

2024

51107 Köln, den 5. Februar

Tel.:

E-mail:

**An die
Oberbürgermeisterin der Stadt Köln**

Über
Bezirksamt Porz
Frau Bezirksbürgermeisterin
Frau Sabine Stiller

Per E-Mail

Bebauungsplanentwurf
Arbeitstitel: Maarhäuser Weg / Hansestraße Köln-Porz-Gremberghoven

Stellungnahme in Bezug auf die ausstehende Durchführung einer Umweltprüfung
gem
§ 2 Abs 4 BauGB (Lärmschutzmaßnahmen)

Eingangs kann erwähnt werden, dass eine Verhinderung der Baumaßnahme nicht
beabsichtigt ist und erfahrungsgemäß auch nicht erreicht werden kann.

Ausgehend der negativen Erfahrungen verbunden mit der Erschließung und
Bebauung des Geländes Fa. Logistik DACHSER sollten die erforderlichen
Rahmenbedingungen jedoch besonders beachtet und auch überprüft werden.

Es wird unterstellt, dass für die geplante Baumaßnahme die gleichen
Voraussetzungen vorliegen, wie bei der Fa. DACHSER, ebenfalls gelegen
Maarhäuser Weg / Hansestraße.

Danach wäre laut Prognose eines wahrscheinlichen Schallgutachten zur Nachtzeit
von weniger als 40 dB(A) Betriebslärm ausgehend von der Fa. Lidl zu rechnen.
Ein solches Schallgutachten wurde seinerzeit durch die Fa. DACHSER vorgelegt
und wird mit hoher Wahrscheinlichkeit auch für die anstehende Baumaßnahme
vergleichend beigezogen, zumal es sich um ein Nachbargrundstück handelt.

Da es für den Bereich der Eiler Str.in Rath-Heumar keinen rechtskräftigen
Bebauungsplan gibt, ist die Gebietseinstufung anhand der tatsächlich vorhandenen
Bebauung zu treffen. Der Bereich Eiler Str. ist danach in der Kategorie Kern-, Dorf-
oder Mischgebiet einzuordnen. In dieser Kategorie ist nachts ein Beurteilungspegel
von 45 dB(A) zulässig.

Mit der seinerzeit von der Fa. DACHSER vorgelegten Lärmprognose, die je nach Wohnort -je nach Etage- auf 37 oder 38 dB(A) in der Nachtzeit kommt, ist eine Überschreitung des Richtwertes von 45 dB(A) als unwahrscheinlich beschrieben.

Tatsächlich wurden und werden, je nach Windausrichtung, Lärmspitzen von bis zu 52dB(A) im Bereich der Eiler Str. (Wohnbebauung) zur Nachtzeit gemessen. Als Nebenaspekt sei zudem angemerkt, dass der wesentliche Teil der Schlafräume der Wohnbebauung Eiler Str. in Richtung der Immission erzeugenden Betriebe ausgerichtet ist und nicht zur Eiler Straße selbst hin. Die vorwiegende Windrichtung liegt bei Nordost, also vom Emissionobjekt Richtung Wohnbebauung Eiler Straße.

Es wird nicht verkannt, dass im Rahmen des Genehmigungsverfahrens keine realen Werte vorliegen können und lediglich prognostiziert werden. Es entspricht aber auch der Lebenswahrscheinlichkeit, dass im Nachgang angenommene Werte nicht mehr auf ihre Tatsächlichkeit überprüft werden.

Bei einem 7-Tage / 24-Std- Betrieb sollte aber bereits im Vorfeld auf die Einhaltung von Grenzwerten geachtet und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen in einen besonderen Fokus gesetzt werden.

Dies wurde m.E. im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Logistik DACHSER außer Acht gelassen.

Für eine Vermeidung des gleichen Fehlers sind die Bewohner der Eiler Str. sicherlich dankbar.

gez.



Von: [Noven, Simone](#)
An: [Schlömer, Petra](#)
Betreff: WG: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Gremberghoven_Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf
Datum: Montag, 19. Februar 2024 07:31:48
Anlagen: [lp_kln_blatt_blat 7 \(1\).pdf](#)

Von: Stiller, Sabine <Sabine.Stiller@STADT-KOELN.DE>

Gesendet: Sonntag, 18. Februar 2024 17:23

An: Noven, Simone <simone.noven@stadt-koeln.de>

Betreff: Fwd: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Gremberghoven_Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf

Mit freundlichen Grüßen

Sabine Stiller

Bezirksbürgermeisterin

Telefon: [0221/221-97 300](tel:022122197300)

Telefax: [0221/221-65 97 300](tel:02212216597300)

E-Mail: sabine.stiller@stadt-koeln.de

Internet: www.stadt-koeln.de

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: [REDACTED]
Datum: 18. Februar 2024 um 17:12:24 MEZ
An: "Stiller, Sabine" <Sabine.Stiller@stadt-koeln.de>
Betreff: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Gremberghoven_Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Stiller,

anbei erhalten Sie meine Stellungnahme zu dem o.g. Vorhaben,
mit der Bitte um Bestätigung des Einganges bei Ihnen und der Veröffentlichung in den erforderlichen Gremien.

Die Stadt Köln hat beeindruckende Grün- und Freiflächen mit Landschafts- und Naturschutzgebieten, die die Bürger genießen.
Gleichzeitig ist die Stadt Köln jedoch belastet mit vielfältigen Verkehrstrassen und Autobahnen, die mit dem BAB-Kreuz Heumar bundesweit Auswirkungen haben und von ständigen Verkehrsstaus gekennzeichnet sind. Das Eine gilt es zu schützen, das Andere darf nicht stärker mit Verkehr belastet werden.

Daher gilt es zu verhindern, dass der vorgesehene Entwurf genehmigt bzw. umgesetzt wird.
Hierfür gibt es folgende Gründe:

1. Die Grundstücksfläche liegt im Bereich des Landschaftsplanes der Stadt Köln (Landschaftsschutzgebiet). Eine Bebauung auf dieser Teilfläche ist m.E. somit rechtswidrig.

2. In unmittelbarer Nähe liegen geschützte Landschaftsbestandteile und das Naherholungsgebiet mit dem Naturschutzgebiet der Wahner Heide. Eine Bebauung in der beschriebenen und dargestellten Dimension und Kubatur mit dem zusätzlichen exorbitanten Verkehrsaufkommen beeinträchtigen diese Gebiete außerordentlich und sind nicht vertretbar. Auswirkungen auf die Umwelt und die Natur wurden nicht untersucht.

3. Es entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, das an jedem Tag der Woche, rund um die Uhr, die Menschen, die Umwelt und die Natur belastet. Die bereits vorhandenen Verkehrsstaus werden immens zunehmen, da die vielen Fahrzeuge mit den ständigen Bewegungen nicht nur im Maarhäuser Weg und der Hansestraße, sondern auch auf den begleitenden Strassen in den Ortsteilen Porz-Gremberghoven und Rath-Heumar (hier sind der Maarhäuser Weg und die Eiler Straße bereits täglich durch den Berufsverkehr völlig überlastet, an der Kreuzung gibt es keine Ampel, die den Verkehr regelt) sowie den Autobahnen zu einer extrem hohen Belastung in Form von Rückstaus und Immissionen führen. Bereits heute kollabiert die Verkehrssituation in Rath-Heumar, wenn Überfüllungen auf den umgebenden Autobahnen auftreten. Ein Verkehrsgutachten liegt nicht vor! Ohne dieses Gutachten kann überhaupt nicht entschieden werden, ob diese Menge an zusätzlichem Verkehr abgeleitet werden kann.

4. Städtebaulich sprengt diese Maßnahme in horizontalen und vertikalen Dimensionen jeglichen umgebenden kleinteiligen Bebauungsmaßstab. Insofern fügt sich die neue Kubatur mit den Höhen, der Baumasse und den Abständen in keinsten Weise in die Eigenart der Umgebung ein. Die Art und das Maß der Nutzung sind nicht angemessen. Planungsrechtlich kann m.E. dem Vorhaben nicht zugestimmt werden.

5. Sollte diese Maßnahme realisiert werden, wird der Flugverkehr auf dem nahegelegenen Flughafen Köln/Bonn mit Nachtflug zumindest bis ins Jahr 2023 extrem zunehmen, um die Logistik zu optimieren. Die bisherigen Beeinträchtigungen durch den Nachtflughafen Köln/Bonn sind erheblich und sollen nicht erhöht werden.

Mit freundlichen Grüßen



Von: [REDACTED]
An: [Stiller, Sabine; 61-Bauleitplanung](#)
Betreff: Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Maarhäuser Weg / Hansestraße“ in Köln-Porz-Gremberghoven -
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch
Datum: Dienstag, 20. Februar 2024 17:00:12

Sehr geehrte Frau Stiller, sehr geehrte Damen und Herren,

zum o.g. Bebauungsplan möchten wir wie folgt Stellung nehmen.

Die Stadt Köln hat beeindruckende Grün- und Freiflächen mit Landschafts- und Naturschutzgebieten, die die Bürger genießen. Gleichzeitig ist die Stadt Köln jedoch belastet mit vielfältigen Verkehrsstrassen und Autobahnen, die mit dem BAB-Kreuz Heumar bundesweit Auswirkungen haben und von ständigen Verkehrsstaus gekennzeichnet sind. Das Eine gilt es zu schützen, das Andere darf nicht stärker mit Verkehr belastet werden.

Daher gilt es zu verhindern, dass der vorgesehene Entwurf genehmigt bzw. umgesetzt wird.

Hierfür gibt es folgende Gründe:

1. Die Grundstücksfläche liegt im Bereich des Landschaftsplanes der Stadt Köln (Landschaftsschutzgebiet). Uns ist nicht erklärlich, dass in diesem Bereich nun gebaut werden darf. Eine Bebauung auf dieser Teilfläche unseres Erachtens rechtswidrig.
2. In unmittelbarer Nähe liegen geschützte Landschaftsbestandteile und das Naherholungsgebiet mit dem Naturschutzgebiet der Wahner Heide. Eine Bebauung in der beschriebenen und dargestellten Dimension und Kubatur mit dem zusätzlichen exorbitanten Verkehrsaufkommen beeinträchtigt diese Gebiete außerordentlich und ist nicht vertretbar. Auswirkungen auf die Umwelt und die Natur wurden nicht untersucht. Die im Bebauungsplan erwähnten ökologischen Maßnahmen erscheinen im Vergleich zum Umfang des Bauvorhabens mehr kosmetisch.
3. Es entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, das an jedem Tag der Woche, rund um die Uhr, die Menschen, die Umwelt und die Natur belastet. Die bereits vorhandenen Verkehrsstaus werden immens zunehmen, da die vielen Fahrzeuge mit den ständigen Bewegungen nicht nur im Maarhäuser Weg und der Hansestraße, sondern auch auf den begleitenden Strassen in den Ortsteilen Porz-Gremberghoven und Rath-Heumar (hier sind der Maarhäuser Weg und die Eiler Straße bereits täglich durch den Berufsverkehr völlig überlastet, an der Kreuzung gibt es keine Ampel, die den Verkehr regelt) sowie den Autobahnen zu einer extrem hohen Belastung in Form von Rückstaus und Immissionen führen. Bereits heute kollabiert die Verkehrssituation in Rath-Heumar, wenn Überfüllungen auf den umgebenden Autobahnen auftreten. Wir können uns nicht vorstellen, wie der außergewöhnlich hohe zusätzliche Verkehr abgewickelt werden soll und warum man nicht im Vorfeld ein Verkehrsgutachten erstellt hat. Ohne dieses Gutachten kann überhaupt nicht entschieden werden, ob diese Menge an zusätzlichem Verkehr abgeleitet werden kann.
4. Die exorbitante Baumasse steht in keinem Verhältnis zum Bestand und sprengt städtebaulich in horizontalen und vertikalen Dimensionen jeglichen umgebenden kleinteiligen Bebauungsmaßstab. Insofern fügt sich die neue Kubatur mit den Höhen, der Baumasse und den Abständen in keinsten Weise in die Eigenart der Umgebung ein. Die Art und das Maß der Nutzung sind nicht angemessen. Planungsrechtlich kann m.E. dem

Vorhaben nicht zugestimmt werden.

5. Sollte diese Maßnahme realisiert werden, wird der Flugverkehr auf dem nahegelegenen Flughafen Köln/Bonn mit Nachtflug zumindest bis ins Jahr 2030 extrem zunehmen, um die Logistik zu optimieren. Die bisherigen Beeinträchtigungen durch den Nachtflughafen Köln/Bonn sind erheblich und sollen nicht erhöht werden.

Wir bitten um eine Eingangsbestätigung und um Veröffentlichung in den erforderlichen Gremien.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
An: [Stiller, Sabine; 61-Bauleitplanung](#)
Betreff: Maarhäuser Weg / Hansestraßeⁿ in Köln-Porz-Gremberghoven
Datum: Mittwoch, 21. Februar 2024 11:02:01

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind sehr enttäuscht, dass die Porzer Regierung das Projekt durchgewunken hat.

Die Politik Bezirk Rath-Heumar hat das Bauvorhaben kritischer gesehen.

Es besteht schon eine sehr hohe Lärm/ Verkehrsbelastung durch Dachser Logistik

(auch Eigentümer-Verpachtung Mehl-Mühlens-Stiftung).

Sollte noch Lidil-Logistik dazukommen, kann man sich vorstellen,

wie unerträglich es wird (24 Std. 7 Tage Verkehr und Be- und Endladung).

Betroffen wären u.a. Thodor-Heuss.Str. Frankfurter-Str. Hirschgraben, Eiler Str.

Unser Eigentum verliert leider immer mehr an Wert.

Da es sich bei dem Gebiet (Mehl-Mühlens-Stiftung) um eine gemeinnützige Stiftung

(zum Ziel Umwelt- und Naturschutz für das u.a. Umland) handelt,

ist es nicht nachvollziehbar, dass immer mehr als Gewerbe.

(u.a. störende Logistik) ausgewiesen wird. Einen Bebauungsplan kann

man nach ca. 40 Jahre auch noch mal auf den Prüfstand stellen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]



Virus-free. www.avast.com

Von: [Noven, Simone](#)
An: [Schlömer, Petra](#)
Betreff: WG: Stellungnahme Neubau Maarhäuserweg
Datum: Freitag, 23. Februar 2024 08:35:25

Von: Stiller, Sabine <Sabine.Stiller@STADT-KOELN.DE>
Gesendet: Freitag, 23. Februar 2024 08:27
An: Noven, Simone <simone.noven@stadt-koeln.de>
Betreff: Fwd: Stellungnahme Neubau Maarhäuserweg

Sabine Stiller
Bezirksbürgermeisterin

Telefon: [0221/221-97 300](tel:0221/221-97 300)
Telefax: [0221/221-65 97 300](tel:0221/221-65 97 300)

E-Mail: sabine.stiller@stadt-koeln.de
Internet: www.stadt-koeln.de

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: [REDACTED]
Datum: 22. Februar 2024 um 13:20:30 MEZ
An: "Stiller, Sabine" <Sabine.Stiller@stadt-koeln.de>
Betreff: Stellungnahme Neubau Maarhäuserweg

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Stiller,

anbei erhalten Sie meine Stellungnahme zu dem o.g. Vorhaben,
mit der Bitte um Eingangsbestätigung.

1. Es entsteht ein ungewöhnlich hohes zusätzliches Verkehrsaufkommen, das an jedem Tag der Woche, rund um die Uhr, und zwar alle 2,5 Minuten ein LKw zuzüglich alle knapp 5 Minuten ein PKW über Seitenstrassen in und von der Hansestrasse fährt. Können diese Strassen den zusätzlichen Verkehr überhaupt aufnehmen mit den Dimensionierungen der Querschnitte? Wohin sollen diese Verkehrsmengen abfließen? Bereits jetzt entstehen vielfältige Verkehrsstaue in diesem Gebiet mit Rückstau auf den Straßen. Zusätzlichen Rückstau durch eklatante Mehrmengen kann nicht zugestimmt werden. Wie kann es sein, dass kein Verkehrsgutachten zur weiteren Beurteilung vorab vorliegt ?

2. Der Baukörper ist ungewöhnlich groß dimensioniert und ist das Gegenteil der umgebenden kleinteiligen Gewerbe- und Wohnbebauung. Bei allen anderen Bauvorhaben wäre solch ein Gegensatz nicht genehmigungsfähig, warum soll das hier so sein?

3. Das Gebiet liegt im Schutzbereich des Flughafens Köln/Bonn, hat dies keine Auswirkungen? Auch der zusätzliche Flugverkehr und Fluglärm, wird vor allem nachts durch diese Maßnahme zu Beeinträchtigungen für die im Umfeld wohnenden Menschen und lebenden Tiere haben.
4. Das Gebiet liegt in der Wasserschutzzone III Westhoven und Erker Mühle. Ist sichergestellt und nachgewiesen, dass hierdurch keine Beeinträchtigungen geschehen. Warum liegt hierzu kein Gutachten vor?
5. Die zusätzlichen baulichen und verkehrlichen Maßnahmen auf diesem Grundstück beeinträchtigen zukünftig die Natur, Umwelt und durch Immissionen auch die hier lebenden und Erholung suchenden Menschen unmittelbar im Landschaftsschutzgebiet mit geschützten Landschaftsbestandteile und dem Naturschutzgebiet der Wahner Heide.
6. Wie ist es möglich, dass die im Landschaftsplan der Stadt festgelegten "Regionalen Grünzüge" mit dem Ziel der "Erhaltung und Weiterentwicklung einer weitestgehend naturnahen Landschaft" keine Berücksichtigung gefunden haben. Wer hat möglich gemacht, dass die im Landschaftsplan LSP 22 "Königsforst und vorgelagerte Freiräume" geschützten Flächen, die auch dieses Grundstück im wesentlichen Ausmaß betreffen, nicht gesichert wurden?

Mit freundlichen Grüßen



Von: [Noven, Simone](#)
An: [Schlömer, Petra](#)
Betreff: WG: Stellungnahme Bauleitplanverfahren im Stadtbezirk Porz
Datum: Montag, 26. Februar 2024 07:38:49

Von: Stiller, Sabine <Sabine.Stiller@STADT-KOELN.DE>
Gesendet: Freitag, 23. Februar 2024 13:56
An: Noven, Simone <simone.noven@stadt-koeln.de>
Betreff: Fwd: Stellungnahme Bauleitplanverfahren im Stadtbezirk Porz

Sabine Stiller
Bezirksbürgermeisterin

Telefon: [0221/221-97 300](tel:0221/221-97 300)
Telefax: [0221/221-65 97 300](tel:0221/221-65 97 300)

E-Mail: sabine.stiller@stadt-koeln.de
Internet: www.stadt-koeln.de

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: online-formularversand@stadt-koeln.de
Datum: 23. Februar 2024 um 12:58:23 MEZ
An: "Stiller, Sabine" <Sabine.Stiller@stadt-koeln.de>
Betreff: Stellungnahme Bauleitplanverfahren im Stadtbezirk Porz

**Folgende Information oder Nachricht wurde über das Online-Formular
'Stellungnahme Bauleitplanverfahren im Stadtbezirk Porz' am
23.02.2024 12:58:21 an Sie geschickt**

Planverfahren:

Maarhäuserweg/Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven

Ihre Stellungnahme:

Das Vorhaben erschrickt durch dessen Dimensionen in Fläche und Höhe.
Das Volumen der Halle ist 6 - 7 -fach größer als das der größten dort
bereits stehenden Gebäude (Logistikzentrum Dachser oder das
gegenüberliegende Fabrikationsgebäude, Hansestr. 55). Dass dies
Gebäude allein schon wegen seiner Dimensionen nicht in das Umfeld passt
ist augenfällig.

Ein Gebäude dieser gewaltigen Größenordnung wird massive
Auswirkungen verschiedener Art auf das Umfeld haben.

