). Auch hier sollte die Begrifflichkeit des „Wertstoffes“ korrigiert werden, da Abfälle im Sinne des § 3 KrWG gehandhabt werden. Die Begrifflichkeit Industriebetrieb ist ebenfalls zu korrigieren. Unter § 3 der 4. BImSchV fallen die Anlagen nach der Industrieemissions-Richtlinie (IED-Anlagen). Ob die Beurteilung, dass es sich bei den immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagenteilen des Logistikzentrums nicht um IED-Anlagen handle, zutreffend ist, kann nicht abschließend geprüft werden. Es ist davon abhängig, ob bspw. die Abfallbehandlungsanlage die Schwellenwerte der Anlagennummer 8.11.2.3 des Anhang 1 der 4.BImSchV erreicht oder nicht.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Der Begriff Wertstoff wird in der Begründung durch den Begriff Abfall ersetzt. Der Begriff Industriebetrieb wird ebenfalls ersetzt. Die Begründung wird dahingehend geschärft, dass einzelne immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlagenteile nicht dazu führen, dass das Vorhaben insgesamt als Industriebetrieb gilt und nur in einem Industriegebiet gem. § 9 BauNVO zugelassen werden kann.
14.3	<u>Anlage 5: Textliche Festsetzungen</u>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<u>Hinweis</u> In den bauplanungsrechtlichen Festsetzungen (1) wird dokumentiert, dass gemäß § 12 Abs. 3a Satz 1 BauGB und unter entsprechender Anwendung des § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt wird, dass im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig seien, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Ob die festgesetzte Nutzung die Errichtung und der Betrieb von BImSchG-Anlagen miteinschließt, kann nicht geprüft werden, da der Durchführungsvertrag nicht vorliegt.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Der Durchführungsvertrag wird zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin geschlossen und muss vor Satzungsbeschluss unterschrieben vorliegen. Das Vorhaben fällt nicht unter die Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).
15	Bezirksregierung Köln – Dezernat 25 vom 21.02.2025:		
15.1	<u>Anmerkungen zum Bereich Straßenverkehr:</u> Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Plangebietes an den untersuchten Knotenpunkten angemessen abgewickelt werden kann, ohne dass hierfür zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind. Auch die Anbindungsknotenpunkte an der Hansestraße sowie die Einfahrt im Bereich des Parkhauses für Pkw sind laut Gutachten angemessen dimensioniert. Im Bereich der geplanten Zufahrten an der Hansestraße befinden sich Bestandsbäume. Die nach den Richtlinien erforderlichen Sichtweiten sind zu prüfen und einzuhalten. Am Maarhäuser Weg ist eine Zufahrt für den Notfall geplant. Diese befindet sich formal außerhalb der geschlossenen Ortschaft. An Landstraßen soll die Zahl der Knotenpunkte möglichst geringgehalten werden. Für die Gestaltung der Zufahrt sind die Vorgaben der RAL 2012 zu beachten. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass die Zufahrt tatsächlich nur im Notfall befahren wird.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens werden für die geplanten Zufahrten an der Hansestraße die nach den Richtlinien erforderlichen Sichtweiten geprüft. Ggf. sind Bestandsbäume so zurückzuschneiden, dass die Sichtweiten eingehalten werden können. Die Zufahrt vom Maarhäuser Weg ist durch eine Toranlage im Zaun gesichert und wird nur im Notfall befahren. Dies wird durch entsprechende Regelungen im Durchführungsvertrag sichergestellt. Die Vorgaben der RAL 2012 werden bei der Gestaltung der Zufahrt beachtet.
15.2	<u>Anmerkungen zum Bereich Schienenverkehr:</u> Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 18.10.2022 darauf hingewiesen, tangiert das Plangebiet Ihrer Maßnahme die Bahnstrecke Köln Frankfurter Straße – Köln-	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die DB AG – DB Immobilien wurde beteiligt und hat mit Schreiben vom 24.02.2025 Stellung genommen (siehe lfd. Nr. 18).

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Porz-Wahn (Flughafenschleife Köln). Es ist dafür Sorge zu tragen, dass durch die Maßnahme weder die Bahnstrecke noch der Bahnbetrieb beeinträchtigt werden. Aus diesem Grunde sollte an diesem Bauleitplanverfahren auch die Deutsche Bahn beteiligt werden, falls noch nicht geschehen. Voraussichtlich besteht hier Abstimmungsbedarf. Zuständige Stelle bei der Deutschen Bahn bei Beteiligungen ist die DB AG – DB Immobilien.		