Der Stadtteil Rath/Heumar ist bereits durch Luft- und Straßenverkehr stark
belastet. Ungeplante Belastungen durch Straßenverkehr entstehen
dadurch, dass der Bereich vielfach zur Umfahrung des Heumarer Dreiecks
genutzt wird.
Das geplante Logistikzentrum wird zusätzlichen Verkehr durch den Stadtteil

114

Ort:
Köln

E-Mail:
[REDACTED]

Telefon:

Einwilligung zur Datenschutzerklärung:

- Ja

Gesendet über:

<https://www.stadt-koeln.de/service/onlinedienste/stellungnahme-porz/index.html>

Von: [Noven, Simone](#)
An: [Schlömer, Petra](#)
Betreff: WG: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Gremberghoven_Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit
Datum: Montag, 26. Februar 2024 07:38:21

Von: Stiller, Sabine <Sabine.Stiller@STADT-KOELN.DE>
Gesendet: Freitag, 23. Februar 2024 21:37
An: Noven, Simone <simone.noven@stadt-koeln.de>
Betreff: Fwd: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Gremberghoven_Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Sabine Stiller
Bezirksbürgermeisterin

Telefon: [0221/221-97 300](tel:0221/221-97 300)
Telefax: [0221/221-65 97 300](tel:0221/221-65 97 300)

E-Mail: sabine.stiller@stadt-koeln.de
Internet: www.stadt-koeln.de

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: [REDACTED]
Datum: 23. Februar 2024 um 17:59:11 MEZ
An: "Stiller, Sabine" <Sabine.Stiller@stadt-koeln.de>
Betreff: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Gremberghoven_Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Gremberghoven_Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf

Sehr geehrte Frau Stiller,
sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie meine Stellungnahme zu dieser in allen Belangen überdimensionierten Maßnahme:

Diese Gebäudekubatur mit den Höhen, der Baumasse und den Abständen passt sich in keinsten Weise in die Eigenart der Umgebung ein. Die Art und das Maß der Nutzung sind nicht angemessen. Städtebaulich sprengt diese Maßnahme in horizontalen und vertikalen Dimensionen jeglichen umgebenden kleinteiligen Bebauungsmaßstab.

Zudem und von allgemeinerem Interesse:

In unmittelbarer Nähe liegen geschützte Landschaftsbestandteile und das Naherholungsgebiet mit dem Naturschutzgebiet der Wahner Heide. Eine Bebauung in der beschriebenen und dargestellten Dimension und Kubatur mit dem zusätzlichen exorbitanten Verkehrsaufkommen beeinträchtigen diese Gebiete und die Lebensqualität der lebenden Menschen und Tiere außerordentlich und sind nicht vertretbar. Ist denn keine Umweltprüfung vorgenommen worden?

Es entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, das an jedem Tag der Woche, rund um die Uhr, die Menschen, die Umwelt und die Natur belastet. Die bereits vorhandenen Verkehrsstaus werden immens zunehmen, da die vielen Fahrzeuge mit den ständigen Bewegungen nicht nur im Maarhäuser Weg und der Hansestraße, sondern auch auf den begleitenden Strassen in den Ortsteilen Porz-Gremberghoven und Rath-Heumar (hier sind der Maarhäuser Weg und die Eiler Straße bereits täglich durch den Berufsverkehr völlig überlastet, an der Kreuzung gibt es keine Ampel, die den Verkehr regelt) sowie den Autobahnen zu einer extrem hohen Belastung in Form von Rückstaus und Immissionen führen. Bereits heute kollabiert die Verkehrssituation in Rath-Heumar, wenn Überfüllungen auf den umgebenden Autobahnen auftreten. Warum liegt hier kein Verkehrsgutachten vor?

Sollte diese Maßnahme realisiert werden, wird der Flugverkehr auf dem nahegelegenen Flughafen Köln/Bonn mit Nachtflug zumindest bis ins Jahr 2030 (geltender Nachtflugbetrieb) vermutlich extrem zunehmen, um die Logistik zu optimieren. Die bisherigen Beeinträchtigungen durch den Nachtflughafen Köln/Bonn sind erheblich und sollen nicht erhöht werden.

Die Grundstücksfläche liegt im Bereich des Landschaftsplanes der Stadt Köln (Landschaftsschutzgebiet). Eine Bebauung auf dieser Teilfläche ist m.E. somit rechtswidrig. Die Grundstücksfläche liegt im Bereich des Landschaftsplanes der Stadt Köln (Landschaftsschutzgebiet). Wie kann dafür eine Bebauung möglich sein und wer hat ggf. das Landschaftsgebiet mit welcher Begründung zu welchem Zeitpunkt aufgegeben?

Mit freundlichen Grüßen



Von: [Nilo, Giovanna](#)
An: [Schlömer, Petra](#)
Cc: [Stiller, Sabine](#)
Betreff: WG: Bauvorhaben Hansestraße Lidl-Logistikzentrum
Datum: Montag, 26. Februar 2024 14:19:43
Anlagen: [image001.png](#)
[BV Kalk SPD Eingabe Baumaßnahme Lidl Logistikzentrum.pdf](#)
[Stellungnahme Lidl.pdf](#)

Sehr geehrte Frau Schlömer,

anbei übermittle ich Ihnen im Auftrag von Frau Stiller die beigefügten
Stellungnahmen mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Giovanna Nilo



Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin

Büro der Porzer Bezirksbürgermeisterin
Sabine Stiller

Telefon: 0221/221-97301
E-Mail: giovanna.nilo@stadt-koeln.de
Internet: stadt.koeln

www.instagram.com/stadt.koeln
www.twitter.com/Koeln
www.youtube.com/user/Koeln
www.facebook.com/stadt.koeln50

Von: [REDACTED]
Gesendet: Freitag, 23. Februar 2024 13:57
An: Stiller, Sabine <Sabine.Stiller@STADT-KOELN.DE>
Betreff: Bauvorhaben Hansestraße Lidl-Logistikzentrum

Sehr geehrte Frau Stiller,

als Anwohner der Heumarer Straße im Stadtteil Eil sehe ich mit einer gewissen Besorgnis den o.
g. Baumaßnahmen entgegen.
Ferner habe ich in dieser Angelegenheit noch keine besondere Aktivität der politischen Vertreter
der Bezirksvertretung Porz wahrgenommen, die sich mit den möglichen Belastungen für die

Anwohner ergeben.

Obwohl die Baumaßnahme nicht in deren Bezirk liegt, so haben die zuständigen Gremien der BV Kalk bereits mögliche Belastungen für deren Wohnbereiche kritisch hinterfragt und auf mögliche Belastungen hingewiesen. (siehe Anhang, Schreiben der SPD an die zuständige Bezirks-Bürgermeisterin und OB Reker)

Liegen hier ähnliche Protokolle oder Eingaben der Fraktionen der BV Porz vor, oder ist das Thema dort weniger von Bedeutung?

Die Ausmaße lassen auf eine längere Bauzeit schließen, die wiederum mit großem Logistik- und Zulieferaufkommen einhergehen dürften. Das bedeutet zunächst ein extremer dauerhafter Schwerlastverkehr, Schmutz und insbesondere Lärm. Wie gedenkt man in dieser Phase die Belastungen für die Anwohner zu vermeiden? Sieht man sich die möglichen Zufahrtswege einmal an, so ist zu befürchten, dass möglicherweise ein Großteil über die Theodor-Heuss-Straße erfolgt, an dessen Verlauf unmittelbar die Anwohner der Heumarer Straße leben. Über die Jahre haben hier ohnehin die Lärmimmissionen ein unschönes Maß angenommen. Neben dem unsäglichem Fluglärm, der nicht mehr mit früheren Zeiten vergleichbar ist, hat auch der zugenommen Autobahnverkehr der A59 und Quertangente zum Heumarer Dreieck einen erheblichen Negativeinfluss (der Wind tut sein Übriges bei). Das gegenüberliegende Industriegebiet wird ebenso verstärkt als Lärmquelle wahrgenommen. Gerade in Zeiten der Nachtruhe sind Lärmimmissionen besonders unangenehm und sicherlich wenig gesundheitsfördernd. Daher können Sie sicherlich nachvollziehen, dass das geplante Bauvorhaben große Vorbehalte auslöst und dringend die Anwohnerinteressen berücksichtigt werden müssen. Da sind die Bezirksvertreter der BV Kalk wohl umtriebiger als die der BV Porz!

Egal aus welcher Richtung der zukünftige Verkehr vom und zur Baustelle bzw. später zum Logistikzentrum erfolgen soll, so kann man sich kaum eine Situation vorstellen, die dann ohne großes Verkehrschaos auskommt. Drei unmittelbare Autobahnausfahrten sorgen bereits regelmäßig für Verkehrsprobleme an der Kreuzung Frankfurter Straße/Maarhäuser Weg/Steinstraße. Erhöhter Verkehr sorgt regelmäßig für Staus auf der Steinstraße, die mitunter bis zum Stadtteil Finkenbergr reichen. Verkehr in Richtung Eil und in Abbiegerrichtung Maarhäuser Weg dürften für noch mehr Rückstaus sorgen. Der zugenommene LKW-Verkehr durch den Stadtteil Rath-Heumar hat aus anderen Gründen zu einem erhöhten Durchfahren von LKW's und dadurch wohl zu einer erhöhten Sensibilität in Sachen Logistikzentrum geführt. Von dort aus wäre u. U. die Eiler Straße eine Option der Anfahrt für den LKW-Verkehr.

Die kommunizierten Zahlen nach Inbetriebnahme wirken ebenfalls alles andere als beruhigend:

- Betrieb des Logistikzentrums: 7 Tage die Woche/24 Stunden
- Fahrzeugbewegungen: Be- und Entladen von LKW's max. 275 je Tag/24 Std.
- Insg. 550 ein- und ausfahrten je Tag/24Std.
- 65 LKW's sowie 130 Ein- und Ausfahrten in der am stärksten ausgelasteten Stunde
- 250-300 PKW's über 24Std.
- Insg. 600 Ein- und ausfahrten je Tag/24 Std.
- 130 PKW's sowie 260 Ein- und Ausfahrten in der Spitzenstunde

Die Baumaßnahme zum geplanten Logistikzentrum umfasst ein sehr großen Teil entlang eines Teiles der Hansestraße sowie zwischen Theodor-Heuss-Straße und Maarhäuser Weg. Die Dauer der Baumaßnahme dürfte sich hinziehen.

Daher meine Frage an Sie, was hat die BV Porz bisher konkret unternommen, um die Belastungen hinsichtlich Verkehrsführung, Lärm und Schmutz zu vermeiden? Gibt es hier einen Lösungsdialog mit der BV Kalk, um übergreifende Lösungen zu finden?
Wer sind ggf. die fraktionsübergreifenden Ansprechpartner vor Ort für mich? Kontaktdaten wären sehr freundlich.

Ich bedanke mich vorab bereits für Ihre Rückantwort und stehe gerne für weitere Fragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Von: [REDACTED]
An: [61-ToeB](#)
Cc: [REDACTED]; [Leman, Ute](#)
Betreff: Städtebauliches Planungskonzept Arbeitstitel: Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg
Datum: Donnerstag, 22. September 2022 09:23:49

Sehr geehrte Frau Leman,

mit Schreiben vom 14.09.2022 baten Sie mich um Stellungnahme zum obengenannten Planungskonzept.

Die in den Erläuterungen zur Planaufstellung unter Punkt 8. (Umweltbericht) im Rahmen der Umweltprüfung Bebauungsplanverfahren benannten notwendigen Gutachten sind im erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad aus meiner Sicht ausreichend.

Dennoch möchte ich im Sinne des §1 Absatz 6 Satz 1 BauGB (Klimaschutz und Klimaanpassungen, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse), §1 Absatz 6 Satz 7c (umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt) und §9 Absatz 1, Satz 23 und 24 BauGB (Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen), folgende Anregungen machen:

- Bei einem städtebaulichen Planungskonzept der vorliegenden Größe sollte mehr getan werden um auf eine Verbesserung des klimatischen Zustandes nach der Bebauung hinzuwirken. Ideen was alles getan werden kann, wurden z.B. im Hitzeaktionsplan entwickelt. <https://www.stadt-koeln.de/artikel/67953/index.html>
- Aus meiner Sicht wäre es zu begrüßen, wenn Fassadenbegrünungen/Dachbegrünungen und das Konzept „Stadtblau“ (Stadtblau=die Anlage von Gewässern, z.B. Fließgewässer, Seen, Teiche, Brunnen, Springbrunnen etc.) in die Planungen einfließen würden.
- Im Sinne eines vorsorgenden Gesundheitsschutzes muss auch ein sparsamer Umgang mit den Ressourcen der Natur und eine darauf ausgerichtete Bauweise unbedingt beachtet werden. Gebäude sollten so errichtet bzw. umgebaut werden, dass sie möglichst wenig Heizenergie bzw. Kühlenergie benötigen. Die richtige Ausrichtung der Gebäude zur Sonne kann die Nutzung der Sonnenenergie (Wärme, Strom) vereinfachen, gleichzeitig muss auch für heiße Sommermonate eine ausreichende Beschattung bzw. Kühlmöglichkeit möglich sein.
- Das Kühlungspotenzial von Böden durch die Verdunstung sollte genutzt werden. Das bedingt einen optimierten Bodenaufbau und eine kontinuierliche Wasserversorgung. Neben den Grünflächen müssen auch Dach- und Fassadenbegrünungen in Trockenzeiten bewässert werden, damit eine Kühlleistung durch Verdunstung möglich ist.
- Durch ein Gutachten sollten die Möglichkeiten zur Nutzung der Solarenergie und die Anpassung an den Klimawandel im Rahmen dieser Planung untersucht werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[REDACTED]

Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin
Gesundheitsamt
532/1 Trinkwasser-und Umwelthygiene
Neumarkt 15-21
50667 Köln

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]
Internet: www.stadt-koeln.de

Der Inhalt dieser E-Mail (einschließlich etwaiger beigelegter Dateien) ist vertraulich und nur für den Empfänger bestimmt. Sollten Sie nicht der bestimmungsgemäße Empfänger sein, ist Ihnen jegliche Offenlegung, Vervielfältigung, Weitergabe oder Nutzung des Inhalts untersagt. Bitte informieren Sie in diesem Fall unverzüglich den Absender und löschen Sie die E-Mail (einschließlich etwaiger beigelegter Dateien) von Ihrem System. Vielen Dank.

The contents of this e-mail (including any attachments) are confidential and may be legally privileged. If you are not the intended recipient of this e-mail, any disclosure, copying, distribution or use of its contents is strictly prohibited, and you should please notify the sender immediately and then delete it (including any attachments) from your system. Thank you.

61
613

**Städtebauliches Planungskonzept,
Arbeitstitel: „Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg“
hier: Stellungnahme zur Frühzeitigen Dienststellenbeteiligung**

Das Umwelt- und Verbraucherschutzamt nimmt aus Sicht der Umweltplanung und der Umweltordnungsbehörden zum o.g. Planungsverfahren wie folgt Stellung:

1. Umweltplanung

1.1. Verkehrslärmschutz

Das Plangebiet ist durch Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr vollständig und aus dem Flugverkehr zum Teil erheblich belastet. Zudem wirken Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr gänzlich und aus dem Flugverkehr teilweise ein.

Die Hauptemittenten sind die süd-westlich, in ca. 300 m Entfernung, verlaufende BAB A59/A559, der nördlich gelegene Maarhäuser Weg/L99 sowie die östlich am Plangebiet verlaufende L358 (Eiler Straße/ Theodor-Heuss-Straße).

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnnachbarschaft ist aufgrund zunehmender Lärmimmissionen durch den planbedingten Mehrverkehr (hier: Pkw und Lkw) zu erwarten.

Sofern ein Aus- und/oder Neubau von Straßen geplant ist, ist eine Prüfung gemäß 16. BImSchV erforderlich.

Im Bebauungsplanverfahren wird eine schalltechnische Untersuchung zu den Einwirkungen auf das Plangebiet, zu den Auswirkungen auf die bestehende Wohnnachbarschaft und den erforderlichen Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

1.2. Verkehrsbedingte Luftschadstoffe

Das Plangebiet liegt außerhalb der Umweltzone der Stadt Köln.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sind der derzeitige Verkehr auf den betroffenen Erschließungsstraßen, sowie das durch das Plankonzept verursachte Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Nach Vorlage dieser Erhebung kann abgeschätzt werden, ob eine gutachterliche Untersuchung der kfz-bedingten Luftschadstoffe erforderlich ist, um festzustellen ob die Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung eingehalten werden.

Ich weise darauf hin, dass Grundlage für eine realitätsnahe Darstellung der Luftschadstoffbelastung eine sorgfältige Erhebung der Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung (LKW-Anteil > 3,5t, Busanteil) ist.

Die Erschließung der Planung ist ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Wegen der hohen innerstädtischen Luftschadstoffbelastung ist es auch für Planungen im Außenbereich ratsam, eine angemessene ÖPNV-Verbindung vorzusehen und den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Das Plankonzept enthält kein Konzept zur Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens (CarSharing-Angebot, Errichtung von Mikrodepots und Fahrradstellplätzen), welches dauerhaft zu einer Reduzierung der Verkehrs- und Luftschadstoffbelastung im gesamten Stadtgebiet führen würde. Das Plankonzept ist hinsichtlich eines zukunftsfähigen Mobilitätsangebots zu überarbeiten.

1.3. Natur und Landschaft

Die derzeitige Nutzung der Flächen ist Ackerland. In der Planvariante geht die Fläche als Freifläche und landwirtschaftliche Produktionsfläche verloren.

Aus Sicht von Natur und Landschaft stellt die geplante Bebauung mit einem Logistikcenter einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens müssen geeignete Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgesetzt werden und eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung mit dem Bewertungsverfahren nach Sporbeck erfolgen.

1.4. Stadtklima / Anpassung an den Klimawandel

Derzeitig ist das Plangebiet eine unversiegelte Ackerfläche. Diese ist windoffen und zeichnet sich durch Kaltluftentstehung aus. Flächen dieser Art sind zur Abmilderung der negativen Klimawandelfolgen sehr wichtig für Köln. Der Wegfall dieser Funktionen kann auch nicht durch Minderungsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden. Daher sollte für die Planverwirklichung eine Alternativfläche gefunden werden. Hier sollte auf Flächen zurückgegriffen werden, die schon versiegelt sind. Beispielsweise die Fläche (ehemaliger Baumarkt) an der Frankfurter Straße Ecke Theodor Heuss Straße.

1.5. Elektromagnetische Felder

Es bestehen keine Bedenken.

2. Umweltordnungsbehörden

2.1. Baumschutz (570/3)

Der nordöstliche Teil des Plangebiets liegt im Bereich des Landschaftsplans.

Im Hinblick auf den Baumschutz wird das Vorhaben kritisch gesehen.

Von den geplanten Pkw- bzw. Lkw-Zufahrten im südwestlichen Bereich des Plangebiets sind Bäume der Baumreihe entlang der Hansestr. potentiell betroffen, die durch den rechtsgültigen Bebauungsplan 74420/03 zum Erhalt festgesetzt sind. Konkrete

Angaben zu den Bäumen, zur Eigentumsfrage und zur Erschließung sind den vorliegenden Planunterlagen nicht zu entnehmen.

Die Unterlagen sind in dieser Form nicht prüffähig.

2.2. Untere Naturschutzbehörde (571)

Freilandartenschutz:

Lediglich eine ASP I in der UVP zu fordern ist nicht ausreichend. Im Verfahren ist für den Wirkraum ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vorzulegen. Hierzu ist eine fachkundige Person (Gutachter) einzubinden. Bei der Erstellung der Unterlage wird dringend empfohlen das "Protokoll einer Artenschutzprüfung" Teil A bzw. B aus "Gemeinsame Handlungsempfehlungen des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 22.12.2010" zu verwenden.

http://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/Handlungsempfehlung%20Artenschutz%20Bauen_mit%20Einf%C3%Bchrungserlass_10_12_22.pdf

Innerhalb des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages sind die Auswirkungen von Glas und Licht auf die Fauna als anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren zu betrachten. Hier ist auch zwingend der Wirkraum mit einzubeziehen. Es ist v. a. auch auf den 24h-Betrieb einzugehen.

Ich weise darauf hin, dass eine Alternativenprüfung zu dem angestrebten Standort stattzufinden hat, die artenschutzrechtliche Privilegierung nach § 44 (5) BNatSchG beinhaltet unvermeidbare Beeinträchtigungen, dies ist im weiteren Verfahren dazulegen.

2.3. Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde (572)

Immissionsschutz

Es wurde bereits im Vorfeld - im Rahmen einer Machbarkeitsstudie - eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. In dieser Untersuchung wurde die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an einem angrenzenden Wohngebiet (WA) bedingt durch die vorherrschende Gemengelage mit den Immissionsrichtwerten für ein MI dargestellt. Die Annahme der MI-Werte wird kritisch gesehen u.a. da im bestehenden B-Plan 74420.05.000.00 in der textlichen Festsetzung für das an das Wohngebiet angrenzende GE 2 folgendes formuliert ist: „Zur Vermeidung von zusätzlichen Immissionen (u.a. Lärmstörungen) in den benachbarten Wohngebieten nur Gewerbebetriebe, Lagerhäuser, Lagerflächen und öffentliche Betriebe zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören“. Daher habe ich um Überarbeitung der Prognose in der Hinsicht gebeten, dass Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte bei der Annahme von WA-Werten dargestellt werden.

Wasser

Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone III B des Wasserwerkes Westhoven. Bei der weiteren Planung sind die Vorschriften der Wasserschutzzonenvorordnung zu berücksichtigen.

Im weiteren Verfahren sind die Möglichkeiten der örtlichen Niederschlagswasser-versickerung zu untersuchen und zu beschreiben.

Abfall

Hinsichtlich des entstehenden Aushubmaterials ist frühzeitig ein Entsorgungs- und Verwertungskonzept zu erstellen. Für Detailfragen ist sich mit der Unteren Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde ins Benehmen zu setzen.

2.4. Vorsorgender Bodenschutz (574/2)

Bodenfunktionsbewertung

Für den Untersuchungsraum liegen großmaßstäbige Bodeninformationen im Maßstab 1:5000 aus Bohrungen vor. Die vorherrschenden Bodenformen (Bodentyp und Substrat bzw. Bodenartengruppe) werde wie folgt benannt:

- Braunerde: sandig-lehmige Braunerde (B43) ca. 85% des Plangebietes
- Braunerde: stark lehmig sandige Braunerde (B52) ca. 12% des Plangebietes
- Braunerde: sandig bis lehmig-sandige Braunerde (B71)

Schutzwürdige Böden

Aus den vorgenannten Bodenformen ist die folgenden als schutzwürdig gemäß den Kriterien für die Reglerfunktion des Bodens für den Wasserhaushalt im 2-Meter-Raum des Geologischen Dienstes NRW klassifiziert:

- Schutzwürdig (bf4_2m): B43

Die Dürreempfindlichkeit der Bodenform B43 wird gemäß der BK50 „Dürre“ des GD,NRW als gering bis mittel eingestuft. Dieser Sachverhalt korreliert mit den Erkenntnissen aus den Bohrungen und der historischen Preußischen Geologischen Karte dieses Gebietes. Im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel haben die Böden B43 hinsichtlich ihres Wasserhaushaltes eine hohe bedeutende positive Funktion/Auswirkung auf das lokale und gebietsbezogen Klima von Rath-Heumar.

Aufgrund ihrer hohen Verdunstungskühlleistung erwärmen sich die Böden tagsüber deutlich langsamer und können somit der Nacht schneller abkühlen und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Klimawandelanpassung.

Belange des Bodenschutzes

Wie schon im Erläuterungsbericht in Punkt 4.1 „Vorhandenes Planungsrecht“ benannt setzt der aktuelle Regionalplan für den potentiellen Planungsbereich „Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche“ fest, die von der Planung regionale Grünzüge überlagert werden.

Vor dem vorgenannten planungsrechtlichen Hintergrund und der oben fachlich beschriebenen hohen Bedeutung der vorherrschenden Bodenform B43 hinsichtlich der Anpassung an den Klimawandel wird diese Vorhaben von der Unteren Bodenschutzbehörde als sehr kritisch bewertet.

Ferner ist aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde jegliche Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen in den Bereichen mit schutzwürdigen Bodenformen (hier B43) zu vermeiden, da diese Böden hinsichtlich der potentiellen Bodenkühlleistung eine hohe Funktionserfüllung besitzen.

Es ist ein Konzept/Lokales Bodenschutzkonzept zu entwickeln, wie die v.g. schutzwürdigen Bodenformen (B43, bf4_2m) ohne Beeinträchtigungen vollständig in die Freiraumplanung bzw. Grünordnungsplanung des Planbereiches integriert werden können.

Eine bodenkundliche Baubegleitung ist frühzeitig an der Konzepterstellung zu beteiligen und in der Ausführungsphase der Bebauung erforderlich. Ferner sind in diesem Konzept die Belange des § 12 BBodSchV zu betrachten.

Sollte es der Planung nicht möglich sein, die v.g. schutzwürdigen Bodenformen vollständig in die Freiraumplanung bzw. Grünordnungsplanung des Planbereiches zu integrieren, so ist eine bodenfunktionale Kompensation für die Verluste der natürlichen Bodenfunktionen erforderlich.

Die Untere Bodenschutzbehörde macht darauf aufmerksam, dass die Belange des Bodenschutzes im Rahmen der Planung und Ausführung gemäß § 4(1) BBodSchG und § 4(1) LBodSchG sowie in der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung des § 1a (3) BauGB nach den Vorgaben/Grundsätzen des § 15 (1+2) BNatSchG und § 31 (1) LNatSchG, NRW sowie des Erlasses vom MBV und MUNLV, NRW vom 31.05.2010 „Bodenschutz in der Umweltprüfung“ zu berücksichtigen sind.

2.5. Boden- und Grundwasserschutz (573)

Im städtischen Kataster der altlastverdächtigen Flächen und Altlasten (gem. § 2 BBodSchG) liegen keine Erkenntnisse über Bodenbelastungen vor.

Grundsätzlich sind die Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Der zuständige Ansprechpartner bei der Unteren Bodenschutzbehörde ist Herr Gerhold (Tel. 0221/ 221 23737).

Ergänzung:

Das Grundwasser unter dem westlichen Teil des vakanten Flurstückes ist mit PFC belastet (Grundwasserschaden Nr. 27_25_0020), was die geplante oberirdische Flächennutzung nicht einschränkt.

Östlich des Flurstückes ragt der Nahbereich (Sicherheitszone von 100 m Breite um eine Fläche aus der belastete Bodenluft entweichen könnte) der Altablagerung/ -deponie Nr. 705 10 in das geplante Flurstück.

Daher ist nicht gänzlich auszuschließen, dass am nordöstlichen Rand des Flurstückes 656 belastete Bodenluft erkundet werden könnte.

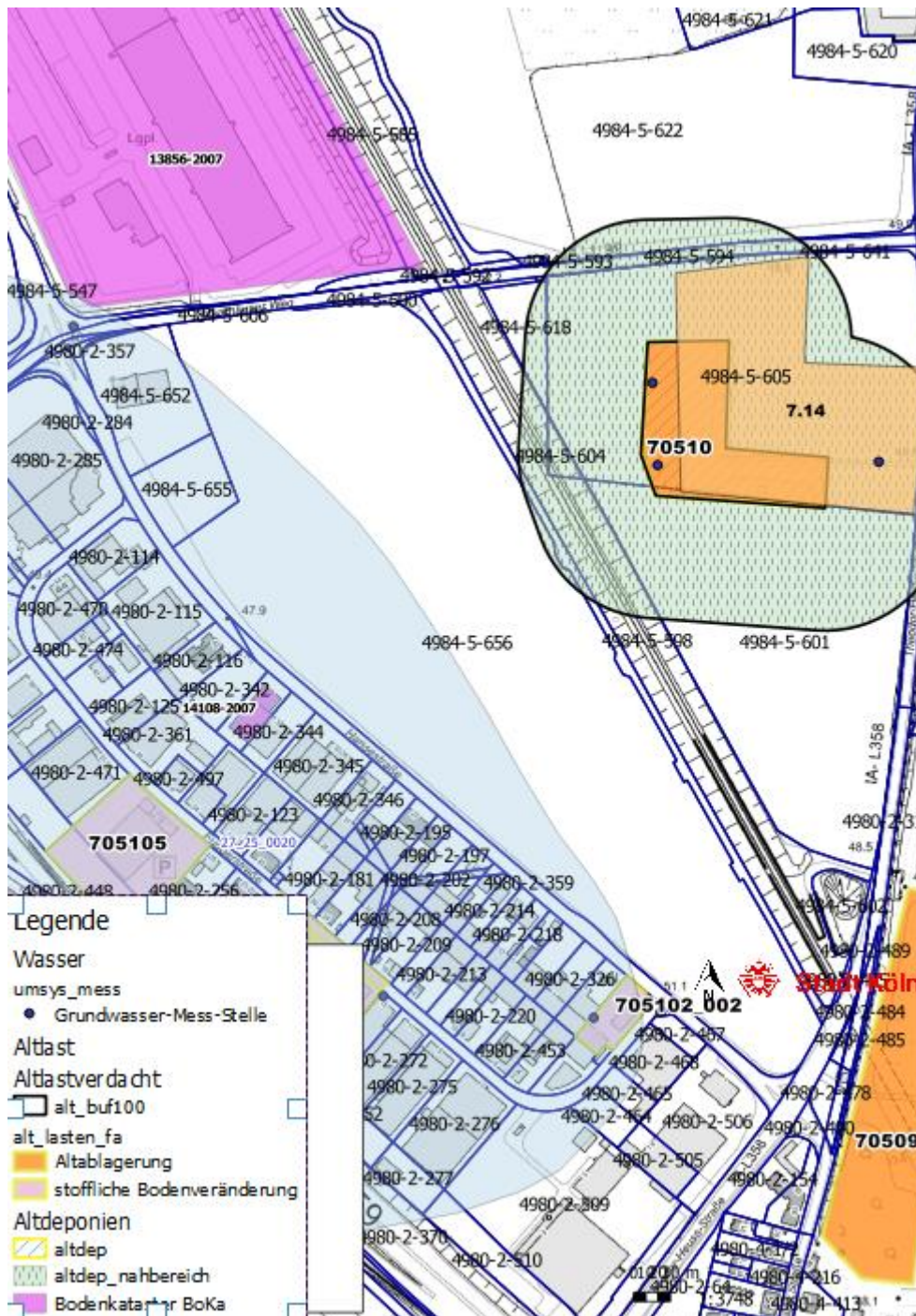


Abbildung 1: Ausschnitt aus der „Altlastenkarte“ der Stadt Köln (Karte ist eingeordnet)

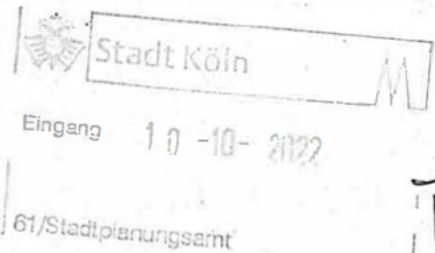
67

671/10

30.09.2022

61

613 Frau Leman



**Frühzeitige Beteiligung der Dienststelle
Städtebauliches Planungskonzept
Arbeitstitel: Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg**

Sehr geehrte Frau Leman,

Zu dem städtebaulichen Planungskonzept habe ich folgende Anmerkungen mit der Bitte um Berücksichtigung im B-Planverfahren:

Im Flächennutzungsplan ist das Plangebiet als Gewerbefläche ausgewiesen.

Ein Teil des Plangebietes gehört zum Landschaftsschutzgebiet L 22: Landschaftsraum Gut Leidenhausen und Freiräume um Brück und ist mit dem Entwicklungsziel 1 (Erhaltung und Weiterentwicklung einer weitgehend naturnahen Landschaft) belegt.

Zu dem Vorhaben ist ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LPF) zu erstellen, in dem die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung bearbeitet wird. Der LPF ist frühzeitig mit mir abzustimmen. Sofern externer Ausgleich erforderlich wird, ist seitens der Vorhabenträgerin im Stadtgebiet, möglichst im gleichen Bezirk bzw. benachbart dem Vorhaben für geeignete, ggf. multifunktionale (Bodenkompensation, Artenschutz) Maßnahmenflächen zu sorgen.

Der vorhandene Baumbestand ist im Rahmen einer Baumbewertung zu beurteilen und möglichst vollständig zu erhalten. Ein- und Ausfahrten sind unter Berücksichtigung schutzwürdigen Baumbestandes zu planen.

Der Grad der Bodeninanspruchnahme/Versiegelungen soll möglichst gering gehalten werden. Unter diesem Aspekt ist auch eine andere Gestaltung des Baukörpers - eher in die Höhe als in die Fläche - zu prüfen. Wege sollten nach Möglichkeit (z. B. Fußwege) nicht voll-, sondern un- oder teilversiegelt angelegt werden.

Die Gebäude sollen mit Dach- und Fassadenbegrünung versehen werden.

Der rechtskräftige B-Plan Nr. 74420/02 wird teilweise überplant. Davon ist auch ein ca. 10 m breiter Streifen mit Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern betroffen. Dies ist im LPF entsprechend zu berücksichtigen.

Entlang des Maarhäuser Wegs an der Nordgrenze des Plangebietes sind planfestgestellte Ausgleichsmaßnahmen vorhanden. Sie dürfen nicht überplant werden.

Das Plangebiet ist partiell und kleinräumig Starkregen-gefährdet. Maßnahmen zum Umgang mit Starkregenereignissen sind einzuplanen.

Beim Scoping-Termin am 28.09.2022 wurde von 57 angeregt, Alternativstandorte zu prüfen, insbesondere wurde auf einen ungenutzten Baumarktstandort an der Frankfurter Straße hingewiesen. Durch die Nutzung eines bereits bestehenden Standortes würden die negativen Begleiterscheinungen eines Baus in der freien Landschaft hinsichtlich ökologischer, aber auch klimatischer Beeinträchtigungen wie bei der Kaltluftentstehung/-versorgung deutlich geringer ausfallen. Die Prüfung von Alternativstandorten unter diesen Aspekten wird daher von mir unterstützt.

Mit freundlichen Grüßen



Von: [REDACTED]
An: [61-ToeB](#)
Betreff: frühzeitige Beteiligung der Dienststellen, hier: städtebauliches Planungskonzept, Arbeitstitel: Lidl-Logistik
Maarhäuser Weg
Datum: Dienstag, 25. Oktober 2022 08:12:22

Sehr geehrte Damen und Herren,

grundsätzlich bestehen gegenüber der eingereichten Planung keine denkmalpflegerischen Bedenken.

Südöstlich des Planungsgebietes befindet sich die denkmalgeschützte Schlossanlage Röttgen (Denkmalistennummer 7834). Daher ist bei der Planung darauf zu achten, dass die Bebauung - wie derzeit vorgesehen - möglichst weit vom Denkmal abrückt. Gegenüber der Ausführung eines Parkplatzes im südöstlichen Bereich des Planungsgebiets bestehen keine Bedenken.

Kritisch wird die Massivität und Höhe des Gebäudes gesehen, die in dieser Form in der näheren Umgebung nicht zu vorfinden ist. Für eine bessere Einfügung in die Umgebung, wäre ein weniger massives Gebäude wünschenswert.

Sollte sich an der grundsätzlichen Planung etwas ändern, so ist 48 wieder zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

23
234/1

27.10.2022

61
613
Frau Leman



Eingang 03 -11- 2022

61/Stadtplanungsamt

12.03/11

Städtebauliches Planungskonzept
Arbeitstitel : Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg

Sehr geehrte Frau Leman,

gegen das städtebauliche Planungskonzept mit dem Arbeitstitel
„Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg“ bestehen seitens 234 keine Bedenken.

Im Geltungsbereich des städtebaulichen Planungskonzepts liegt ein ca. 65 m breiter, parallel zur Hansestraße verlaufender Streifen des seit dem 04.05.1992 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 74420/03. Dieser setzt für den vorstehend genannten Bereich jeweils ein Gewerbegebiet der Klasse GE 1 und GE 2 fest.

Es existieren keine weiteren Ortssatzungen gem. BauGB oder BauO NRW.

Sonstiges:

- Bauschutzbereich Flughafen Köln-Bonn
- Schutzbereich Köln-Bonn-Radar
- Anlagenschutzbereich "Bauwerke"/"Windkraft" gemäß § 18a LuftVG (BAF)
- Planfeststellungsverfahren (2x) Bahntrasse „Köln/Bonn Flughafen“
- Das gesamte städtebauliche Planungskonzept liegt in der Nachtschutzzone des Köln/Bonner Flughafens.
- Altlastverdachtsfläche Nahbereich Nr. 70510 betreffend einen geringfügigen Teilbereich im Nordosten des künftigen Plangebietes
- Für ca. die Hälfte des Plangebietes wird das Landschaftsschutzgebiet L 22 „Königsforst und vorgelagerte Freiräume“ ausgewiesen.
- Die Wasserschutzgebiete WSG Westhoven III B sowie Erker Mühle III B durchschneiden das gesamte städtebauliche Planungskonzept.

Im Geltungsbereich des städtebaulichen Planungskonzeptes sind keine Baulasten eingetragen.

Anlage 2: Erläuterung zur Planaufstellung Punkt 4.3 „Landschaftsplan“

Laut KölnGIS lautet die Bezeichnung des Landschaftsschutzgebietes nicht „Landschaftsraum Gut Leidenhausen und Freiräume um Brück“, sondern „Königsforst und vorgelagerte Freiräume“.

Bodenordnungsverfahren sind nicht erforderlich

Mit freundlichen Grüßen



Eingang 03 -11- 2022

61/Stadtplanungsamt

Städtebauliches Planungskonzept

Arbeitstitel: Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg in Köln-Porz-Gremberghoven

hier: Stellungnahme von VIII/2

Die Koordinationsstelle Klimaschutz (VIII/2) verweist auf die Wichtigkeit der möglichst frühzeitigen Einbeziehung von Klimaschutz-Kriterien in die Planung und nimmt die Möglichkeit, zum o. g. Entwurf Stellung zu beziehen, gern wahr. Vor dem Hintergrund der Klimanotstand-Beschlussfassung am 9. Juli 2019 durch den Rat der Stadt Köln und dem damit verbundenen Bekenntnis zum klimaneutralen Köln folgen die nachstehenden Ausführungen dem Ziel einer möglichst klimagerechten, also klimaschonenden Planung gemäß § 1 (5) BauGB¹.

Am 17. März 2022 hat der Rat der Stadt Köln die „Leitlinien zum Klimaschutz in der Umsetzung nicht-städtischer Neubauvorhaben in Köln“ beschlossen. Die Klimaschutzleitlinien finden in allen Bebauungsplanverfahren Anwendung, in denen die förmlichen Beteiligungen nach § 4 Abs. 2 BauGB zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch nicht eingeleitet wurden. Im vorliegenden Fall greifen die Klimaschutzleitlinien.

Ziel der vorliegenden Planung

Die Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG beabsichtigt auf dem rund 13 ha großen, derzeit landwirtschaftlich genutzten Areal in Porz-Gremberghoven ein Logistikzentrum mit der Funktion einer Regionalgesellschaft (u. a. Warenlagerung, -bereitstellung, -auslieferung, Filialverwaltung, Wertstoffrecycling etc.) mit künftig rund 250 bis 300 Mitarbeitenden zu errichten. Das Plangebiet wird über die Hansestraße im Süden erschlossen. „Das Plangebiet liegt im Nahbereich der Anschlussstelle Köln-Gremberghoven zur Autobahn A 559 und der Anschlussstelle Köln-Rath zur A 59 (in Richtung A 3)“ (vgl. Anlage 2, S. 2). Es ist über die Linien 151 und 154 an das Busnetz angeschlossen, ein direkter Bahnanschluss besteht nicht.

Rund 80 % der Flächen sollen überbaut werden.

Das Logistikzentrum ist mit ca. 48.000 m² und einer Höhe von 22,50 m zuzüglich Dachaufbauten konzipiert. Die Erschließung soll mit getrennten Anbindungen (LKW/PKW) an die Fuggerstraße erfolgen. Ein Mitarbeitenden-Parkplatz mit ca. 250 Stellplätzen ist vorgesehen.

Aufgrund der Lagerung von gekühlten und tiefgeköhlten Produkten ist eine Anlagenkühlung mit natürlichem Ammoniak geplant, die eine Genehmigung nach BImSchG notwendig macht.

Die verkehrlichen Bewegungen werden wie folgt kalkuliert: „Lastkraftwagen: Be- und Entladung von maximal 275 Lastkraftwagen je Tag (24 Stunden), Insgesamt maximal 550 Ein- und Ausfahrten je Tag (24 Stunden), 65 Lastkraftwagen sowie 130 Ein- und Ausfahrten in der am stärksten ausgelasteten Stunde. Personenkraftwagen: 250 bis 300 Personenkraftwagen (24 Stunden), Insgesamt 600 Ein- und Ausfahrten je Tag (24 Stunden), 130 Personenkraftwagen sowie 260 Ein- und Ausfahrten in der Spitzenstunde“ (vgl. Anlage 2, S. 4).

Insgesamt ist, „wenn auch in sehr kleinem Umfang, mit einer geringfügigen Entlastung der städtischen Verkehrsinfrastruktur“ zu rechnen (vgl. Anlage 2, S. 5).