16	Stadtwerke Köln vom 21.02.2025:		
16.1	<u>RheinEnergie AG / RheinNetz GmbH (RE/RNG)</u> Es wird darauf hingewiesen, dass bei einem Logistikzentrum der geplanten Größenordnung Strombedarfe zu erwarten sind, die Maßnahmen im Bestandsnetz erforderlich machen könnten. Deswegen wird darum gebeten möglichst frühzeitig eine Versorgungsanfrage unter Angabe der zu erwartenden Stromleitungsbedarfe zu stellen und eine Abstimmung der zukünftigen Versorgung mit Elektrizität aktiv herbeizuführen. Hinsichtlich des Gewässerschutzes ist bereits in ausreichender Weise auf die zu beachtende Wasserschutzgebietsverordnung sowie genehmigungspflichtige Tatbestände hingewiesen worden, sodass wir diesbezüglich keine weiteren Anmerkungen haben.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Vorhabenträgerin wird frühzeitig eine entsprechende Versorgungsanfrage beim Netzbetreiber stellen. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ergeben sich jedoch keine Auswirkungen auf das Bebauungsverfahren.
16.2	<u>Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)</u> 1. Der Busbetrieb darf durch die geplante Maßnahme zu keinem Zeitpunkt eingeschränkt werden. 2. Sollte es notwendig sein, weiträumige Ab- und Umleitungen für den Busverkehr einzurichten, die eine Fahrzeitverlängerung von drei Minuten oder mehr zur Folge haben, benötigen wir eine Vorlaufzeit von mindestens drei Monaten. 3. Die Verkehrszeichenpläne sowie Bauzeitenpläne (ggf. auch die VZ-Pläne zur Kalkulation) sind uns rechtzeitig zur Prüfung und Mitzeichnung vorzulegen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Hinweise der KVB werden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	4. Weitere Abläufe, die den Linienverkehr der KVB betreffen, sind mit uns abzustimmen. 5. Es ist sicherzustellen, dass der Kölner Verkehrs-Betriebe AG durch die Baumaßnahme keine Nachteile entstehen. Alle Kosten, die der KVB durch die geplante Baumaßnahme entstehen, sind vom Verursacher zu tragen.		
17	Autobahn GmbH vom 24.02.2025:		
17.1	Die Aufstellung des Analysefalls erfolgte im Jahr 2021 an 8 Knotenpunkten einschl. der Anschlussknoten der Anschlussstellen Gremberghoven der BAB 559 und Köln-Rath der BAB 59. Für die Planung der Großprojekte der Autobahn GmbH (Neubau Rheinspange, Ausbau BAB 4) wurde eine großräumige Verkehrsuntersuchung beauftragt, die auch die betroffenen Anschlussstellen Köln-Rath und Gremberghoven im Untersuchungsraum mit abbildet. Im Analysefall 2018 wurden die betroffenen Anschlussknoten ebenfalls untersucht. Im Ergebnis weisen die Knoten auf Grundlage der Untersuchung der Autobahn GmbH sehr viel höhere verkehrliche Auslastungen im Analysefall auf. Es wird um Vergleich der ermittelten Verkehrsstärken des Analysefalls mit den ermittelten Verkehrsstärken der Autobahn GmbH gebeten. Auszüge des Analysefalls sind als Dateien angehängt. Zum Beispiel beim Knoten Frankfurter Str./Rath Str./AS-Gremberghoven Nord (A559) weisen die abfahrenden Verkehrsströme in der Morgenspitze 507 Kfz/h auf. In der eigenen Verkehrszählung der Autobahn GmbH wurden in der maßgebenden vormittägliche Verkehrsstärke 621 Kfz/h ermittelt. Das entspricht einer Abweichung von +22,49%. In der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke (MSV) wurde für die Abfahrtsrampe sogar eine Verkehrsstärke von 755 Kfz/h ermittelt. Das entspricht einer Abweichung von +48,92%. Diese Abweichungen ziehen sich durch alle Verkehrsströme des Analysefalls. Damit sind die grundlegenden Verkehrsstärken	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wird in Anlage 2.1 der Fragestellung explizit nachgegangen. Grundsätzlich fordert die Stadt Köln, dass in Rechtsverfahren das Alter von Zählzeiten 5 Jahre nicht überschreiten soll, um eine ausreichende Aktualität zu gewährleisten. Im Zusammenhang mit der Stellungnahme in Anlage 2.1 der Verkehrsuntersuchung wurden Daten der Anschlussstellen bei der Autobahn GmbH abgefragt, um die Verkehrsentwicklung zwischen 09/2021 und 09/2024 zu bewerten. Hierbei zeigt sich, dass die Verkehrsbelastungen an den relevanten Anschlussstellen an die BAB 59 oder BAB 59 im Untersuchungsgebiet in den Spitzenstunden in 2024 mehrheitlich rückläufig sind gegenüber 2021. In der Abwägung der Frage, ob die 2021 erhobenen Belastungen eine angemessene Datengrundlage ist, kann dies durch die Erkenntnisse der Anlage 2.1 der Verkehrsuntersuchung bestätigt werden.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	des Analysefalls zur Aufstellung einer Verkehrsprognose viel zu gering und nicht geeignet eine möglichst realitätsnahe Verkehrsprognose abzubilden.		