Auf die Einhaltung der Klimaschutzleitlinien (hier: Nichtwohnnutzung) mit den entsprechenden verbindlichen Vorgaben wird auf S. 4 explizit verwiesen. „Als Maßnahmen zur Klimaanpassung und zur Minderung ökologischer Eingriffsfolgen sind Begrünungsmaßnahmen und Regenwasserversickerung vorgesehen. Hierfür ist im weiteren Verfahren ein Konzept zu er-

¹ Die Klimawandelanpassung bringt gemäß § 1 (5) BauGB ebenfalls Anforderungen mit sich (57).

stellen. Durch ein möglichst integriertes Gesamtkonzept sollen Synergieeffekte erzielt werden“ (vgl. Anlage 2, S. 4). „Als Neubebauung einer bisher agrarisch genutzten Fläche wird das Vorhaben Auswirkungen auf das Klima haben. Durch die geplante umfangreiche Versiegelung wird es sich zudem voraussichtlich auch auf das Mikroklima auswirken“ (vgl. Anlage 2, S. 5). „Im weiteren Verfahren wird darüber hinaus geprüft, welche weiteren Maßnahmen festgesetzt werden können, um dem Klimawandel entgegenzuwirken und um neu entstehende Belastungen des Mikroklimas zu mindern. Zudem werden Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel festgesetzt“ (vgl. Anlage 2, S. 5). Dies betrifft u. a. die Begrünung.

Anforderungen und Empfehlungen zum Klimaschutz

Klimaschutz beginnt beim schonenden bzw. bewussten Umgang mit den endlichen Flächenressourcen. Unabhängig von der konkreten Befassung mit der hier vorliegenden Logistikimmobilien-Planung befürwortet VIII/2 aus diesem Grund, falls noch nicht geschehen, eine Prüfung von geeigneten Standortalternativen möglichst mit Schienenanschluss², um zum einen die Versiegelung von bisher unbebauten Flächen in erheblichem Ausmaß zu vermeiden und zum anderen Container und Trailer möglichst schienenengebunden zu transportieren.

Sofern an dem vorgeschlagenen Standort festgehalten wird, sind die verbindlichen Vorgaben der Klimaschutzleitlinien einzuhalten (s.o.), die Empfehlungen sollten schon allein aufgrund der Dimension der Planung vollumfänglich umgesetzt werden: Demnach sind die passiven Maßnahmen zum Schutz vor sommerlicher Überhitzung aktiven Kühlmaßnahmen generell vorzuziehen. Dach- und Fassadenbegrünungen sind einzuplanen. Die Förderung alternativer Formen klimaneutraler Mobilität in geeigneten Konzepten ist erforderlich, dies betrifft die Mobilität der Mitarbeitenden ebenso wie den Schwerlastverkehr (Ausführungen s.u.).

Maßnahmen der Klimawandelanpassung sind unbedingt umsetzen und sollten in Abstimmung mit zuständigen Dienststellen mit denen zum Klimaschutz sinnvoll verschränkt werden.

Jenseits dieses ersten Moduls der Klimaschutzleitlinien wird darüber hinaus die Beachtung von Kriterien der Nachhaltigkeit bzw. Kreislaufwirtschaft (cradle to cradle) befürwortet; mit dem Ziel einer ganzheitlichen Planung regt VIII/2 eine Orientierung an den DGNB³-Kriterien im Bereich Logistikimmobilien oder vergleichbaren Systemen wie BREEAM oder LEED⁴ an, die dem Standort bzw. der Erreichbarkeit eine hohe Relevanz in der Bewertung beimessen.

Auch die Baustellenlogistik ist im Fall der Realisierung zu berücksichtigen.

² reaktiver oder neu verlegter Anschluss; ggf. kann die KVB-Schieneninfrastruktur genutzt werden.

³ Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen

⁴ Neben der Auswahl von Baumaterialien und dem Einsatz regenerativer Energien leisten z. B. auch Kriterien wie die Effizienz im Wasserverbrauch und der Umgang mit vermeintlichen Abfällen (sortenrein mit dem Ziel der Recycling) einen Beitrag auf dem Weg zu nachhaltig bewirtschafteten Objekten.

In Ergänzung der baurechtlich relevanten Forderungen nimmt VIII/2 das Planverfahren zum Anlass, Anregungen zu einer nachhaltige(re)n Organisation der Logistik zu geben, dies vor dem Hintergrund der bis 2035 angestrebten Klimaneutralität und entsprechenden Gutachten.

Die folgenden Anregungen bedürfen der Abstimmung bzw. Koordination mit Dezernat III.

Gemäß der Zielsetzung, den Güterverkehr⁵ in Köln so zu organisieren, dass die klimatischen Auswirkungen so gering wie möglich sind, sollten in Abstimmung mit dem Vorhabenträger Möglichkeiten der Reduzierung⁶ bzw. Verlagerung von Verkehren (z. B. durch Schaffung von entsprechenden Infrastrukturen inkl. Speichermöglichkeiten) bzw. der Umstellung⁷ von konventionellen auf alternativen Antrieb, auch in der Intralogistik, ausgelotet werden. Auch sollten frühzeitig BMM-Maßnahmen⁸ eingeleitet werden, um den Umweltverbund zu stärken.

⁵ „Wirtschafts- und Güterverkehre mit leichten und schweren Nutzfahrzeugen verursachten 2019 in Köln mit 657.000 Tonnen rund 26% der verkehrlichen CO₂-Emissionen. Von diesen Emissionen entfielen 74% auf Lkws über 3,5 Tonnen und 26% auf leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen“ (Auszug aus dem Gutachten zum klimaneutralen Köln 2035). Aus Klimaschutzsicht sind v. a. die schweren Sattelzugmaschinen in den Blick zu nehmen: Nach Angaben von Energy4Climate NRW „umfassen sie 5 % des LKW-Bestandes, aber sind für 50 % der CO₂-Emissionen der Nutzfahrzeuge verantwortlich“ (vgl.: <https://www.energy4climate.nrw/mobilitaet/kfz-nutzfahrzeuge-1/schwere-nutzfahrzeuge>).

⁶ z. B. durch Lager- und Frachtkooperationen, z. B. zu gemeinsam mit anderen Unternehmen betriebenen City-Logistik-Hubs (Stichwort Green Logistik); durch Einsatz von digitalen Technologien und Systemen, die die Planung von Lieferwegen unterstützen und die Konsolidierung von Lasten priorisieren (z. B. Vermeidung von Leerfahrten); durch Automatisierung sowie durch die Nutzung von digitalen und KI(Künstliche Intelligenz)-gesteuerten Lagerprozessen zwecks Materialflussoptimierung und dem Ziel, den Lagerplatz optimal auszunutzen und somit direkt und indirekt einen Klimaschutzbeitrag zu leisten (durch verringerten Bedarf z. B. an künstlicher Beleuchtung und sparsamen Flächenverbrauch)

⁷ Gegenwärtig dominiert im Güterverkehr noch der Dieselantrieb. V. a. im Bereich von leichten Nutzfahrzeugen und Flurförderfahrzeugen bietet sich, abhängig von der Marktverfügbarkeit und den konkreten Anforderungen, vielfach ein elektrischer Antrieb an. Das Angebot an schweren Nutzfahrzeugen mit elektrischen Antrieben ist noch sehr gering. Der Antrieb mit Batterien wird aktuell v. a. im Kontext der Last-Mile-Logistik diskutiert (elektrische LKW mit Stromversorgung aus Oberleitungen sind nach überschlägigen Recherchen eher selten und mit hohem infrastrukturellem Aufwand verbunden), wohingegen im Fernverkehr mit Distanzen über 250 km der Brennstoffzellenantrieb vielfach von Vorteil ist. Die Markteinführung der Wasserstoff-LKW ist ab 2023/24 angekündigt. Biomethan ist als Antrieb schwerer LKW und Sattelschlepper grundsätzlich geeignet, konkurriert aber mit anderen Anwendungen (vgl.: <https://www.energy4climate.nrw/mobilitaet/kfz-nutzfahrzeuge-1/schwere-nutzfahrzeuge>).

⁸ z. B. Beratung, Kooperationen, Förderung und Schaffung von z. B. Sharing- oder Leasingangeboten

Projekt „Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg“ in Köln-Porz-Gremberghoven

Beteiligung der Fachdienststellen nach §4 Abs. 1 BauGB

Hier: Stellungnahme 611/3

Sehr geehrte Frau Leman,

zum o. g. Verfahren haben Sie in Ihrem Schreiben vom 14.09.2022 um Stellungnahme insbesondere im Hinblick auf eine Umweltprüfung gebeten. Aufgrund meiner Bitte um Fristverlängerung – bedingt durch personelle Engpässe – erfolgt meine Stellungnahme erst heute.

Für die Umsetzung des Bebauungsplanverfahrens ist eine formale Umweltprüfung gemäß §2a BauGB erforderlich. Die relevanten Umweltbelange wurden ermittelt und bewertet.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind folgende Auswirkungen auf die Umwelt und die Erforderlichkeit von Gutachten erkennbar:

- Das Plangebiet wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Durch die Planung geht eine große Fläche landwirtschaftlich nutzbaren Bodens unwiederbringlich verloren. Aus diesem Grund ist an erster Stelle dringend zu prüfen, ob eine **alternative Fläche** für die Planung zu finden ist.
- Da das Plangebiet zudem zu einem großen Teil unter den **Landschaftsplan** mit seinen Zielen fällt (Landschaftsschutzgebiet „Königsforst und vorgelagerte Freiräume“), ist eine Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde erforderlich.
- Festsetzung von Ausgleichs- und Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen bezüglich Pflanzen, Boden und Klima
 - o Es sind die Anforderungen an den Artenschutz zu beachten. Hierfür ist die Vermeidung der Tatbestandsvoraussetzungen der Zugriffsverbote aus § 44 BNatSchG zumindest mittels einer **artenschutzrechtlichen Prüfung (ASP) Stufe I** auszuschließen.
 - o Der Baumbestand sollte bereits frühzeitig in einem **Baumgutachten** erfasst und bewertet werden und die Planung auf den Erhalt der Bäume hin optimiert werden. Ziel ist es, den Baum-/ Vegetationsbestand möglichst zu erhalten und in das Konzept zu integrieren (Vermeidungsgebot, § 13 ff. BNatSchG).
 - o Im weiteren Verlauf des Verfahrens wird in Abstimmung mit 67 ein **Grünordnungsplan (GOP)** zu erstellen sein.
 - o Im Hinblick auf den Grad der Schutzwürdigkeit der Böden, die natürlichen Bodenfunktionen und evtl. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen nehmen Sie bitte Kontakt zu 57 auf.
 - o Das Plangebiet ist in der „Planhinweiskarte zukünftige Wärmebelastung“ teilweise als „klimaaktiv“ (Klasse 4), größtenteils jedoch bereits als „belastete Siedlungsfläche“ (Klasse 3) definiert. Durch eine Versiegelung und Bebauung des aktuell unbebauten Areals führt das Vorhaben zu einer Degradierung des Klimatoptyps,

wodurch mit einer Zunahme der Wärmebelastung zu rechnen ist. Zudem geht diese Fläche als Kaltluftentstehungsfläche verloren.

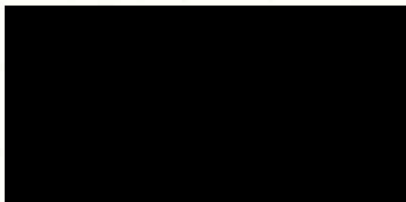
- Für das Vorhaben sind die **Klimaschutzleitlinien** der Stadt Köln anzuwenden. Die Nutzung von **Photovoltaik-Anlagen** auf den Dachflächen – ggf. in Kombination mit einer Dachbegrünung und einem Retentionsdach – ist dringend angeraten.
- Auch die **Fassadenbegrünung** ist hierbei eine wichtige Maßnahme gegen die Folgen des Klimawandels. Die Planung bodengebundener Fassadenbegrünung muss aufgrund des erhöhten Platzbedarfes (vor dem Gebäude) bereits frühzeitig einkalkuliert werden. Hierzu gehört ebenfalls ein entsprechendes **Bewässerungskonzept**.
- Die **Oberflächenversiegelung** ist auf das notwendige Maß zu begrenzen. Stellplätze für PKWs sollten nach Möglichkeit in einer Tiefgarage oder auf den Dachflächen situiert sein.
- Der Geltungsbereich ist zwar nicht von (Grund-) Hochwasser betroffen, jedoch sind in einzelnen Bereichen des Grundstücks gemäß den Starkregengefahrenkarten der StEB bei Starkregenereignissen aller Jährlichkeiten mäßige Wasseransammlungen zu erwarten. Es ist ein **Entwässerungskonzept** (§44 LWG), **Überflutungsnachweis/-prüfung** nach DIN 1986-100 (Abstimmung mit StEB, Herr Knippenberg) sowie ein **Versickerungskonzept** (Abstimmung mit Fr. Melanie Reinartz (572/1) mit entsprechenden Maßnahmen zur Rückhaltung und verzögerten Ableitung von Niederschlägen gemäß des Schwammstadt-Konzepts zu erstellen.

Hinweis: Diagonal durch das Plangebiet verläuft die Grenze der Wasserschutzzonen IIIB der Wassergewinnungsanlagen Erker Mühle im Norden und der Westhofen im Süden. Die jeweiligen WSGVO sind maßgeblich für die Versickerungsvorgaben.

- In Fortführung einer ersten Machbarkeitsstudie ist eine **vertiefende schalltechnische Untersuchung einschließlich eines Konzeptes für aktive & passive Schallschutzmaßnahmen** durchzuführen, um die umliegenden Nutzungen zu schützen (Abstimmung mit 574/3, Herr Feldmann). Neben den Lärmimmissionen durch die Autobahn, den Straßenverkehr, den Flugverkehr sowie die DB-Trasse ist hier auch der Gewerbelärm seitens der benachbarten Betriebe sowie die Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft gesondert zu betrachten.
- Es ist darauf hinzuweisen, dass bei der **Lagerung von Ammoniak, gefährlichen Wertstoffen und Feuerwerkskörpern** eine Prüfung des Emissionsschutzes erforderlich ist. Darüber hinaus ist ein entsprechender Sicherheitsabstand zu Räumen für den dauerhaften Aufenthalt von Menschen bei der Planung zu berücksichtigen.

Das Projekt ist bei der Umweltprüfung aktuell nicht personalisiert. Daher bitte ich um Zusage der Stellungnahmen seitens 4512, 48, 57, 67 sowie der StEB nach Ablauf der Frist für die 4.1er-Beteiligung an das Postfach 611-3-Umweltpruefung@stadt-koeln.de.

Mit freundlichen Grüßen



62
621/2-62.21.01-75419/03



21.11.2022



Eingang 23.11.2022

613

61/Stadtplanungsamt

61
613

11.23/11
F. Leman

Stellungnahme im Bauleitplanverfahren
hier: vorhabenbezogener Bebauungsplan (VEP) 75419/03
Arbeitstitel: Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg in Köln-Eil

Sehr geehrte Frau Leman,

die verspätete Rückmeldung zu dem o.g. Vorhaben bitte ich zu entschuldigen. Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 14.09.2022 nehme ich zu den erschließungsrechtlichen und beitragsrechtlichen Belangen von 62 sowie hinsichtlich der verkehrstechnischen Belange von 64, 66 und 68 sowie der stadtbahnrechtlichen Belange von 69 zusammenfassend wie folgt Stellung:

Das Plangebiet wird von der bereits bestehenden Erschließungsanlage Hansestraße erschlossen. Diese unterliegt in dem hier interessierenden Abschnitt nicht mehr der Erschließungsbeitragspflicht gemäß §127ff BauGB. Straßenbauliche Maßnahmen, die eine Beitragspflicht nach § 8 KAG NRW auslösen würden, sind derzeit nicht bekannt.

Bei den ebenfalls angrenzenden Straßen Maarhäuser Weg (L 99) und Theodor-Heuss-Straße (L 358) handelt es sich derzeit um freie Strecken klassifizierter Straßen. In dieser Eigenschaft üben sie keine Erschließungsfunktion aus und unterliegen nicht der Erschließungsbeitragspflicht. Bei einer Umstufung zur Ortsdurchfahrt wäre dies neu zu bewerten.

Aus straßenrechtlicher Sicht bestehen gegen das o.g. Vorhaben keine Bedenken.

Seitens 64, 66 und 68 wird zu dem o.g. Vorhaben Folgendes angemerkt: Es wird von einem Betrieb des Logistikzentrums an sieben Tagen je Woche und 24 Stunden je Tag ausgegangen. Insgesamt werden somit bis zu 550 Lkw- und 600 Pkw Ein- und Ausfahrten je Tag (24 Stunden) prognostiziert. In der Spitzenstunde werden 130 Lkw- bzw. 260 Pkw Ein- und Ausfahrten erwartet.

Bei Realisierung des o.g. Vorhabens muss demnach von einer erheblichen Verkehrserzeugung ausgegangen werden, die das umliegende Straßennetz stark belasten wird. Die Fahrbeziehungen von und zu der A 559 werden u. a. Einfluss auf die Belastung der bereits hoch ausgelasteten Frankfurter Straße (B 8) nehmen.

Die verkehrlichen Auswirkungen des o.g. Vorhabens sind daher zwingend im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zu beurteilen. Hierbei sind unter anderem Maßnahmen darzustellen, die für die Abwicklung der Zusatzverkehre erforderlich sind. Die verkehrliche Untersuchung sollte auf vorhandene Verkehrsuntersuchungen im Umfeld des o.g. Vorhabens, insbesondere im Kontext der Frankfurter Straße (B 8) und deren möglichem vierspurigen Ausbau, aufbauen. Hinsichtlich der erforderlichen Verkehrsuntersuchung gab es bereits erste Abstimmungen bzw. Festlegungen zum Untersuchungsraum und zum Inhalt mit 68. Diese Abstimmungen sind fortzuführen.

Ergänzend zu den bisherigen Abstimmungen müssen nach Einschätzung von 64 im Rahmen der Untersuchung noch folgende Lichtsignalanlagen/Knotenpunkte zusätzlich zu dem bereits abgestimmten Untersuchungsraum betrachtet werden:

- Theodor-Heuss-Straße (L 358) / Rudolf-Diesel-Straße
- Frankfurter Straße (B 8) / Theodor-Heuss-Straße (L 358)
- Frankfurter Straße (B 8) / Ferdinand-Porsche-Straße

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen müssen die vorhabenbedingten Auswirkungen und die sich daraus ergebenden Anpassungsnotwendigkeiten aufgezeigt werden. Sofern Anpassungen an Lichtsignalanlagen erforderlich werden, sind diese mit 64 und mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abzustimmen. Erst auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung kann eine verkehrliche Bewertung des o.g. Vorhabens und dessen Verträglichkeit im Untersuchungsgebiet erfolgen.

Zusätzlich wird die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes gefordert, welches Grundlage für eine intelligente und multimodale Verknüpfung für eine zukunftsorientierte Mobilität schaffen soll. Dies begründet sich darin, dass von mindestens 250 bis 300 Mitarbeitenden in Vollzeit ausgegangen wird. Für die Mitarbeitenden werden derzeit 250 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Ziel des Mobilitätskonzeptes soll es in diesem Zusammenhang sein, die entstehenden Kfz-Verkehre zu minimieren und die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse durch alternative Mobilitätsangebote abzudecken. Umfang und Inhalt des Mobilitätskonzeptes sind hierbei mit 68 abzustimmen.

Das o.g. Plangebiet ist durch den ÖPNV erschlossen. Hierbei ist jedoch in der Anlage 2 zu ergänzen, dass das Plangebiet über die Buslinien nicht nur an die S-Bahn, sondern auch an die Stadtbahnlinie 7 angeschlossen ist. Hinsichtlich eines zu erstellenden Mobilitätskonzeptes ist zu prüfen, ob die Kapazitäten und die Bedienzeiten des Busverkehrs ausreichend sind.

Entsprechend dem beschlossenen Radverkehrskonzept Porz (Vorlage 1962/2022; dieses ist unter <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?kvonr=109095> abrufbar) sind sowohl der Maarhäuser Weg (L 99), die Theodor-Heuss-Straße (L 358) – im weiteren Verlauf trägt sie die Bezeichnung Eiler Straße – als auch die Hansestraße als (zukünftige) Haupttrassen für den Radverkehr vorgesehen. Diese Erschließungsanlagen sind hierbei dem sogenannten gelben Netz zugeordnet, welches eine vom motorisierten Individualverkehr getrennte Führung des Radverkehrs vorsieht. Radfahrende sollen hierbei mittels (abgesetzter) baulicher Radwege bzw. Radfahr- oder Schutzstreifen (auf der Fahrbahn) geführt werden.