17.2	Gemäß der Erfahrung der Autobahn GmbH mit Verkehrsuntersuchungen bzw. Verkehrszählungen Dritter, die im Zeitraum der Pandemie erfolgten, fallen diese deutlich zu gering aus und sind nicht geeignet als Grundlage einer realitätsnahen Verkehrsprognose.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Wie die Anlage 2.1 der aktualisierten Verkehrsuntersuchung zeigt, liegt ein solcher Zusammenhang im konkreten Fall nicht vor. Die Belastungen sind auch außerhalb des Pandemie-Einflusses nachweislich gesunken, wie Daten aus 2024 bestätigen.
17.3	In der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan wird in der Aufstellung des Prognose-Nullfalls 2035 ein "Modal Shift" (Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund) angesetzt. Der Modal Shift wird auf die Ziel- und Quellverkehre zwar nur mit dem halben jährlichen Reduktionsfaktor von Kfz-Fahrten (0,68%) angesetzt, jedoch ergibt sich über den Betrachtungszeitraum von 2021 bis 2035 eine kumulierte Reduktion von 9,11% der Kfz-Fahrten. Bei Betrachtung des untergeordneten Netzes hinsichtlich der Infrastruktur des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehrswege, etc.) wird die Reduktion von Kfz-Fahrten für nicht realistisch gehalten. Das nördlich liegende Wohngebiet Heumar/Siedlung Röttgen weist zum Beispiel keine Radverkehrsführung zum Plangebiet auf. Analog verhält es sich mit der südwestlich in Köln Porz liegenden Wohnbebauung, die über die Steinstraße angeschlossen ist, sowie der südlich liegenden Wohnbebauung in Eil, die über die Heumarer Straße angeschlossen ist. Die ÖPNV-Anbindung ist ebenfalls nur mit zwei Buslinien (Linie 151,154) vorhanden. Eine Anbindung des SPNV liegt in einer Entfernung von ca. 3km ohne Busanbindung. Vor diesem Hintergrund ist der Ansatz des Modal-Shift fachlich nicht begründbar. Im Vergleich der ermittelten Verkehrsstärken in der Prognose zu den ermittelten Verkehrsstärken in der Prognose der Autobahn GmbH fällt auf, dass die Abweichungen sogar noch größer sind als im Analysefall.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Anregung wurde aufgenommen. Der Modal Shift wurde im Nullfall und Planfall der aktualisierten Verkehrsuntersuchung nicht mehr angesetzt.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Nach Abstimmung mit den Experten für Verkehrsuntersuchungen muss auf einem konservativeren Ansatz bestanden werden. Kein allgemeiner Ansatz von Modal Shift für die Ermittlung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit für Anschlussstellen ohne konkrete Verbesserungsmaßnahmen des Umweltverbundes. Auch der pandemiebedingt zu gering ausfallende Analysefall muss als Prognosegrundlage umfassend korrigiert werden. Um Korrektur der dem Bauleitverfahren beiliegenden Verkehrsuntersuchung und erneute Vorlage wird gebeten. Nach gegenwärtigem Stand der Verfahrensunterlagen wird dem Vorhaben nicht zugesprochen, weil der Nachweis einer verträglichen Abwicklung der vorhabenbedingten Zusatzverkehre als nicht erbracht betrachtet werden muss. Somit ist eine Gefährdung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs in den Anschlussbereichen und Rampen der Anschlussstellen Gremberghoven und Köln-Rath nicht ausschließbar.		
18	Deutsche Bahn AG – DB Immobilien vom 24.02.2025:		
18.1	<u>Entwässerung</u> Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Sobald Tiefe und Aufbau des Regenrückhaltebeckens feststehen, bitten wir um eine erneute Beteiligung. Wir behalten uns weitere Bedingungen/Auflagen vor. Dach-, Oberflächen-, Oberwasser und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Es wird kein Regen- o. sonstiges Abwasser über den Bahngrund abgeleitet. Die geplante Versickerung entspricht gesetzlichen Vorgaben, findet nicht in unmittelbarer Gleisnähe statt und beeinträchtigt keinesfalls die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs. Die geplante Versickerung erfolgt in erster Linie der Schwerkraft folgend senkrecht in den durchlässigeren Untergrund, ggf. können seitlich zur Bahnstrecke hin undurchlässigere Lehmschürzen angeordnet werden. Im Zuge der Genehmigungsplanung kann dies mittels eines Regelschnittes vom östlichen RRB bis zur Bahnstrecke belegt werden.
18.2	<u>Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen</u> Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Hinweise zur Beleuchtung werden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Sollte sich nach Inbetriebnahme der Reklameeinrichtung herausstellen, dass es doch zu Beeinträchtigungen der Signalsicht kommt, ist DB seitig mit einem Widerruf der Zustimmung bzw. mit Einschränkungen oder Abänderungen zu rechnen.		
18.3	<u>Einfriedung</u> Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird. Die Einfriedungen zur Bahneigentumsgrenze hin sind so zu verankern, dass sie nicht umgeworfen werden können (Sturm, Vandalismus usw.). Ggf. ist eine Bahnerdung gemäß VDE-Richtlinien vorzusehen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Das Vorhabengrundstück wird eingefriedet, ein Betreten und/oder Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen kann ausgeschlossen werden.
18.4	Da die Zufahrten teilweise in Parallellage zu den Gleisen geplant sind, könnte nach der Inbetriebnahme eine gewisse Gefahr durch von der Fahrbahn abkommende Straßenfahrzeuge und ihrer Ladung für die Bahnanlagen ausgehen. Zwischen Schienenweg und anderen Verkehrswegen (Straßen, Zufahrten, Parkplätze sowie Geh- und Radwege etc.) sind Mindestabstände und Schutzmaßnahmen erforderlich. Ein Abrollen zum Bahngelände hin ist durch geeignete Schutzmaßnahmen sicher zu verhindern. Die Schutzmaßnahmen sind in Abhängigkeit der Örtlichkeit festzulegen und ggf. mit Blendschutz zu planen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Mindestabstände zu Bahnanlagen werden sicher eingehalten. Schutzmaßnahmen zum Bahngelände werden – soweit erforderlich – umgesetzt.
18.5	<u>Immissionen</u>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Im Rahmen eines Gutachtens wurden auch die Immissionen durch den Eisenbahnbetrieb ermittelt und bewertet. Aufgrund der geplanten gewerblichen Nutzung sind keine besonderen Schutzmaßnahmen erforderlich. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind mögliche Erschütterungen durch den Bahnbetrieb durch die Fachplaner für das Tragwerk und die Fassade zu prüfen und zu berücksichtigen.
18.6	<u>Einzuhaltende Sicherheitsabstände</u> Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben. Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten. In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen werden eingehalten.
18.7	<u>Bauarbeiten</u> Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden. Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen. Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- /Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Hinweise zu den Bauarbeiten werden beachtet. Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrs- lasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB InfraGO AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen. Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbe- triebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnah- men grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit. Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen uner- laubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen. Für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entste- hen, haftet der Planungsträger/Bauherr. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Änderungsmaß- nahmen sind auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. des- sen Rechtsnachfolger zu veranlassen. Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgerä- ten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwen- ken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen. Bei dem Einsatz von Baukränen in der Nähe von Bahn- flächen oder Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	InfraGO AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB InfraGO AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen. Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken. Um Beteiligung am weiteren Verfahren wird gebeten.		