Die Radverkehrsanlagen im Bestand sind als unzureichend und nicht dem Radverkehrskonzept Porz entsprechend zu bewerten. Konkret wird hierzu Folgendes angemerkt:

- Der Maarhäuser Weg (L 99) – hier liegt die Baulast bei Straßen.NRW – verfügt im Bestand im Bereich des Plangebietes über keine ausreichenden Geh- und Radverkehrsanlagen. Die Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich.
- Die Theodor-Heuss-Straße (L 358) – auch hier liegt die Baulast bei Straßen.NRW – verfügt im Bestand im Bereich des Plangebietes ebenfalls über keine ausreichenden Geh- und Radverkehrsanlagen. Die Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich. Auf der südlichen Nebenanlage der Theodor-Heuss-Straße (L 358) existiert ein asphaltierter Geh- und Radweg, der allerdings nur umständlich zu erreichen ist.
- Die Hansestraße – hier liegt die Baulast bei der Stadt Köln – verfügt im Bestand im Bereich des Plangebietes über keinen ausreichend breiten bzw. den Regelwerken entsprechenden Radweg. Die Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ist zu prüfen, wie ausreichend dimensionierte Anlagen für den Rad- und Fußverkehr im Umfeld des o.g. Vorhabens umgesetzt werden können. Hierbei ist speziell auf die erforderlichen Flächenbedarfe und Flächenverfügbarkeiten Bezug zu nehmen.

Des Weiteren bestehen die folgenden straßenplanerischen Bedenken:

- Die Zufahrt für Lkw ist aus Richtung Maarhäuser Weg (L 99) aufgrund des spitzen Winkels nur schlecht anfahrbar.
- Aufgrund der Platzverhältnisse in der Hansestraße scheint die Markierung eines Linksabbiegers für die Lkw-Zufahrt kritisch – bei bis zu 550 Lkw Ein-/ Ausfahrten pro Tag aber möglicherweise notwendig. Der tatsächliche Bedarf und die Umsetzungsmöglichkeiten eines Linksabbiegestreifens auf der Hansestraße sind im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zu prüfen.
- Entsprechend der dargestellten Geometrie sind Ein- und Ausfahrten für Lkw über die Hansestraße nur aus und in Richtung Theodor-Heuss-Straße (L 358) zulässig und werden entsprechend durch verkehrsrechtliche Anordnungen absehbar so eingeschränkt.

Seitens 64 wird des Weiteren auf den Umfang des o.g. Vorhabens hingewiesen: Aufgrund dessen hat die Vorhabenträgerin vor dem Baubeginn ein Konzept zum Baustellenverkehr und zu erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen zu erstellen. Danach hat die baustellenbezogene An- und Abfahrt weitgehend den LKW-Vorrangrouten (hierzu wird auch auf den Verkehrskalender-Logistik der Stadt Köln verwiesen) und nur in der lokalen Anbindung über das nachgeordnete Verkehrsnetz auf möglichst kurzem und geeignetem Weg zu erfolgen.

Detailfestlegungen zur bauzeitlichen Inanspruchnahme von öffentlichen Flächen während der Baumaßnahme bleiben den entsprechenden Genehmigungen vorbehalten.

Die Unterbringung von Baustelleneinrichtungsflächen sollte möglichst nur auf den Flächen der Vorhabenträgerin ohne Inanspruchnahme öffentlichen Straßenlandes erfolgen und die Bauablaufplanung hierauf auch ausgerichtet werden.

Ferner sind auch die Bereitstellungsflächen für Lkw zwecks An- und Abtransport von Baumaterialien auf dem Gelände sicherzustellen, da eine Aufstellung im öffentlichen Straßenland aufgrund der vorhandenen Nutzungsintensität im Umfeld zu Behinderungen führen würde.

Seitens 69 bestehen keine Bedenken gegen das o.g. Vorhaben, im Umfeld des Plangebietes befinden sich keine vorhandenen oder geplanten Bauwerke in der Zuständigkeit von 69. Sollte im weiteren Verfahren jedoch eine Lärmschutzwand (LSW) festgesetzt werden, so wird bereits jetzt vorsorglich angemerkt, dass diese dann als "private Lärmschutzwand" festzusetzen ist. Der Bau, die Unterhaltung oder die Übernahme dieser Lärmschutzwand durch 69 kommt nicht in Betracht.

Mit freundlichen Grüßen





Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Stadtplanungsamt@stadt-koeln.de

Stadt Köln
Stadtplanungsamt
Willy-Brandt-Platz 2

50679 Köln

Bauleitplanung

Bebauungsplan Nr. 75419/03, Städtebauliches Planungskonzept,
Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg

Ihr Schreiben 613 Le vom 14.09.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorliegend erhalten Sie die zwischen den Dezernaten 52 (Abfallwirtschaft
- einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz) und 53 (Immissions-
schutz einschließlich anlagenbezogener Immissionsschutz) der
Bezirksregierung Köln abgestimmte Stellungnahme zur o. a. Bauleit-
planung.

a) Allgemeines/Zuständigkeit

Gemäß den vorliegenden Erläuterungen sind im geplanten Logistik-
zentrum auch die Lagerung und Behandlung von Wertstoffen vorge-
sehen. Vermutlich handelt es sich bei den als Wertstoff bezeichneten
Stoffen im rechtlichen Sinne um Abfälle. Ausgehend von der genannten
Lagermenge (mehr als 100 Tonnen) dürfte es sich bei den abfallwirt-
schaftlichen Tätigkeiten (Lagerung und Behandlung) um immissions-
schutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlagen nach Nr. 8.11 und
Nr. 8.12 des Anhangs I der 4. BImSchV handeln, für die voraussichtlich

Datum: 26. Oktober 2022
Seite 1 von 8

Aktenzeichen:

Auskunft erteilt:

Zeughausstraße 2-10,
50667 Köln

DB bis Köln Hbf,
U-Bahn 3,4,5,16,18
bis Appellhofplatz

Besuchereingang (Hauptpforte):
Zeughausstr. 8

Telefonische Sprechzeiten:
mo. - do.: 8:30 - 15:00 Uhr

Besuchstermine nur nach
telefonischer Vereinbarung

Landeshauptkasse NRW:
Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN:
DE59 3005 0000 0001 6835 15
BIC: WELADEDXXX
Zahlungssavise bitte an
zentralebuchungsstelle@
brk.nrw.de

Hauptsitz:
Zeughausstr. 2-10, 50667 Köln
Telefon: (0221) 147 – 0
Fax: (0221) 147 - 3185
USt-ID-Nr.: DE 812110859

poststelle@brk.nrw.de
www.bezreg-koeln.nrw.de



Datum: 26. Oktober 2022
Seite 2 von 8

die Bezirksregierung Köln immissionsschutzrechtlich zuständig wäre. Auf das Logistikzentrum würde dann hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Zuständigkeit das „Zaunprinzip“ des § 2 ZustVU Anwendung finden.

Evtl. ergibt sich eine immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit der Bezirksregierung Köln für das Logistikzentrum auch aufgrund der Anwendung der 12. BImSchV. Dazu wird auf Punkt b) der vorliegenden Stellungnahme verwiesen.

Gemäß telefonischer Information durch Frau Leman aus Ihrem Haus ist zudem vorgesehen, im Logistikzentrum Feuerwerkartikel zu lagern. Einzelheiten zu dieser Lagerung wurden aber noch nicht genannt. Evtl. ist auch diese Lagerung von Feuerwerkartikel genehmigungsbedürftig nach dem BImSchG (Nr. 9.3.2 des Anhanges I der 4. BImSchV). Evtl. ergeben sich aus den Anforderungen an einer solche Lagerung aufgrund des Sprengstoffgesetzes auch noch weitergehende Anforderungen an die vorliegende Bauleitplanung. Eine entsprechende Beteiligung des Dezernates 55 der Bezirksregierung Köln (Herr Hausen, christian.hausen@brk.nrw.de) im weiteren Bauleitplanverfahren wird daher angeregt.

Unter Berücksichtigung, dass es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wird insgesamt angeregt, die Angaben zur immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsbedürftigkeit im weiteren Bauleitplanverfahren entsprechend zu konkretisieren.



b) § 50 BImSchG i. V. mit Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 5a BImSchG
(„Störfallbetriebe“)

Datum: 26. Oktober 2022
Seite 3 von 8

Nach den vorliegenden Erläuterungen soll im Logistikzentrum eine nach BImSchG genehmigungsbedürftige Ammoniak-Kälteanlage errichtet und betrieben werden. Von hier wird davon ausgegangen, dass es sich bei dem genannten Kältemittel „natürliches Ammoniak“ um wasserfreies Ammoniak handelt. Die Menge an Ammoniak wird nicht konkretisiert. Wasserfreies Ammoniak ist unter Nr. 2.5 im Anhang I der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) aufgeführt. Vermutlich kommt es im geplanten Logistikzentrum noch zur Lagerung bzw. Handhabung/Verwendung weiterer Stoffe nach Anhang I der 12. BImSchV (z. B. Feuerwerkartikel).

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf bestimmte Gebiete und Nutzungen (u. a. dem Wohnen dienenden Gebiete, sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, öffentlich genutzte Gebäude) so weit wie möglich vermieden werden. Konkret bedeutet dies, dass im Rahmen der Bauleitplanung angemessene Sicherheitsabstände zwischen Betriebsbereichen und schutzbedürftigen Gebieten bzw. Nutzungen einzuhalten sind. Nach einer ersten hiesigen Einschätzung sind schutzbedürftige Gebiete und Nutzungen im Umfeld des Plangebietes nicht grundsätzlich auszuschließen.



Für das weitere Bauleitplanverfahren sollte daher im Hinblick auf § 50 BImSchG und schwere Unfälle zunächst geklärt werden, ob für das geplante Logistikzentrum die 12. BImSchV Anwendung findet und ob es sich um einen Betriebsbereich nach § 3 Abs. 5a BImSchG handeln wird, für den dann angemessene Sicherheitsabstände zu schutzbedürftigen Gebieten und Nutzungen zu berücksichtigen wären. Zur Klärung der Anwendung der 12. BImSchV auch im Hinblick auf die entsprechenden Regelungen im Anhang I der 12. BImSchV wird auf das seitens der Bezirksregierung Arnsberg dazu erstellte Berechnungstool (Excel-Tool) verwiesen, dass sich unter <https://www.bra.nrw.de/umwelt-gesundheit-arbeitsschutz/umwelt/immissionsschutz-luft-laerm-gerueche/stoerfallrecht/formularechecklisteninfos> findet.

Sofern es sich bei dem Logistikzentrum um einen Betriebsbereich handeln sollte, wird eine Abstimmung zur weiteren Vorgehensweise (z. B. Einzelfallbetrachtung zur Bestimmung eines angemessenen Sicherheitsabstandes auf der Berechnungsgrundlage des KAS-18 Leitfadens und unter Berücksichtigung von Detailkenntnissen) angeregt.

Im Hinblick auf den evtl. Ausschluss von Betriebsbereichen im Plangebiet oder eine entsprechende Gliederung des Plangebietes nach störfallrechtlichen Gesichtspunkten wird auf das von der Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesumweltministerium (KAS) in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten "Erarbeitung und Formulierung von Festsetzungsvorschlägen für die Umsetzung der Abstandsempfehlungen für Anlagen, die einen Betriebsbereich i.S.v. § 3 Abs. 5a BImSchG bilden, nach den Vorgaben des BauGB und der BauNVO" der Anwaltskanzlei Redeker/Sellner/Dahs verwiesen, das sich zusammen mit dem Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der



Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG“ (KAS-18; 2. überarbeitete Fassung aus Nov. 2010) unter www.kas-bmu.de/kas-leitfaeden-arbeits-und-vollzugshilfen.html findet.

Das Plangebiet selber befindet sich nicht innerhalb von angemessenen Sicherheitsabständen nach § 3 Abs. 5c BImSchG bzw. Achtungsabständen ohne Detailkenntnisse nach Leitfaden KAS-18 bezogen auf Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a BImSchG.

c) Lärm

Durch den Betrieb des vorgesehenen Logistikzentrums selber ist von nicht unerheblichen Lärmemissionen/-immissionen auszugehen. Der geplante Standort befindet sich in einem auch durch Gewerbelärm bereits vorbelasteten Umfeld. Von daher wird angeregt, den Aspekt Lärm im weiteren Bauleitplanverfahren fachgutachterlich untersuchen zu lassen. Eine vorherige Abstimmung zu den Randbedingungen einer solchen fachgutachterlichen Untersuchung auch unter Beteiligung der Unteren Immissionsschutzbehörde Ihres Hauses wird als sinnvoll angesehen.

d) Staub/Gerüche/luftverunreinigende Stoffe

Nach den vorliegenden Erläuterungen soll im Logistikzentrum auch die Lagerung und Behandlung von Abfällen (Wertstoffen) erfolgen. In diesem Falle wäre es sinnvoll, im weiteren Bauleitplanverfahren mögliche Geruchsemissionen/ -immissionen sowie Staubemissionen/ -immissionen zu thematisieren und gegebenenfalls fachgutachterlich zu betrachten. Eine vorherige Abstimmung zu den Randbedingungen einer



solchen fachgutachterlichen Untersuchung auch unter Beteiligung der Unteren Immissionsschutzbehörde Ihres Hauses wird als sinnvoll angesehen.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Bebauung evtl. Auswirkungen auf die erforderlichen Höhe von vorhandenen Abluft- bzw. Abgasableitungen im Umfeld des Plangebietes haben kann. Die Berücksichtigung dieses Aspektes im weiteren Bauleitplanverfahren wird angeregt.

e) Lichtemissionen

Ausführungen zu eventuellen Beeinträchtigungen der Nachbarschaft, der Allgemeinheit sowie Blendwirkungen durch Lichtemissionen können den Planunterlagen nicht entnommen werden. Aufgrund der räumlichen Nähe zur BAB 59 und BAB 559, des 3 Schichtbetriebes an 7 Tagen pro Woche sowie der geplanten Gebäudehöhe ca. 25 m, sollten die Rahmenbedingungen für die Außenbeleuchtung, auch durch Beteiligung der Unteren Immissionsschutzbehörde sowie des Straßenbauträgers „Straßenbau NRW“ abgestimmt werden.

Zur Gestaltung der Außenbeleuchtung wird auf das BfN-Skript 543 aus dem Jahr 2019 (Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung), das LANUV-Info Papier Nummer 42 (Künstliche Außenbeleuchtung Tipps zur Vermeidung und Verminderung störender Lichtimmissionen) sowie den Rd. Erl. des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz vom 11.12.2014 „Lichtemissionen, Messung, Beurteilung und Vermeidung“ verwiesen.



f) Energieversorgung

Für das weitere Bauleitplanverfahren wird angeregt, die Angaben zur Energieversorgung einschließlich evtl. Erzeugung und Speicherung von Energie im Plangebiet zu konkretisieren.

g) Art der Nutzung/Gebietsausweisung

Als Art der baulichen Nutzung soll im Bebauungsplan ein Logistikzentrum festgesetzt werden. Weitere Angaben zu den vorgesehenen Baugebieten enthalten die vorliegenden Unterlagen nicht.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es sich bei nach dem BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen um solche handelt, die auf Grund ihrer Beschaffenheit oder ihres Betriebes in besonderem Maße geeignet sind, schädliche Umwelteinwirkungen hervorzurufen oder in anderer Weise die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft zu gefährden, erheblich zu benachteiligen oder erheblich zu belästigen (§ 4 BImSchG). Aufgrund des allgemein zu erwartenden Störgrades beim Betrieb dieser Anlagen widersprechen sie regelmäßig den Vorgaben eines Gewerbegebietes nach § 8 der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Die BauNVO sieht für solche Anlagen mit einem derart hohen Störgrad insbesondere Industriegebiete (§ 9 BauNVO) vor. Auch die Einhaltung von Immissionsrichtwerten durch den Betrieb solcher Anlagen oder die Einhaltung des Standes der Emissionsminderungstechnik bedeutet nicht automatisch, dass es sich um eine atypische industrielle Anlage handelt, die eine planungsrechtliche Zulässigkeit z. B. in einem Gewerbegebiet rechtfertigt.



h) Sonstiges

Datum: 26. Oktober 2022
Seite 8 von 8

Auf die Lage des Plangebietes innerhalb von Wasserschutzgebieten wird
hingewiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez.



Von: [REDACTED]
An: [61-ToeB](#)
Betreff: 2022-10-26_LID_Rueck_4_1_Stadtwerke Köln
Datum: Mittwoch, 26. Oktober 2022 12:23:19
Anlagen: [20220916 von StK Beteiligung SPK Lidl Logistikzentrum Maarhäuser Weg.pdf](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag unserer Konzerngesellschaften der RheinEnergie AG in Verbindung mit der Rheinischen NETZGesellschaft mbH sowie den Kölner Verkehrs-Betrieben AG möchten wir Ihnen zu o.g. Verfahren folgendes mitteilen:

RheinEnergie AG / Rheinische NETZGesellschaft mbH:

Grundsätzlich bestehen gegen das Vorhaben keinen Bedenken, allerdings wird auf nachstehendes hingewiesen.

Technische Versorgung

Im Umfeld des Plangebiet sind, wie in den Erläuterungen ausgeführt, bereits Bestandsleitungen verschiedener Medien vorhanden. Allerdings können bei einem Projekt dieser Größenordnung schnell Maßnahmen innerhalb der äußeren Erschließung bzw. dem vorgelagerten Netz im Sinne von Leitungsneulegungen erforderlich werden. Dies ist abhängig von der Höhe der Leistungsbedarfe in den einzelnen Sparten. Da eventuell erforderliche Vorabmaßnahmen mitunter große Vorlaufzeiten benötigen, möchten wir die Fa. LIDL dazu anhalten, möglichst frühzeitig Kontakt zum Fachbereich TSK der RheinEnergie aufzunehmen, damit Prüfung und ggf. Planung der Versorgungsleitungen rechtzeitig anlaufen können.

Der Fachbereich TSK ist unter folgenden Kontaktdaten erreichbar:

RheinEnergie AG, Fachbereich TSK, Parkgürtel 24, 50823 Köln

Tel.: 0221 – 178 5065; Mail: netzanschluss@rheinenergie.com

Gewässerschutz

In den Erläuterungen wird zudem richtigerweise darauf hingewiesen, dass bedingt durch die Größe der vorgesehenen Kälteanlage und der daraus resultierenden Menge an Ammoniak eine Genehmigung nach BImSchG erforderlich wird.

Dementsprechend möchten wir aktuell lediglich darauf hinweisen, dass Teile des Plangebietes im Wasserschutzgebiet der Wassergewinnungsanlage Erker Mühle liegen, sodass die Auflagen der gültigen Wasserschutzgebietsverordnung unbedingt einzuhalten sind.

Außerdem ist nach §51a LWG das Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder einem Vorfluter zuzuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohl der Allgemeinheit möglich ist.

Weitere Anmerkungen bestehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt seitens RE/RNG nicht.

Kölner Verkehrs-Betriebe AG:

Seitens der KVB gibt es keine Bedenken gegen das Vorhaben. Hinsichtlich des zu erstellenden Verkehrskonzeptes schließen wir uns der Stellungnahme vom Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung (681/1 – Verkehrsentwicklungsplanung und ÖPNV) an, dass hier noch zu prüfen ist, ob die Kapazitäten und die Bedienzeiten des Busverkehrs ausreichend sind.

Für eventuelle Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

SWK 61 - Immobilienmanagement und Wohnungswirtschaft

Stadtwerke Köln GmbH

Parkgürtel 26
50823 Köln

Geschäftsführung:

Andreas Feicht, Vorsitzender

Stefanie Haaks

Timo von Lepel

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Anne Lütkes

Sitz der Gesellschaft:

Köln

Amtsgericht Köln

HR B 21 15

Informationen zu der Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten bei der Stadtwerke Köln GmbH finden Sie unter
www.stadtwerkekoeln.de/datenschutzinformationen



DB AG – DB Immobilien, Erna-Scheffler-Str. 5, 51103 Köln

Stadt Köln
Die Oberbürgermeisterin
Stadtplanungsamt
Frau Leman
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

DB AG – DB Immobilien
Baurecht I
CR.R 041
Erna-Scheffler-Straße 5
51103 Köln
www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien



Allgemeine Mail – Adresse:
Dbsimm-klm-baurecht@deutschebahn.com

Zeichen: TÖB-NW-22-142192

20.10.2022

Ihr Zeichen: 613 Le

Ihre Nachricht vom 14.09.2022

Städtebauliches Planungskonzept zum Bebauungsplan Nr. 75419/03
Arbeitstitel: Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg

Sehr geehrte Frau Leman,
sehr geehrte Damen und Herren,

da uns noch nicht alle Stellungnahmen unserer verschiedenen Geschäftsbereiche vorliegen, übersendet wir, die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, diesen Zwischenbescheid:

Unsererseits bestehen grundsätzlich keine Bedenken, wenn die nachfolgenden Auflagen und Hinweise beachtet werden:

- 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. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer der Flächen sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen.
- Durch die zu treffenden Maßnahmen darf die Sicht auf unsere Signale nicht beeinträchtigt werde. Sollte sich die Baustelle näher als 2,5 an den Kabeltrog nähern, ist eine Kabeleinweisung erforderlich. Ansprechpartner ist Harald Schäfer, Bezirksleiter Leit- und Sicherungstechnik, LST Köln Mülheim, I.NA-W-N-KÖL-IL 03, Brügelmannstraße 16-18, 50679 Köln, Tel.:0221 141 60220, Mobil: 0160 9742 9120, E-Mail: harald.schaefer@deutschebahn.com

...

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB: 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Werner Gatzert

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Berthold Huber
Dr. Levin Holle
Evelyn Palla
Dr. Sigrid Nikutta
Michael Petersen
Dr. Daniela Gerd tom Markotten
Martin Seiler

Unser Anliegen:



- Abgrabungen im Umkreis von 5m von Oberleitungsmasten sind nicht zulässig. Sollte dies notwendig sein, muss mit dem Anlagenverantwortlichen Oberleitung Rücksprache gehalten werden und ein Fachplaner für Gründungen von Oberleitungsmasten beauftragt werden, der Maßnahmen zum Erhalt der Standsicherheit festlegt.
- Gebäude/Anlagen im Endzustand müssen horizontal einen Abstand von mindestens 3 m zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung einhalten. Die Stromabnehmer von Fahrzeugen sind hierbei als spannungsführende Teile zu berücksichtigen. Ebenso gilt dies auch für Umgehungs- und Speiseleitungen.
- Falls ein Kran zum Einsatz kommt, bei dem die Möglichkeit besteht, dass dieser in die unmittelbare Nähe (3 m) der Oberleitung schwenkt oder fällt, muss über einen Anlagenbeauftragten beim Anlagenverantwortlichen Fahrbahn, eine Krananweisung beantragt werden.
- Der Sicherheitsabstand von mind. 3m zu unter Spannung stehenden Teilen darf (z.B. von Arbeitern mit Metallstangen) zu keinem Zeitpunkt unterschritten werden. Evtl. sind hierzu Absperrungen notwendig.
- Ggf. müssen elektrisch leitfähige Zäune bahngeerdet werden. Eine Potenzialverschleppung muss jedoch vermieden werden.
- Bezüglich der Abstandsflächen sind die Bestimmungen der LBO NRW zu beachten.
- Es ist eine Kabeleinweisung durch die DB Kommunikationstechnik erforderlich.

Bei allen baulichen Veränderungen in der Nähe unserer Anlagen sind wir durch aussagekräftige Unterlagen in Form von Bauanträgen zu beteiligen.

Bei möglichen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

i.V.


Datum: 2022.10.20 14:36:52
+02'00'

i.A.


Datum: 2022.10.20
13:57:38 +02'00'

+++ Datenschutzhinweis: Aus aktuellem Anlass möchten wir Sie darauf hinweisen, dass die in Stellungnahmen des DB Konzerns enthaltenen personenbezogenen Daten von DB Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vor- und Nachname, Unterschriften, Telefon, E-Mail-Adresse, Postanschrift) vor der öffentlichen Auslegung (insbesondere im Internet) geschwärzt werden müssen. +++

***** NEU bei DB Immobilien *****

Chatbot Petra steht Ihnen bei allgemeinen Fragen rund um das Thema Beteiligungen der DB bei Bauantrags- / Planungs- und Kabelauskunftsverfahren ab sofort gerne zur Verfügung.

Nutzen Sie dafür folgenden Link oder den QR Code:

<https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien/-Hallo-und-herzlich-willkommen-bei-der-DB-AG-DB-Immobilien--5750618>





Stadt Köln
Stadtplanungsamt
Frau Eva Herr
Willy-Brandt-Platz 2
50976 Köln

Geschäftsbereich IV
Kommunal- und Standortpolitik
Heumarkt 12, 50667 Köln

Ihre Ansprechpartnerin:

[REDACTED]

Telefon:

[REDACTED]

[REDACTED]

Ihr Schreiben vom: 14.09.2022

Ihr Zeichen: 613 Le

Unser Zeichen: GB IV / PK

Datum: 5. Oktober 2022

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB
hier: Städtebauliches Planungskonzept zum Bebauungsplan Nr. 75419/03
Arbeitstitel: Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg

Sehr geehrte Frau Herr,

seitens der Handwerkskammer zu Köln bestehen im Grundsatz gegen das vorbezeichnete Planungskonzept keine Bedenken.

Wir verweisen allerdings auf die Studie der IHK Köln „Gewerbeflächen stapeln“ aus März 2021 (konkret S. 22 ff.) und regen mit Blick auf die Inhalte und Ergebnisse der Studie an, zum einen zu prüfen, die geplante Gebäudehöhe zu erhöhen sowie zum anderen, die ca. 250 Stellplätze für die Mitarbeiter in einer Tiefgarage unterzubringen.

Damit wäre der Flächenverbrauch wirksam reduziert und Klimaanpassungs- und Nachhaltigkeitsaspekten genüge getan.

Mit freundlichen Grüßen
HANDWERKSKAMMER ZU KÖLN

[REDACTED]

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
An: [61-ToeB](#)
Cc: [REDACTED]
Betreff: [REDACTED] an 61_Stellungnahme Lidl Logistikzentrum Maarhäuser Weg in Köln-Porz-Gremberghoven
Datum: Freitag, 30. September 2022 13:16:16
Anlagen: [image001.jpg](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.jpg](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den in der Betreffzeile erwähnten vorhabenbezogenen Bebauungsplan bestehen aus entwässerungstechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Entwässerung des anfallenden Schmutzwassers kann über die öffentlichen Kanäle in der Hansestraße (PVC 600) oder Theodor-Heuss-Straße (B Ei 700/1050) erfolgen. Das Gebiet entwässert im Trennsystem, es handelt sich hierbei also wirklich ausschließlich um das Schmutzwasser und nicht um das anfallende Niederschlagswasser.

Das nicht klärflichtige Niederschlagswasser ist gemäß §44 Abs.1 Landeswassergesetz von Grundstücken zu versickern, sofern das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Die Versickerung des Niederschlagswassers ist für das Entwässerungskonzept festzusetzen. Das Plangebiet befindet sich innerhalb einer äußeren Wasserschutzzonen (III B). Hier ist in der Regel nur die großflächige Versickerung über eine belebte Bodenzon (Mutterbodenschicht) und die Versickerung über Mulden oder eine Mulden-/Rigolenkombination erlaubt.

Sollte eine Versickerung gegen das Wohl der Allgemeinheit verstoßen oder aus technischen Gründen nicht möglich sein, müssen andere Maßnahmen zur Regenwasserbeseitigung geprüft werden. Bedarf es dennoch der Entwässerung von Niederschlagswasser in den öffentlichen Kanal, muss geprüft werden inwiefern der Anschluss zusätzlicher, befestigter abflusswirksamer Fläche möglich ist. Es ist nicht auszuschließen, dass die Festlegung einer Einleitungsbeschränkung (Drosselwassermenge) notwendig ist.

Es ist zu berücksichtigen, dass im Planungskonzept eine aktuell unversiegelte Fläche bebaut wird, wodurch sich die Wasserbilanz vom natürlichen Zustand negativ verändern wird. Dadurch verschlechtert sich das Mikroklima sowie die Grundwasserneubildung, außerdem kann es durch den erhöhten Abfluss auch zu einer erhöhten Überflutungsgefährdung kommen. Vor diesem Hintergrund ist eine **Bilanzierung des Wasserhaushaltes** gemäß dem DWA-Merkblatt 102-43 für jede Erschließungsmaßnahme durchzuführen. Die Bilanzierung sollte bereits mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen oder entwässerungstechnischen Entwurfes erfolgen. Es ist anzustreben, die Ergebnisse der Wasserhaushaltsbilanzierung in den Regelungen des Bebauungsplans festzuschreiben.

Ziel ist es, den zukünftigen Wasserhaushalt im Planungsgebiet mit Hilfe von Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung an die Wasserbilanz eines unbebauten natürlichen Zustandes (Referenzzustand) anzunähern. Zu diesem Zweck ist durch die Auswahl geeigneter Maßnahmen das zukünftige Verhältnis zwischen Ableitung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser optimal an den Referenzzustand anzupassen.

Darüber hinaus bitte ich Sie folgende Hinweise zur **Überflutungsvorsorge** zu berücksichtigen:

Starkregen

Das Plangebiet weist Tiefpunkte auf, diese Bereiche können bei einem Starkregenereignis einer erhöhten Überflutungsgefährdung unterliegen (vgl. Anhang). Durch die Bebauung wird es zu einem anderen Abflussverhalten im Plangebiet kommen. Bei der Planung ist ein wassersensibler und starkregenangepasster Umgang mit Niederschlagswasser zu berücksichtigen. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass geeignete Maßnahmen zur Risikovorsorge bereits frühzeitig berücksichtigt und ggfs. festgesetzt werden müssen. Da Kanalnetze nicht für die bei Starkregen anfallenden Wassermengen dimensioniert sind, dienen die nachfolgend Konzepte dazu, das Wasser bei außergewöhnlichen Niederschlagsereignissen möglichst schadlos zwischen zu speichern, abzuleiten bzw. von Gebäuden fernzuhalten.

Diese Maßnahmen umfassen beispielsweise:

- Tiefgarageneinfahrten und Hauseingänge sollten nicht am Tiefpunkt der Straße liegen und keinen direkten Wasserzufluss zulassen
- Wahl der Straßenführung
- gezielte bzw. schadlose Ableitung von Starkregenereignissen über Grünflächen
- Rückhaltung von Niederschlagswasser

- Notüberläufe
- Geländeneigung vom Gebäude abfallend, um Wasser möglichst schadlos vom Gebäude fernzuhalten
- Objektschutz besonders gefährdeter Grundstücke/Gebäude

Vorschläge und Tipps sind aufgeführt im „[Leitfaden für eine wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung in Köln](#)“, in der Broschüre „[Wassersensibel planen und bauen in Köln](#)“ sowie in der Arbeitshilfe „[MURIEL – Multifunktionale Retentionsflächen](#)“. Zur Planung sollte die Starkregengefahrenkarte der StEB Köln zu Rate gezogen werden. Alle Dokumente sowie den Kartendienst sind auf www.steb-koeln.de/starkregen abrufbar.

Hinweis: Im Rahmen der Planung wird von den StEB Köln ein Überflutungsnachweis angefordert. Für Grundstücke über 800 Quadratmeter abflusswirksame Fläche ist ein Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 einzureichen. Der Überflutungsnachweis dient dem Nachweis der schadlosen Überflutung des Grundstücks im Falle eines Starkregens. Die anfallenden Wassermengen müssen dabei nachweislich auf dem Baugrundstück zurückgehalten werden, ohne dass es zu Überflutungen von Gebäuden oder benachbarten Grundstücken kommt. Das Thema Starkregen ist bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen, die dafür notwendigen Flächen vorzuhalten und Konzepte bzw. Maßnahmen zur Risikovorsorge in der Objektplanung zu entwickeln.

Weitere städtebauliche Planungen bzw. dazugehörige Entwässerungskonzepte sind mit den StEB (TP – 1) abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[Redacted Signature]

Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR
Erschließung und Klimafolgenanpassung
Osterheimer Straße 555 - 51109 Köln
Tel.: [Redacted]
[Redacted] - www.steb-koeln.de

Folgen Sie uns:



Diese E-Mail enthält möglicherweise vertrauliche oder rechtlich geschützte Inhalte. Diese E-Mail ist ausschließlich für den oder die oben benannten, vorgesehenen Empfänger bestimmt. Ausschließlich diesen Adressaten ist die Nutzung dieser E-Mail und ihrer Anhänge gestattet. Sollte diese E-Mail nicht für Sie bestimmt oder versehentlich an Sie übermittelt worden sein, bitten wir Sie, uns umgehend per Telefon oder per E-Mail zu informieren sowie diese E-Mail zu löschen. Die unbefugte Weiterleitung und das unerlaubte Kopieren dieser E-Mail sind untersagt.



DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH
Postfach 10 07 09, 44782 Bochum

Stadt Köln
Stadtplanungsamt
Frau Leman
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Ihre Referenzen **613 Le**

Ansprechpartner

Durchwahl

Unser Zeichen **HeF - 2022 - 435 - 6929**

Datum

Betrifft **BP Nr. 75419-03 Maarhäuser Weg, 51149 Köln**

Arbeitstitel: Lidl-Logistikzentrum Maarhäuser Weg

**Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4
Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB)**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte(r) Frau Leman,

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Wir weisen jedoch auf folgendes hin:

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 können wir erst Angaben machen, wenn uns die endgültigen Ausbaupläne mit Erläuterung vorliegen.

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.

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, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.

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

DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH

Technische Infrastruktur Niederlassung West, Karl-Lange-Str. 29, 44791 Bochum;

Besucheradresse: Innere Kanalstr. 98, 50672 Köln | Hausanschrift: Straße 29, 44791 Bochum

Postanschrift: Postfach 10 07 09, 44782 Bochum | Pakete: Venloer Str. 156, 50672 Köln

Telefon +49 234 505-0, Telefax +49 234 505-4110, Internet www.telekom.de

Konto: Postbank Saarbrücken (BLZ 590 100 66), Kto.-Nr. 248 586 68 | IBAN: DE17 5901 0066 0024 8586 68 | SWIFT-BIC: PBNKDEFF590

Aufsichtsrat: Niek Jan van Damme (Vorsitzender) | Geschäftsführung: Walter Goldenits (Vorsitzender), Maria Stettner, Dagmar Vöckler-Busch

Handelsregister: Amtsgericht Bonn HRB 14190, Sitz der Gesellschaft Bonn | USt-IdNr. DE 814645262

Datum

Empfänger

Stadt Köln

Blatt

2

Bebauungsplangebiet der Deutsche Telekom Technik GmbH, TI NL West, PTI 22 so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden an:

Deutsche Telekom Technik GmbH

T NL West, PTI 22

Innere Kanalstr. 98

50672 Köln

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.

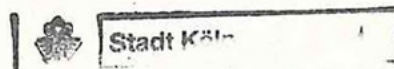
Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A black rectangular redaction box covering the signature area. A small handwritten mark is visible above the box.

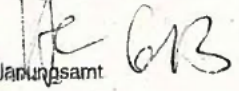
67
671/1

06.02.2025

Eingang 13. FEB. 2025

61
613/1 Herrn Schu


Stadtplanungsamt 01/13/02/25

Beteiligung der Dienststellen nach § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplanentwurf Nr. 7542/02

Arbeitstitel: Maarhäuser Weg/Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven

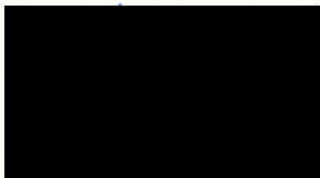
Sehr geehrter Herr Schu,

zu dem o.g. Bebauungsplanverfahren habe ich folgende Anmerkungen:

Die Begrünungs- und internen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den vorangegangenen Abstimmungen und sind in den Festsetzungsformulierungen wiedergegeben. Der Grünordnungsplan, in dem u.a. die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung bearbeitet wird, ist noch nicht abschließend fertiggestellt. Es wird möglicherweise noch Änderungen in der Bilanzierung geben und der externe Ausgleich ist noch nicht geregelt. Dies kann sich auf die entsprechenden Angaben im Umweltbericht und in den textlichen Festsetzungen auswirken.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



61
613
Herr Schu

Bebauungsplanentwurf Nr. 7542/02
Beteiligung der Dienststellen nach § 4 Absatz 2 BauGB

Arbeitstitel: Maarhäuser Weg Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven
Lidl-Logistikzentrum

AZ: 57.42.01_7.19.1_B-Plan

Das Umwelt- und Verbraucherschutzamt nimmt aus Sicht der Umweltplanung und der Umweltordnungsbehörden zum o.g. Planungsverfahren wie folgt Stellung:

1 Umweltplanung

1.1 Verkehrslärmschutz

Das dem VEP-Bebauungsplan zugrundeliegende schalltechnische Gutachten (Berichtsnummer 23104-01 der Konzept dB plus GmbH vom 15.Juli 2024 bzw. 25. Oktober 2024) ist plausibel, vollständig und nachvollziehbar. Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken, sofern die Ergebnisse des Schallgutachtens im weiteren Verlauf berücksichtigt werden.

Da das ganze Plangebiet sich im Lärmpegelbereich (LPB) 5 befindet, ist der einzige textliche Hinweis darauf in der Festsetzung 6.1 Passive Schallschutzmaßnahmen ausreichend.

Ansprechperson: [REDACTED]

1.2 Verkehrsbedingte Luftschadstoffe

Das Plangebiet liegt außerhalb der Umweltzone der Stadt Köln.

Wie im Rahmen des Scopings gefordert, wurde eine Verkehrsuntersuchung (BERNARD Gruppe, 2024: makroskopisches Verkehrsmodell, Planungshorizont 2035) durchgeführt und ein Mobilitätskonzept erstellt (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung R. Baier).

Die Summe des täglichen Quellverkehrs aus dem Plangebiet und des Zielverkehrs in das Plangebiet wird im Planfall etwa 1.088 Kfz/24h betragen, etwa gleich verteilt auf Pkw und Lkw. Laut der Verkehrsuntersuchung wird nur ein geringer Mehrverkehr erwartet.

Das Mobilitätskonzept beinhaltet ein 10-Maßnahmen-Paket mit alternativen Mobilitätsangeboten für die Mitarbeitenden des geplanten Logistikzentrums. Ziel ist es, einen möglichst großen Teil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf nachhaltige Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern (Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, gute ÖPNV-Anbindung, bedarfsgerechte Fahrradabstellplätze, u.Ä.).

Als Ergebnis bestätigen die Untersuchungen die verkehrliche Umsetzbarkeit des Vorhabens.

Der Umweltbericht (s. Begründung, Abschnitt 7.5.6.1) geht davon aus, dass „Die Umsetzung der Planung [...] voraussichtlich zu einer Zunahme der Emission von Luftschadstoffen führen wird, [...] die überwiegend auf den zunehmenden Lastkraftverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) der künftigen Mitarbeitenden und damit den durch das Vorhaben induzierten Zusatzverkehr zurückzuführen sein wird“. Angesichts des erkennbaren Modal-Shift und des vollständigen Verzichts des Logistikzentrums auf fossile Brennstoffe werden die Umweltauswirkungen des Planvorhabens hinsichtlich der Emissionen als „gering“ und „nicht abwägungserheblich“ beschrieben.

Ziel der Konkretisierung des Bebauungsplanes sollte es sein, die Grenzwerte der 39. BImSchV trotz des zu erwartenden Mehrverkehrs einzuhalten. Unter diesen Voraussetzungen hat 574/2 hat keine Bedenken gegen den vorliegenden Bebauungsplan.

Ansprechperson: [REDACTED]

1.3 Natur und Landschaft

Die derzeitige Nutzung der Fläche ist eine Ackerfläche (LW1). Es ist die Errichtung eines Logistikzentrums geplant.

Das Plangebiet liegt überwiegend innerhalb des festgesetzten Landschaftsschutzgebietes (LSG) 22 "Königsforst und vorgelagerte Freiräume" mit dem Entwicklungsziel 1 (Erhaltung und Weiterentwicklung einer weitgehend naturnahen Landschaft). Gemäß Landschaftsgesetz NRW treten im Geltungsbereich eines Landschaftsplans widersprechende Darstellungen und Festsetzungen des Landschaftsplans mit dem Inkrafttreten des entsprechenden Bebauungsplans außer Kraft, soweit der Träger der Landschaftsplanung im Beteiligungsverfahren zum Flächennutzungsplan nicht widersprochen hat.

Im weiteren Verfahren muss eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung im Rahmen eines Grünordnungsplanes (GOP) erfolgen. Dem wurde bereits mit dem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag von SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN Planungsgesellschaft mbH vom 05.12.2024 Folge geleistet. Es wurde unter Zuhilfenahme des Bewertungsverfahrens gemäß SPORBECK einer Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung erstellt. Durch die Umsetzung der internen und externen Maßnahmen kann der Eingriff in den Naturhaushalt kompensiert werden (S. 25ff).