19	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 26 – Luftverkehr vom 24.02.2025:		
	Das Plangebiet liegt unter dem Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Köln-Bonn gem. § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), im Sektor auf die Bahnen 31 L/R. Dieser ist ab einer Höhe von 114 m über NHN betroffen. Da diese Höhe durch die geplante Bebauung nicht erreicht wird, bestehen aus zivilen Hindernis- und Flugbetriebsgründen keine Bedenken gegen die Planung. Krane und ähnliche Bauhilfsgeräte, die die vorgenannte Höhe überschreiten, unterliegen ebenfalls den Bestimmungen des Bauschutzbereichs und dürfen gem. § 15 LuftVG nur mit luftrechtlicher Genehmigung errichtet werden. Ich bitte, einen entsprechenden Hinweis in den Bebauungsplan aufzunehmen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Da die geplante Höhe des Gebäudes bei 75 m über NHN liegt, ist der Bauschutzbereich des Flughafens nicht betroffen. Ein Hinweis wird nicht aufgenommen.
20	StEB vom 24.02.2025:		
20.1	Grundsätzlich bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Folgende Forderungen sind noch zu erbringen:	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.	Ein Plan mit Darstellung der Überflutungsflächen wurde den StEB inzwischen zur Verfügung gestellt. Die empfohlene Sensitivitätsanalyse wird für das Bebauungsplanverfahren nicht für erforder-

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Die Überflutungsflächen des Überflutungsnachweises müssen in einen Plan dargestellt werden. Außerdem wird empfohlen eine Sensitivitätsanalyse zu erbringen.		lich gehalten, da in den offenen Rückhalteflächen ohne Mehraufwand das 100-jährliche Regenereignis als worst-case-Annahme belastbar nachgewiesen werden kann.
20.2	Erarbeiten einer Wasserhaushaltsbilanz nach dem Hand-Out der StEB	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Wasserhaushaltsbilanz wurde inzwischen erarbeitet und den StEB zur Verfügung gestellt.
20.3	Vorlegen eines Bodengutachtens, inklusive Versickerungsnachweis	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Das Bodengutachten inklusive Versickerungsnachweis wurde den StEB inzwischen zur Verfügung gestellt.
20.4	Zustimmung der Unteren Wasserbehörde	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die UWB hat dem Entwässerungskonzept bereits zugestimmt (Stellungnahme vom 24.02.2025).
20.5	Ausarbeiten einer detaillierten Entwässerungsplanung mit Erläuterungsbericht	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird eine detaillierte Entwässerungsplanung mit Erläuterungsbericht vorgelegt und abgestimmt. Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens wurde eine Entwässerungskonzeption erarbeitet, die den StEB vorliegt.
20.6	Des Weiteren wird empfohlen das Retentionsvolumen von 5.750 m³ im B-Plan festzusetzen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Auf die Festsetzung eines Retentionsvolumens soll verzichtet werden, da sich im Rahmen der detaillierten Entwässerungsplanung noch Änderungen ergeben können.
21	Polizei Köln – Führungsstelle Verkehr vom 24.02.2025:		
	Keine Bedenken	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
22	Polizei Köln - Kriminalkommissariat Kriminalprävention/Opferschutz vom 27.02.2025:		
	Es wird gebeten, die Vorhabenträgerin frühzeitig auf das Beratungsangebot zur städtebaulichen und technischen Kriminalprävention hinzuweisen. Es wird angeregt, einen entsprechenden textlichen Hinweis im Bebauungsplan zu platzieren. Dieser könnte wie folgt aussehen:	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Die Vorhabenträgerin wird auf das Beratungsangebot zur städtebaulichen und technischen Kriminalprävention hingewiesen. Auf einen Hinweis im Bebauungsplan wird daher verzichtet (da zudem ohne Normcharakter und auch städtebaulich nicht geboten).