Es bestehen aus Sicht von Natur und Landschaft keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Ansprechperson: [REDACTED]

1.4 Stadtklima / Anpassung an den Klimawandel

Das Planvorhaben wird aus stadtklimatischer Sicht kritisch gesehen. Durch das große Hallengebäude wird die lokalklimatische Situation negativ beeinflusst und die Belüftung im Bestand eingeschränkt. Die großflächige Versiegelung des Plangebietes hat starke Auswirkungen auf die klimatischen Bedingungen und insbesondere den Wasserhaushalt.

Für das Plangebiet liegen die folgenden meteorologischen Daten vor: Die mittlere Jahrestemperatur beträgt derzeit 12,3 °C (Quelle: Klimaatlas NRW), der mittlere Jahresniederschlag liegt bei 615 mm (Quelle: StEB Zeitraum 2000 - 2022). Nach den Angaben des Klimaatlas NRW beträgt die mittlere jährliche reale Verdunstungsleistung der unversiegelten Ackerfläche $ET_a \sim 500 \text{ mm (L/m}^2\text{)}$. Nach Umsetzung der Planung wird die mittlere jährliche reale Verdunstungsleistung des Vorhabenbereiches angenähert $ET_a \sim 150 \text{ mm}$ betragen.

Prognose:

In der nahen Zukunft (2031 bis 2060) wird sich die mittlere Lufttemperatur von 18°C auf 20°C in den Sommermonaten erhöhen. Hierdurch wird sich auch die mittlere reale Verdunstungsleistung von $ET_a \sim 150 \text{ mm}$ auf $ET_a \sim 180 \text{ mm}$ erhöhen. Das hat zur Folge, dass der Bodenwasservorrat bzw. lokale Wasserspeicher schneller aufgebraucht sein wird und eine längere Trockenheitsphase eintritt. Dies führt zu einer stärkeren Erwärmung des Vorhabenbereiches und der angrenzenden Gewerbegebiete.

In der Klimatopbewertung gemäß LANUV NRW bzw. VDI 3787-1 entwickelt sich die Vorhabenfläche somit von einem Freiraumklima hinzu einem dichten Gewerbe-/Industriegebietsklima. Die oben beschriebene klimatische Entwicklung hat eine deutlich negative Auswirkung auf die Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen im Vorhabenbereich und den angrenzenden Gewerbegebieten.

Minderungsmaßnahmen:

Die im LPB vorgeschlagenen bodengebundene Bepflanzungsmaßnahmen als auch die Dach- und Fassadenbegrünungen sind zu begrüßen. Wie eingangs erläutert, wird sich der oberflächennahe Wasser- und Wärmehaushalt, insbesondere die reale Verdunstung, durch die Versiegelungen erheblich verändern. In den unversiegelten Vorhabenbereichen wird es zu Geländemodellierungen z.B. Niederschlagsversickerungsanlagen kommen, was zusätzlich zu den Versiegelungen nochmals zu einer Beeinträchtigung des oberflächennahen Wasserhaushaltes führt.

Daher ist es aus Sicht der Klimawandelanpassung eine Regenwassernutzung durch Speicherung sowie durch Bewässerung erforderlich, so dass zukünftig immer genügend Wasser für die Bepflanzung und deren Verdunstung, insbesondere in Trockenheitsphasen, vorliegt. Hierbei sollen mittel- und langfristige Speichermedien zum Zweck der Bewässerung und eine Bewässerungsplanung in der Vorhabensplanung bedacht werden.

Die Versiegelung sollte so gering wie möglich gehalten werden, versiegelte Flächen sollten multifunktional genutzt werden. Begrünungen sollten verstärkt vor den sonnenzugewandten Fassaden und an sonnenbeschienenen Aufenthaltsflächen eingeplant werden.

Fazit:

Bisher wurden Minderungsmaßnahmen bedacht, die Trockenheitsphasen nur unzureichend berücksichtigen. Ferner fehlen Aussagen und Berechnungen, ob das jährliche Defizit an Verdunstungsleistung von ca. 350 mm, hervorgerufen durch Versiegelung, Bebauung und Abgrabung, durch die vorgeschlagenen klimarelevanten Maßnahmen im LBP abgemindert werden kann. Dieses Defizit wirkt sich negativ auf den Vorhabensbereich und die umgebenden gewerblichen Flächen aus und sollte stärker abgemindert werden.

Ansprechpersonen: [REDACTED]

1.5 Elektromagnetische Felder

Die Belange sind nicht betroffen.

Ansprechperson: [REDACTED]

2 Umweltordnungsbehörden

2.1 Baumschutz (570/3)

Mit Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 7542/02 (Arbeitstitel: „Maarhäuser Weg Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven“) soll die Errichtung eines Logistikzentrums für das Discountunternehmen Lidl ermöglicht werden.

Das Plangebiet ist aktuell größtenteils (u.a. abgesehen von einem ca. 65 m breiten, parallel zur Hansestraße verlaufenden Streifen im bestehenden B-Planbereich) im Außenbereich liegend. Hier insbesondere im Landschaftsschutzgebiet L 22 „Landschaftsraum Gut Leidenhausen und Freiräume um Brück“.

Gemäß der Anlage 2 zum Vorhaben (Begründung, 3.2 Bestandssituation) ist das Plangebiet vollständig landwirtschaftlich genutzt. Es befinden sich jedoch in seinen Randbereichen zwei Baumreihen. Diese stehen jeweils parallel zur Hansestraße sowie zur Bahntrasse (3.4.1 Baumbestand). Insgesamt sind im Plangebiet und der näheren Umgebung 69 Bäume erfasst worden, von denen sich 56 (hiervon 51 unter die Baumschutzsatzung fallend) direkt im Plangebiet befinden (7.5.2 Pflanzen).

Nach den vorliegenden Informationen ist hier das Planungsziel vorrangig auf den Erhalt der Bäume/Baumreihen und auf deren planungsrechtliche Sicherung ausgerichtet. Ein Eingriff soll demnach nur im Einzelfall und vor dem Hintergrund der planerischen Ziele erfolgen, wenn diese als unvermeidbar einzustufen sind. Bau- und anlagenbedingt sind dies nach derzeitigem Stand vier geschützte Bäume.

Sofern die betreffenden Bäume nicht bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Berücksichtigung finden (Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung), ist deren Fällung/Veränderung im weiteren Verfahren beim Umwelt- und Verbraucherschutzamt zu beantragen.

Ansprechperson:

koeln.de

2.2 Untere Naturschutzbehörde (571)

Im Zuge der Beteiligung wurden der UNB eine artenschutzrechtliche Prüfung (ASP), textliche Festsetzungen, eine Begründung und weitere Unterlagen zur Prüfung vorgelegt. Aussagen zum Artenschutz, welche u.a. in den textlichen Festsetzungen und der Begründung formuliert wurden, beruhen auf den Ausführungen der artenschutzrechtlichen Prüfung des Kölner Büros für Faunistik (Stand 22.12.2023). Auf Basis dieser Unterlage kann nach Auffassung der Unteren Naturschutzbehörde jedoch nicht bewertet werden, ob dem Vorhaben artenschutzrechtliche Verbote entgegenstehen.

Begründung:

Die eingereichte ASP enthält lediglich die vertiefende Art-für-Art-Betrachtung (ASP II), nicht jedoch die damit im Zusammenhang stehende, vorgegreifende, artenschutzrechtliche Konfliktanalyse (ASP I). Aufgrund dessen kann nicht beurteilt werden, ob die erbrachten Kartiertermine den artspezifischen Erfassungszeiten entsprechen (Vögel, Amphibien, Reptilien, Fledermäuse). Zudem ist nicht ersichtlich, ob Brutvogelarten der Niederrheinischen Bucht, welche eine Gefährdungskategorie aufweisen und aufgrund der Habitatausstattung vor Ort vorkommen können, betrachtet wurden. Dies ist ebenfalls der fehlenden ASP I geschuldet. Darüber hinaus sind rechtliche und fachliche Ungenauigkeiten vorhanden.

Bei Arten, welche davon abweichend gezielt angesprochen werden, wie bspw. das Rebhuhn, entsprechen die erbrachten Kartiertermine nicht den zur rechtssicheren Beurteilung erforderlichen Vorgaben des Methodenhandbuchs zur ASP in NRW. Gemäß Anhang IV des Methodenhandbuchs sind hier insgesamt drei Termine notwendig. Der erste Termin hat in der zweiten Februardekade, der zweite Termin in der zweiten Märzdekade und der dritte Termin in der zweiten Junidekade zu erfolgen. Gemäß Tabelle 1 der ASP hat im Februar keine Kartierung stattgefunden, es wurden nur zwei von drei Terminen durchgeführt und diese lagen beide im März. Darauf basierend kann nicht beurteilt werden, ob die Realisierung des Vorhabens artspezifische Zugriffsverbote bedingt.

Hinsichtlich der Fledermauserfassung wurden unklare Aussagen zum Verlust von möglichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten formuliert. Einerseits werden potentielle Quartiere identifiziert und lediglich eine regelmäßige Nutzung ausgeschlossen, was immer noch zum Verlust einer genutzten Fortpflanzungs- und Ruhestätte führt, andererseits wird festgehalten, dass keine funktionserhaltenden Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich sind, da keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren gehen. Neben dem direkten Verlust von Ruhestätten wurden auch Flugrouten thematisiert.

Beeinträchtigungen solcher können dazu führen, dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufgegeben werden. Dies würde dann das Schädigungsverbot auslösen. Auf diesen Punkt wird nicht mehr gesondert eingegangen. Zur Identifikation von Flugrouten sind jedoch sieben und nicht fünf Erfassungstermine notwendig. Jene erstrecken sich über die Monate Mai bis September. Neben den zusätzlichen Kartierterminen unterscheidet sich auch die grundlegende Methodik der beiden Untersuchungen. Es ist nicht erkennbar, welche Methodik den Erhebungen zugrunde liegt. Aufgrund der fünf durchgeführten Termine ist davon auszugehen, dass die Methodik zur Quartierssuche angewandt wurde. Dies muss seitens des Planungsbüros erläutert werden. Darüber hinaus liegt der Geltungsbereich des VEP innerhalb der durch die UNB erstellten und stadintern zugänglichen Vogelschlagkarte. Demzufolge ist ein Konzept erforderlich, welches den Themenkomplex „Vogelschlag an Glas“ abarbeitet. Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, sind alle glasspezifischen Vermeidungsmaßnahmen bereits auf Bebauungsplanebene festzusetzen. Unspezifische grundsätzliche Maßnahmen, wie aktuell unter Punkt D, 1 d) der textlichen Festsetzungen dargestellt, sind nicht ausreichend.

Aufgrund der oben genannten Punkte wird eine Überarbeitung der ASP und folgerichtig aller darauf basierenden Unterlagen empfohlen.

Ansprechperson: [REDACTED]

2.3 Untere Immissionsschutz-, Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde (572)

Immissionsschutz

Um die schalltechnische Verträglichkeit mit den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen sicherzustellen, ist ein Schallschutzkonzept der Konzept dB plus GmbH (Schalltechnisches Gutachten - Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7542/02 „Hansestraße Maarhäuser Weg“, Köln-Porz - vom 25.10.2024) erarbeitet worden.

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben, wenn die Vorgaben und Inhalte des Schallschutzkonzeptes im weiteren Verfahrensverlauf berücksichtigt werden und die Einhaltung und Umsetzung der aufgeführten textlichen Festsetzungen unter 6.2 Lärmschutzwände gewährleistet ist.

Weitere Maßnahmen (technische und organisatorische) sind durch Auflagen zur Baugenehmigung zu sichern.

Ansprechperson: [REDACTED]

Wasser- und Abfallrecht

Aus wasser- und abfallrechtlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken.

Wasserschutzzone

Es wird darauf hingewiesen, dass sich das Vorhaben in den festgelegten Wasserschutzzonen III B der Wasserwerke Köln-Westhoven und Erker Mühle befindet. Die entsprechenden Wasserschutzzonenverordnungen und der von der Stadt Köln herausgegebene Maßnahmenkatalog für Bauarbeiten in Wasserschutzzonen ist zu beachten.

Ansprechpersonen: [REDACTED]

Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Grundstück:

Die Entwässerungskonzeption sieht vor, das gefasste Niederschlagswasser über mehrere Mulden in den Untergrund zu versickern.

Vor dem Hintergrund der Begrünungskonzeption auf dem Grundstück ist beabsichtigt im VEP als textliche Festsetzung unter „7.1 a) das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ u.a. Folgendes aufzunehmen:

„Anlagen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser sind mit einer Raseneinsaat mit regionalem Saatgut der Herkunftsregion 2 sowie zusätzlich mit Stauden, wie Seggen, Reitgräser, Thymian, Braunellen oder Pfeifengräser zu begrünen.“

Aus hiesiger Sicht bestehen Bedenken zur Begrünung mit Stauden in den Versickerungsmulden. Bei einer Muldenversickerung mit Begrünung ist mit Blick auf eine langfristige Funktionsfähigkeit der Anlage von wesentlicher Bedeutung, dass mittels Pflege- und Wartungsmaßnahmen einer Verschlammung vorgebeugt werden kann. Eine Begrünung ausschließlich mit Raseneinsaat und gesunder Rasenwurzelzone stellt die beste und einfachste Begrünung dar. Der Pflege und Wartungsaufwand ist dabei erfahrungsgemäß nicht so aufwändig. Bei einer Begrünung mit Stauden erhöht sich der Pflege- und Wartungsaufwand deutlich und eine Verschlammung wird begünstigt. Vor diesem Hintergrund wird aus hiesiger Sicht empfohlen auf eine Begrünung mit Stauden in den Versickerungsmulden zu verzichten und nur eine Raseneinsaat textlich festzusetzen.

Im Übrigen ist anzumerken, dass zur Konzeption der Niederschlagsentwässerung eine Stellungnahme am 25.10.2024 von der unteren Wasserbehörde an das Planungsbüro Kaiseringenieure erfolgt ist. Der Wasserwerksbetreiber ist im Zuge der Stellungnahme von der unteren Wasserbehörde beteiligt worden.

Ansprechperson: [REDACTED]

2.4 Boden- und Grundwasserschutz (573)

Bodenschutz - Vorsorge

Das Umweltmedium Boden ist weder im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (LPB) noch im Umweltbericht fachgerecht dargestellt.

Es ist nicht zu erkennen, dass die Belange des Bodenschutzes in der Abwägung berücksichtigt wurden. Daher wird die Aufstellung des Bebauungsplanes kritisch gesehen.

Die externen Ausgleichsmaßnahmen sind laut Begründung zum Bebauungsplan zurzeit noch in Abstimmung. Um der gerechten Abwägung der Belange des Bodenschutzes Ausdruck zu verleihen, sollten bodenfunktionale Ausgleichsmaßnahmen (primär Entsiegelungen) in diesen externen Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden.

Es wird um Prüfung des folgend dargestellten Sachverhaltes gebeten, der Übersicht halber in die vier Unterpunkte frühzeitige Beteiligung, LPB, Begründung aktueller B-Plan und B-Plan 74420/03 gegliedert wurde.

1.) Darstellung Bodenschutz in der frühzeitigen Behördenbeteiligung

Das Umwelt- und Verbraucherschutzamt hat am 26.10.2022 zum Planungsverfahren wie folgt Stellung zur § 4 Absatz 1 BauGB Beteiligung im Bereich vorsorgender Bodenschutz genommen (auf die wesentlichen Angaben gekürzt):

Für den Untersuchungsraum liegen großmaßstäbige Bodeninformationen im Maßstab 1:5000 vor. Braunerden in verschiedenen Ausprägungen (B43, B52 und B71) herrschen vor.

Die sandig-lehmige Braunerde (B43) in ca. 85% des Plangebietes ist als schutzwürdig (bf4_2m) nach den Kriterien des Geologischen Dienstes NRW einzustufen. Sie dient als Wasserspeicher im 2-Meter-Raum. Diese Böden regulieren den Wasserkreislauf z.B. den Abfluss von Niederschlagswasser. Sie wirken ausgleichend im Wasserhaushalt und bieten Überflutungsschutz bei Starkregenereignissen. Sie sind Wasserspeicher und stellen somit langfristig Wasser für die Vegetation und zur Verdunstung zur Verfügung. Es kommt durch diese Kühlungsfunktion zu einer erheblichen kleinklimatischen Verbesserung. Sie bedienen weiterhin eine Pufferfunktion, weil sie durch ihre Filterwirkung für Schadstoffe eine Schutzfunktion für das Grundwasser entfalten.

Sollte es der Planung nicht möglich sein, diese schutzwürdigen Böden zu erhalten, so ist eine bodenfunktionale Kompensation für die Verluste der natürlichen Bodenfunktionen erforderlich.

Im weiteren Verfahren wurde diese Beteiligung der Fachbehörde nicht gehört.

2.) Darstellung im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (LPB)

Die Bestandsaufnahme des LPB erkennt zwar, dass die grundlegenden natürlichen Bodenfunktionen vorhanden sind, aufgrund der Auswertung der Bodenkarte 1:50.000 sei der Boden jedoch von allgemeiner Bedeutung und nicht als schutzwürdig zu bewerten.

Für die Eingriffsregelung gehen „im Hinblick auf die Bodenfunktionen und den Wasserhaushalt, insbesondere die Bodenfruchtbarkeit, die Regulierungsfunktion für die Wasserspeicherung sowie für den Grundwasserschutz wichtige Pufferfunktion durch die entstehende Versiegelung verloren.“ Zur Ausgleichsbilanzierung werden die geplanten Grünflächen und Regenrückhaltebecken in 23 % des Plangebietes herangezogen. Hier kann festgestellt werden, dass dieser Anteil zwar unversiegelt bleibt, jedoch soll im Plangebiet das Niederschlagswasser über mehrere Muldenstandorte entwässert werden. Einem Muldenstandort gehen die vorgenannten Bodenfunktionen verloren, er kann nicht in die Ausgleichsberechnung einfließen.

Die Nutzungsextensivierung der Ausgleichsflächen ist zu begrüßen, aber ein Ausgleich der beeinträchtigten Bodenfunktionen ist nicht zu erkennen.

Die beiden genannten vermeintlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Boden enthalten allgemeine Fachstandards und gesetzliche Vorgaben (§ 202 BauGB) und sind daher als solche unbrauchbar.

Zusammenfassend werden die Belange des Bodenschutzes im Rahmen des LPB nicht fachgerecht herausgearbeitet und somit nicht ausreichend berücksichtigt.

3.) Darstellung in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf Nummer 7542/02

„Wünschenswert ist anderweitig im weiteren Verfahren anzustreben, dass der Verlust der Bodenfunktionen im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen zumindest unterstützend berücksichtigt wird.“

Aufgrund der verwendeten Datengrundlage (Bodenkarte 1:50.000 statt Scoping Stellungnahme) wird keinem der Böden eine Schutzwürdigkeit aufgrund besonderer Bodenfunktionen zugeschrieben.

Ergänzend zur „Prognose des Umweltzustandes nach Durchführung der Planung“ kann wiederholt werden, dass sich nicht auf 23 % der Fläche langfristig eine Verbesserung der Bodenverhältnisse einstellen kann. Die Versickerungsmulden aus Kiessand können der Grundwasserspeise dienen, keinesfalls den Bodenfunktionen.

Die Bewertung schließt damit, dass die Erheblichkeit der verbleibenden Umweltauswirkungen durch das Planvorhaben auf das Schutzgut Boden auch unter Berücksichtigung der Minderungsmaßnahmen als hoch eingestuft wird und damit abwägungsrelevant ist.

Auch mit Realisierung der internen Ausgleichsflächen M1, M2 und M3 verbleibt ein Defizit der bodenfunktionalen Kompensation. Dieses Defizit sollte über die noch nicht feststehenden externen Ausgleichsmaßnahmen getilgt werden.

4.) Westlicher Vorhabenbereich - Bebauungsplan Nummer 74420/03

Die Eingriffsfläche wird im laufenden Verfahren um ca. 1/3 Fläche im Westen verringert, mit der Begründung, dass bereits eine planungsrechtliche Inanspruchnahme durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nummer 74420/03 und die Festsetzung eines Gewerbegebiets stattgefunden hat.

Diese Begründung ist nicht auf das Bodenschutzrecht anwendbar, weil dieser Bebauungs-Plan vor in Kraft treten des Bundes-Bodenschutzgesetzes aufgestellt wurde und weil keinerlei Vorgaben zu bodenschutzrechtlichen Angelegenheiten gemacht wurden.