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<u>Städtebauliche – und technische Kriminalprävention:</u> Bauliche Anlagen, z.B. Wohngebäude (MFH, EFH), Garagen(-anlagen), Grünanlagen, Wohnquartiere sowie Industrie- und Gewerbeobjekte und Gewerbegebiete, sollen zum wirksamen Schutz vor Kriminalität – wie z.B. Einbrüchen, Vandalismus und Sabotage – im Hinblick auf kriminalitätsfördernde Faktoren und Gegebenheiten beurteilt werden. Die Empfehlungen der kriminalpolizeilichen Beratungsstellen können durch die frühzeitige Beurteilung und Beratung bereits in der Planung berücksichtigt werden. Die regelmäßige Berücksichtigung dieses Hinweises in den Bebauungsplänen der Stadt Köln wäre begrüßenswert.		
23	Straßen NRW vom 14.03.2025:		
23.1	Das Plangebiet grenzt an zwei Landesstraßen: Im Norden befindet sich die straßenrechtliche freie Strecke der Landesstraße 99, Abschnitt 6, Station 340 bis 560. Der Bereich befindet sich straßenverkehrsrechtlich außerhalb geschlossener Ortschaften. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Im Süden befindet sich die straßenrechtliche freie Strecke der Landesstraße 358, Abschnitt 1, Station 675 bis 760. Dieser Bereich befindet sich derzeit noch innerhalb geschlossener Ortschaften. Allerdings wird die Lage der Ortstafel im Zuge der Brückenbauarbeiten an dem Kreuzungsbauwerk der L358 und der Rudolf-Diesel-Straße versetzt. Dieser Punkt wird im Laufe dieser Stellungnahme konkretisiert. Im Osten grenzt das Plangebiet an die Trasse der Deutschen Bahn AG. Im Westen grenzt das Plangebiet an die städtische Hansestraße und ein Autohaus (u. a. Jeep, Abarth, Fiat).	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Der Knotenpunkt L99 (Maarhäuser Weg) / Hansestraße ist durch eine Lichtsignalanlage (Anlage Nummer 14) geregelt. Der Knotenpunkt L358 (Theodor-Heuss Straße/ Hansestraße) wird auch durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Darüber hinaus wird der Knotenpunkt L358 / Rudolf-Diesel Straße über eine Lichtsignalanlage geregelt. Die beiden Lichtsignalanlagen sollten koordiniert geschaltet werden.		
23.2	Grundsätzlich geht das Verkehrsgutachten davon aus, dass sich das Verkehrsaufkommen verringert. Dieser Punkt wird von der Interpretation grundsätzlich kritisch gesehen. Lokal findet durch das Logistikzentrum ein höheres Verkehrsaufkommen an Schwerverkehr statt. Dieser Punkt ist bei den Planungen und bei den Ausführungen weiter zu beachten. Der Knotenpunkt der L358/Rudolf-Diesel Straße wurde hierbei nicht mit einbezogen. Es wird befürchtet, dass die Annahmen des Logistikzentrums nicht berücksichtigt wurden.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Die Anregung wurde aufgenommen. Der Modal Shift wurde im Nullfall und Planfall der aktualisierten Verkehrsuntersuchung nicht mehr angesetzt.
23.3	Folgende Fragestellungen sind noch nicht in die Planung und das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Um Stellungnahme bzw. Ergänzung der Unterlagen wird gebeten. Grundsätzlich sind Planunterlagen nach RE vorzulegen, um den Sachverhalt vollständig bewerten zu können. Gebaut werden darf erst nach Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung und Freigabe der Planunterlagen durch den Landesbetrieb.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Das Verkehrsgutachten wurde aktualisiert. Die Hinweise zur Verwaltungsvereinbarung und Freigabe der Planunterlagen werden zur Kenntnis genommen.
23.4	<u>Versetzung der Ortstafel:</u> Der Nachweis nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) muss nach dem Band für Landesstraßen vorgenommen werden, da zukünftig der Knotenpunkt L358 Theodor-Heuss Straße/Hansestraße außerhalb geschlossener Ortschaften liegen wird.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Bei den am Projekt Beteiligten liegen zu diesem Thema keine Informationen vor. Aus diesem Grund hat das Fachamt entschieden, diese Stellungnahme nicht im laufenden Verfahren zu berücksichtigen.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
23.5	Im Umfeld des Plangebietes liegt folgende Planung vor: Seitens der Stadt Köln gibt es eine Planung im Bereich der Anschlussstelle Rath (L99/BAB59). Dieser Knotenpunkt wird zukünftig signalisiert. Die verkehrsrechtliche Anordnung durch die Anordnungsbehörde der Stadt Köln ist zwischenzeitig erfolgt. Dieser Punkt wurde in der Verkehrsuntersuchung nicht angenommen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	In der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurde die Signalisierung der Anschlussstelle Rath berücksichtigt. Es wurden verfügbare Daten der Stadt Köln verwendet, die Signalkonzepte anhand der Prognosebelastung erstellt.
23.6	Darüber hinaus wird der Knotenpunkt L358/Hansestraße neu geregelt. Der freilaufende Rechtsabbiegestreifen wird versetzt. Die Änderungen, die sich durch das Lidl Logistikzentrum ergeben, müssen entsprechend eingeplant werden. Die Vorhabenträgerin muss die Kosten der Anpassungen übernehmen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Die Umgestaltung des Knotens ist nicht durch das Planvorhaben Lidl verursacht, sondern ist unabhängig vom Vorhaben erforderlich. Für die geplanten Änderungen liegen zum derzeitigen Zeitpunkt zu wenige Informationen vor, als dass sie in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt werden können.
23.7	Seitens der Stadt Köln liegen in dem genannten Umfeld Planungen vor: Im Bereich L99/Humboldtstraße plant die Feuerwehr der Stadt Köln eine neue Rettungswache. Diese Planung wurde im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Es liegen derzeit zu wenige Informationen über das Projekt vor. Grundsätzlich sind Eingriffe von Feuerwehr- oder Rettungsdienstfahrzeugen vergleichsweise seltene Ereignisse, sodass sie die Auswertungen der Verkehrsuntersuchung nur minimal verändern würden. Es wird nicht erwartet, dass die Ergebnisse sich nennenswert verändern würden.
23.8	Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist folgendes anzumerken: Der Knotenpunkt L 99/B 8 wurde von der Unfallkommission als Unfallophängungsstelle identifiziert. Hier kam es zu Unfällen mit linksabbiegenden Pkw. Da eine Phasentrennung nicht möglich ist, soll eine Verkehrssimulation durchgeführt werden, um zu prüfen, ob der Wegfall bestimmter Linksabbiegespuren in Kombination mit alternativen Wegeführungen möglich ist. Dabei handelt es sich um die Linksabbiegebeziehung von der Steinstraße in die Frankfurter Straße sowie umgekehrt von der Frankfurter Straße in die Steinstraße. Dies sollte in der Planung berücksichtigt werden. Bei der Anschlussstelle Rath (L99/BAB 59) handelt es sich um eine Unfallophängungsstelle.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	In der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurde eine geänderte Geometrie und ein darauf aufbauendes Signalkonzept berücksichtigt. Die Anmerkung wird daher berücksichtigt.
23.9	<u>Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen:</u>		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Im Verkehrsgutachten wird der Knotenpunkt L99 I B8 (Frankfurter Straße) mit der Qualitätsstufe "E" bewertet. Aus diesem Grund sind entsprechende Maßnahmen zu treffen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	In der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurde bei der Erstellung der Signalkonzepte berücksichtigt, dass der Knoten im Bestand die Qualitätsstufe E aufweist. Im Nullfall und im Planfall wurden entsprechende Signalkonzepte auf Basis der Prognosebelastung erstellt, um eine Qualitätsstufe E zu vermeiden.
23.10	<u>Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte:</u> Die Änderungen am Knotenpunkt L99/BAB59 (Anschlussstelle Rath) sind durchgeplant. Bezüglich der Feuerwehr an der L99/Humboldtstraße müssen die Details zur Signalplanung (u. a. Signalzeitenanpassungen, Positionierung der Maste etc.) mit der Anordnungsbehörde der Stadt Köln besprochen werden. Die Erschließung über die L 358 Theodor-Heuss-Straße I Hansestraße (Knotenpunkt 17) liegt derzeit noch innerhalb geschlossener Ortschaften, wird aber aufgrund fehlender straßenverkehrsrechtlicher Grundlage geändert. Voraussichtlich wird hier später eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h gelten. Der Knotenpunkt L 358 Theodor-Heuss-Straße/Rudolf-Diesel-Straße liegt später auch außerhalb geschlossener Ortschaften und wird zudem derzeit überplant. Hier entfällt der freilaufende Rechtsabbieger und es kommen noch zusätzliche Querungen für Radfahrer hinzu. Aus dem HBS- Nachweis ist leider nicht erkennbar, ob dieser auf der Grundlage Teil S oder L erstellt wurde. Hierzu wird um eine Rückmeldung gebeten. Die vorgenannte Änderung führt dazu, dass an der Lichtsignalanlage 15 am Knotenpunkt L99/Humboldtstraße auch Änderungen notwendig werden. Dies ist in dem Verkehrsgutachten darzustellen und bei der weiteren Planung zu beachten. Die Änderungen sind von der Stadt Köln zu veranlassen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Da es sich hier um eine erneute Zusammenfassung der Punkte handelt, die aus Sicht von Straßen NRW zu berücksichtigen sind, wird auf die zuvor genannten Antworten verwiesen.
23.11	<u>Lage der Noteinfahrt und -ausfahrt:</u>		Die Lage der Notein- und -ausfahrt wurde im Verfahren bereits im März 2024 mit den zuständigen Fachdienststellen abgestimmt.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Aus Sicht der Straßenbauverwaltung sollte die Lage der Notein- und -ausfahrt geprüft werden. Wenn neue Hindernisse im Abstand von 4,50 m hinzukommen und die Schutzeinrichtung geöffnet wird, so muss das gesamte Streckenband von Station 450 bis 550 neu geplant werden. Wenn die Schutzeinrichtung nicht geöffnet wird und keine Hindernisse hinzukommen, ist dies nicht notwendig. Im östlichen Bereich (Gemarkung Heumar, Flur 5, Flurstück 600,599) befindet sich eine Wegeparzelle, bei der die Schutzplanke nach innen reicht. Es ist zu prüfen, ob die Noteinfahrt über diese Parzelle angebunden werden kann. Diese Prüfung ist im Erläuterungsbericht zu dokumentieren. Es ist ein Brandschutzkonzept vorzulegen und mit der Feuerwehr und dem Landesbetrieb Straßen.NRW abzustimmen, aus dem hervorgeht, an welcher Stelle die Noteinfahrt und -ausfahrt positioniert werden muss. Die Noteinfahrt und -ausfahrt darf nur in diesem Sinne von der Feuerwehr genutzt werden. Für die Noteinfahrt und -ausfahrt ist eine Sondernutzungserlaubnis beim Landesbetrieb Straßen.NRW zu beantragen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Im Bereich der Notein- und -ausfahrt ist keine Leitplanke vorhanden, die Schutzeinrichtung wird nicht tangiert. Die Lage der Notein- und -ausfahrt kann unverändert bleiben.
23.12	Eventuelle Werbeschilder sind gesondert zu beantragen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
23.13	Darüber hinaus sind die Straßenbäume und ihr Wurzelwerk zu schützen.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
23.14	<u>Sicherheitsaudit:</u> Es ist zu jeder Planungsphase ein Sicherheitsaudit von einem externen BAST-zertifizierten Gutachter vorzulegen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Durch den Bebauungsplan werden keine öffentlichen Verkehrsflächen geplant, ein Sicherheitsaudit ist daher nicht erforderlich.

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
23.15	<u>Weitere Unterlagen:</u> Die Unterlagen haben noch nicht den Status der Ausführungsplanung erreicht. Für eine abschließende Bewertung (es handelt sich um einen VEP) müssen baureife Pläne vorgelegt werden. Bis dahin gilt eine Bewertung für den jeweiligen Projektierungsstatus, der anhand der vorliegenden Unterlagen bewertet wird.	Der Stellungnahme wird gefolgt.	Keine Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren.
23.16	Zwischen der Stadt Köln und dem Landesbetrieb ist eine Verwaltungsvereinbarung über die Änderungen an den Straßenkörpern bzw. der Verkehrseinrichtungen der jeweiligen Knotenpunkte der L99 und der L358 zu schließen. Die Kosten gehen zu Lasten der Stadt Köln. Es sind das Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Köln (Lichtsignalanlagen, Anordnungsbehörde, Markierung und Beschilderung) und die Polizei zu beteiligen, um Abstimmungen zu treffen. Darüber hinaus ist das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln in die Planung zu integrieren.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.	Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ist eine Verwaltungsvereinbarung nicht erforderlich, da keine Änderungen an den Straßenkörpern erfolgen.

Stand 05.05.2026