Für eine Bezifferung für den ausgleichspflichtigen Eingriffsbereich Boden ist daher das gesamte Vorhabengebiet zu betrachten.

61 wird gebeten 573 bei der Planung der externen Ausgleichsmaßnahmen zu beteiligen.

Ansprechperson: [REDACTED]

Bodenschutz - Gefahrenabwehr

Im städtischen Kataster der altlastverdächtigen Flächen und Altlasten (gem. § 2 BBodSchG) liegen keine Erkenntnisse über Bodenbelastungen vor.

Das Grundwasser unter dem westlichen Teil des vakanten Flurstückes ist mit PFC belastet (Grundwasserschaden Nr. 27_25_0020), was die geplante oberirdische Flächennutzung nicht einschränkt.

Im östlichen Randbereich des Flurstückes ragt der Nahbereich (Sicherheitszone von 100 m Breite um eine Fläche aus der belastete Bodenluft entweichen könnte) der Altablagerung/-deponie Nr. 705 10 in Plangebiet.

Wie in der Anlage 2, Begründung nach § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan-Entwurf Nummer 7542/02 Arbeitstitel: „Maarhäuser Weg / Hansestraße“ in Köln-Porz-Gremberghoven unter Punkt 7.5.4.2 Altlasten beschrieben, konnten nach dem Geo- und abfalltechnischer Untersuchungsbericht (weiterführende Untersuchungen) von bgm (22.05.2024) keine eindeutigen Verunreinigungen des Bodens, der Bodenluft und des Grundwassers nachgewiesen werden.

Grundsätzlich sind die Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Ansprechpersonen: [REDACTED].

[REDACTED]

61
613/1

Stellungnahme im Bauleitplanverfahren
hier: Vorhabenbezogener Bebauungsplan (VEP) 7542/02
Arbeitstitel: Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Gremberghoven

Sehr geehrter Herr Schu,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 17.01.2025 nehme ich zu den erschließungsrechtlichen und beitragsrechtlichen Belangen von 62, den verkehrstechnischen Belangen von 64, 66 und 68 sowie den stadtbahntechnischen Belangen von 69 zusammenfassend wie folgt Stellung:

Das Plangebiet wird von der bereits bestehenden Erschließungsanlage Hansestraße erschlossen. Diese unterliegt in dem hier interessierenden Abschnitt nicht mehr der Erschließungsbeitragspflicht gemäß §127ff BauGB. Straßenbauliche Maßnahmen, die eine Beitragspflicht nach § 8 KAG NRW auslösen würden, sind derzeit nicht bekannt.

Bei den ebenfalls angrenzenden Erschließungsanlagen Maarhäuser Weg (L 99) und Theodor-Heuss-Straße (L 358) handelt es sich derzeit um freie Strecken klassifizierter Straßen. In dieser Eigenschaft üben sie keine Erschließungsfunktion aus und unterliegen nicht der Erschließungsbeitragspflicht. Bei einer Umstufung zur Ortsdurchfahrt wäre dies jedoch neu zu bewerten.

Aus straßenrechtlicher Sicht bestehen gegen das o.g. Vorhaben keine Bedenken.

Seitens 64, 66 und 68 wird zu dem o.g. Vorhaben Folgendes angemerkt: Die vorliegende Verkehrsuntersuchung ist aktuell noch nicht freigegeben, da einige Inhalte derzeit noch abgestimmt werden müssen und diesbezüglich zusätzlicher Prüfungsbedarf besteht. Da der betrachtete Raum verkehrlich sehr stark vorbelastet ist, kann die abschließende Beurteilung erst nach finaler Abstimmung der Verkehrsuntersuchung erfolgen.

Unabhängig hiervon sind jedoch bereits die nachfolgenden Hinweise zu beachten:

- Erreichbarkeit des Plangebiets für Fußgänger

Ein Fußgängerzugang neben dem Flurstück 655 (Flur 5 der Gemarkung Heumar) ist wünschenswert. Dies würde den von der Haltestelle „Maarhäuser Weg“ kommenden Fußgängern/Fahrgästen einen direkten Zugang ermöglichen, ohne mehrmals die Straßenseite wechseln zu müssen. Hintergrund ist hierbei der Umstand, dass entlang der nordöstlichen Verkehrsfläche der Hansestraße – in Abstimmung mit der BV 7 – ein halbseitiges Parken angeordnet wurde, um einen sicheren Begegnungsverkehr zwischen Bussen und Lkw zu gewährleisten. Aufgrund dieser Regelung ist nur der südwestliche Gehweg für Fußgänger nutzbar. Alternativ müsste der Straßenraum neu strukturiert werden, um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden.

- Berücksichtigung des Raumbuchs „Mobilstationen“

Für alle Maßnahmen, die im Mobilitätskonzept entwickelt werden, sind die Anforderungen aus dem Raumbuch „Mobilstationen“ zu berücksichtigen.

Zusätzlich wird zur Verbesserung der intermodalen Wegekette ÖPNV-Rad angeregt, die Einrichtung einer Bike-Sharing-Station auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin zu prüfen. Eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen für private Fahrräder ist ebenfalls sicherzustellen.

- Radverkehrskonzept und Straßenraumplanung

Die an das Plangebiet angrenzenden Erschließungsanlagen Maarhäuser Weg (L 99), Hansestraße und Theodor-Heuss-Straße (L 358) sind Teil des beschlossenen Radverkehrskonzeptes für den Stadtbezirk Porz und gehören zum sogenannten gelben Radverkehrshauptnetz. Hier wird eine getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr angestrebt. Weiterführende Informationen hierzu sind auch unter https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=109095 abrufbar.

Sowohl der Maarhäuser Weg (L 99) als auch die Theodor-Heuss-Straße (L 358) sind Landesstraßen und befinden sich daher in der Baulast des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen NRW). Die Baulast der Hansestraße obliegt hingegen der Stadt Köln.

Im bisherigen Planungsverfahren gab es bereits erste Abstimmungen zwischen 61 und 682/4 zur Berücksichtigung des Radverkehrshauptnetzes im Planungsprozess. Da ein Grundstücksankauf derzeit nicht möglich ist – auch die Vorhabenträgerin erhält das Grundstück lediglich in Erbpacht – kann der aktuelle Straßenraum mit einer Breite von etwa 7,50 m nicht erweitert werden. Nach aktuellem Stand der Regelwerke ist so lediglich die Einrichtung von Schutzstreifen bei einer schmalen Kernfahrbahn ohne Mittelmarkierung möglich. Diese Planung ist jedoch noch nicht ausgearbeitet und muss im weiteren Verlauf zwischen 64, 66 und 68 abgestimmt werden.

- Beleuchtung öffentlicher Flächen

Es wird darauf hingewiesen, dass die RheinNetz GmbH – es handelt sich hierbei um ein neugegründetes/ausgegliedertes Tochterunternehmen der RheinEnergie AG – im städtischen Auftrag für die Ausleuchtung öffentlicher Flächen gemäß der DIN 13201 (Straßenbeleuchtung) zuständig ist. Sollte im Rahmen des o.g. Vorhabens eine Betroffenheit der RheinNetz GmbH bestehen, so ist diese frühzeitig in den Abstimmungsprozess einzubeziehen.

- Redaktionelle Hinweise

Im Mobilitätskonzept und in der Anlage 2 sollten herausgearbeitet werden, dass das Plangebiet für eine städtische Randlage überdurchschnittlich gut durch den ÖPNV bedient wird. Das Angebot „KVB-ISI“ wurde zum Jahreswechsel eingestellt, aber an Werktagen verkehren hier tagsüber zwei Buslinien jeweils im 20-Minuten-Takt.

Es wird vorgeschlagen, folgenden Satz zu übernehmen: *„Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) ist vor dem Hintergrund der städtischen Randlage des Standorts als gut zu bewerten. Trotzdem ist nur mit einer durchschnittlichen ÖPNV-Nutzung zu rechnen, da zum Erreichen des Standorts*

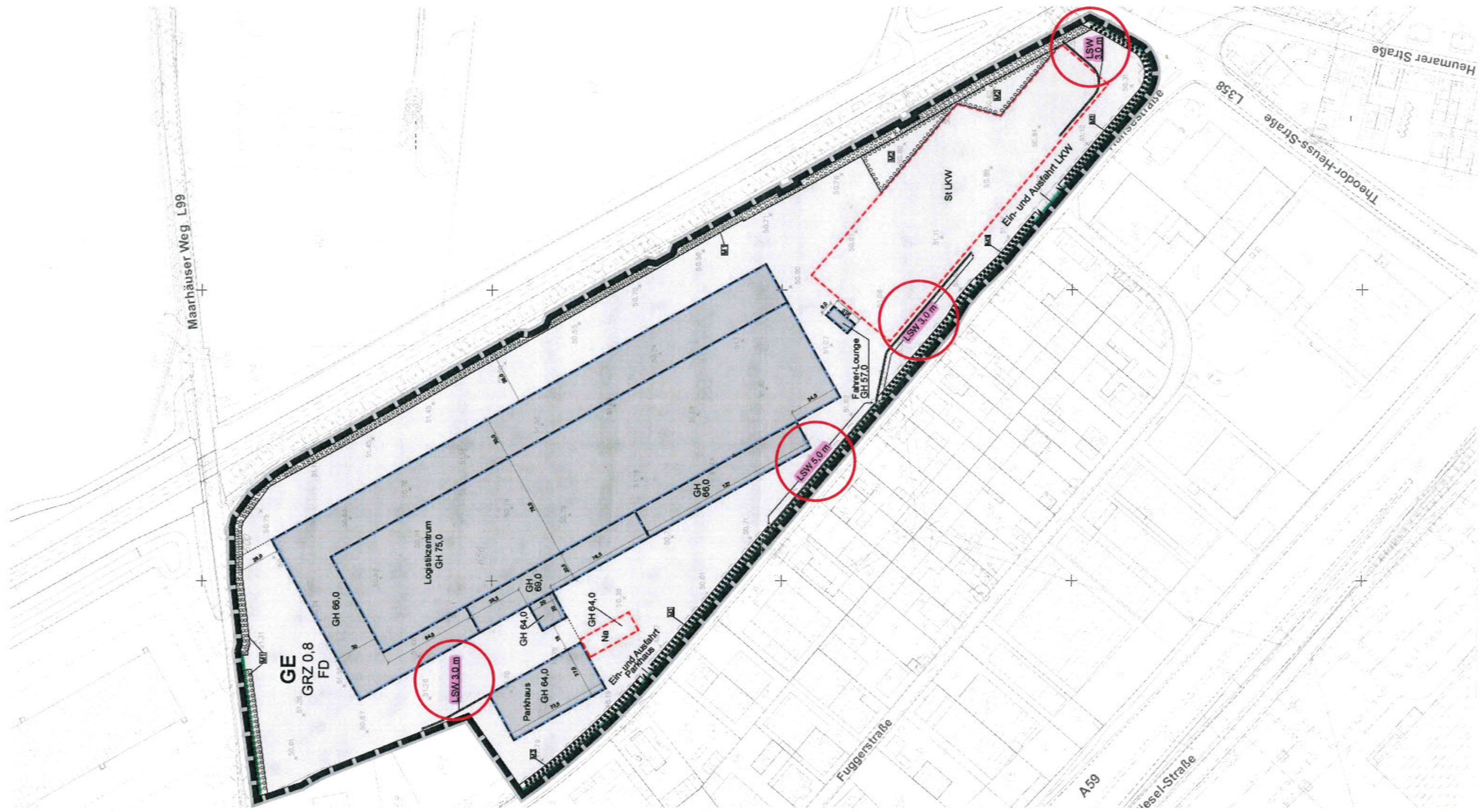
mit öffentlichen Verkehrsmittel in vielen Fällen mehrere Umstiege notwendig sind. Die wahrscheinlich nicht zufriedenstellende ÖPNV-Nutzung hat raumstrukturelle Gründe und ist nicht auf ein unzureichendes ÖPNV-Angebot vor Ort zurückzuführen.“

Seitens 69 bestehen keine Bedenken gegen das o.g. Vorhaben, im Umfeld des Plangebietes befinden sich keine vorhandenen oder geplanten Bauwerke in der Zuständigkeit von 69. Es wird jedoch auf den folgenden Sachverhalt hingewiesen: Wie diversen Ausführungen in der Anlage 2 sowie der als Auszug beigefügten Anlage 3 entnommen werden kann, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen. Diese sind als "private Lärmschutzwände" festzusetzen. Der Bau, die Unterhaltung oder die Übernahme dieser Lärmschutzwände durch 69 kommt nicht in Betracht.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage



Von: [61-Poststelle Stadtplanungsamt](#)
An: [613-Planungsteam 3](#)
Betreff: WG: Bebauungsplanentwurf Nr. 7542-02 Arbeitstitel: Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven | West22_2025_147665
Datum: Freitag, 7. Februar 2025 13:07:19
Anlagen: [image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)

Von: [REDACTED]

Gesendet: Freitag, 7. Februar 2025 11:13

An: 61-Poststelle Stadtplanungsamt <Stadtplanungsamt@STADT-KOELN.DE>

Betreff: Bebauungsplanentwurf Nr. 7542-02 Arbeitstitel: Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven | West22_2025_147665

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Wir weisen jedoch auf folgendes hin:

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 können wir erst Angaben machen, wenn uns die endgültigen Ausbaupläne mit Erläuterung vorliegen.

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.

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, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.

Zur Versorgung des Planbereichs mit Telekommunikationsanschlüssen ist die Verlegung zusätzlicher Telekommunikationsanlagen erforderlich. Falls notwendig, müssen hierfür bereits ausgebauten 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 an:

Deutsche Telekom Technik GmbH

T NL West, PTI 22

Venloer Str.156

50672 Köln

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.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]

Deutsche Telekom Technik GmbH
Technische Infrastruktur Niederlassung West
PTI 22 Betrieb Schriftverkehr/Stellungnahme
Venloer Str. 156, 50672 Köln

[Redacted Stamp]

www.telekom.de



Die gesetzlichen Pflichtangaben finden Sie unter: www.telekom.com/pflichtangaben

**#GREEN
MAGENTA**

**#GOOD
MAGENTA**

Mehr Nachhaltigkeit und Teilhabe ermöglichen.

Weitere Informationen zur Nachhaltigkeitsinitiative der Telekom:

<https://www.telekom.com/de/verantwortung/nachhaltig-leben/nachhaltigkeitslabel>

Die gesetzlichen Pflichtangaben finden Sie unter: www.telekom.de/pflichtangaben-dttechnik



Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Datum: 17. Februar 2025
Seite 1 von 2

Stadt Köln
Stadtplanungsamt -
Amt 61

Aktenzeichen:
52.03.04-2025-ALLG

50605 Köln

Auskunft erteilt:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Bauleitplanung

Bebauungsplan Nr. 7542/02 „Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven

Postanschrift:
Bezirksregierung Köln,
50606 Köln

Ihr Schreiben vom 17.01.2025, Az.: 613-1 Sc

Besucheranschrift:
Zeughausstraße 2-8,
50667 Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Schu,

DB bis Köln Hbf,
U-Bahn 3,4,5,16,18
bis Appellhofplatz

unter Bezug auf Ihr o.a. Schreiben nehme ich zum Bebauungsplan Nr. 7542/02 „Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven wie folgt Stellung:

Besuchereingang (Hauptpforte):
Zeughausstr. 8

Anlage 2: Begründung nach § 4 Absatz 2 BauGB zu Kapitel 5.6.6 „Müllentsorgung“

Besuchstermine nur nach telefonischer Vereinbarung

In Kapitel 5.6.6 „Müllentsorgung“ der Anlage 2 (Begründung) werden die Verpackungsabfälle, wie Kartonage, Plastik oder PET-Flachen, als „Wertstoffe“ bezeichnet, welche zu kompakten Ballen gepresst werden und im angrenzenden Wertstofflager zeitweilig zwischengelagert werden sollen.

Landeshauptkasse NRW:
Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN:
DE59 3005 0000 0001 6835 15
BIC: WELADEDXXX
Zahlungssavise bitte an zentrale-
buchungsstelle@
brk.nrw.de

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.

Hauptsitz:
Zeughausstr. 2-8, 50667 Köln
Telefon: (0221) 147 – 0
Fax: (0221) 147 - 3185
USt-ID-Nr.: DE 812110859

poststelle@brk.nrw.de
www.bezreg-koeln.nrw.de



Kapitel 5.10 „Weitere Umweltbelange“ sowie Kapitel 7.5.12.3 sonstige Gesundheitsbelange / Risiken

In der Begründung wird erläutert, dass das Logistikzentrum Anlageteile enthält, die immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftig seien. Unter anderem werden hier die Lagerung von mehr als 100 t und die Behandlung von mehr als 10 Tonnen / Tag an Wertstoffen beschrieben. Weiterhin wird dargestellt, dass diese Anlagen nicht unter § 3 der 4.BIm-SchV 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.

Anlage 5: Textliche Festsetzungen

Hinweis

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 BIm-SchG-Anlagen miteinschließt, kann nicht geprüft werden, da der Durchführungsvertrag nicht vorliegt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Von: [REDACTED]
An: [61-ToeB](#)
Betreff: 117/R 01/25 vSWK Stellungnahme Köln-Porz Gremberghoven Maarhäuser Weg / Hansestraße
Datum: Freitag, 21. Februar 2025 11:52:24

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag unserer Konzerngesellschaften, der RheinEnergie AG in Verbindung mit der RheinNetz GmbH und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) teilen wir Ihnen zu dem o.g. Bebauungsplanverfahren folgendes mit:

RheinEnergie AG / RheinNetz GmbH (RE/RNG)

Gegen den Bebauungsplan Maarhäuser Weg / Hansestraße bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei einem Logistikzentrum der geplanten Größenordnung Strombedarfe zu erwarten sind, die Maßnahmen im Bestandsnetz erforderlich machen könnten. Deswegen bitten wir darum, möglichst frühzeitig eine Versorgungsanfrage unter Angabe der zu erwartenden Stromleitungsbedarfe zu stellen und eine Abstimmung der zukünftigen Versorgung mit Elektrizität aktiv herbeizuführen. Sofern dies nicht bereits erfolgt ist, können Sie sich hierfür gerne an folgende Kontaktadresse wenden: netzanschluss@rng.de.

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.

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)

Zum o.g. Bebauungsplan Nr. 7542/02 in Köln Porz bestehen seitens KVB keine Bedenken. Da in dem betreffenden Bereich Buslinien verkehren, möchten wir auf folgende Punkte hinweisen:

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 3 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.
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.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
[REDACTED]

SWK 61 – Immobilienmanagement



Stadtwerke Köln GmbH, Parkgürtel 26, 50823 Köln

Geschäftsführung: Andreas Feicht, Vorsitzender, Stefanie Haaks, Timo von Lepel, Michael Theis

Vorsitzende des Aufsichtsrates: Anne Lütkes

Sitz der Gesellschaft: Köln, Amtsgericht Köln HR B 21 15

Informationen zu der Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten bei der Stadtwerke Köln GmbH finden Sie unter [Protected link](#)

Bitte denken Sie an unsere Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken!

Von: [REDACTED]
An: [61-ToeB](#)
Betreff: Stellungnahme Autobahn GmbH - Entwurf Bebauungsplan 7542/02 "Maarhäuser Weg/Hansastraße in Köln Porz Gremberghoven"
Datum: Montag, 24. Februar 2025 10:59:14
Anlagen: [A59_AS_Köln-Rath_Analyse_Prognose_2030.png](#)
[A559_AS_Gremberghoven_Analyse_Prognose_2030.png](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns als Träger öffentlicher Belange an der Veröffentlichung des Bebauungsplanentwurfes 7542/02 "Maarhäuser Weg/Hansastraße in Köln Porz Gremberghoven" beteiligt. Kerninhalt des Verfahrens ist die gewerbliche Ansiedlung eines regionalen Versorgungszentrums der Discounterkette LIDL.

Allgemein halten wir fest, dass kein nachträglicher Anspruch auf Lärm- oder Emissionsschutz für Ihr Vorhaben im Plangebiet besteht.

Zu der enthaltenen Verkehrsuntersuchung der BERNARD Gruppe ZT GmbH vom 10.06.2024 haben wir kritische Anmerkungen:

Die Aufstellung des Analysefalls erfolgte im Jahr 2021 an 8 Knotenpunkten einschl. der Anschlussknoten der Anschlussstellen Gremberghoven (KP06 u. KP07) der BAB 559 und Köln-Rath (KP03 u. KP04) der BAB 59 (Achtung: in Ihren HBS-Anhängen wechselt die Bezeichnung bzw. Nummerierung der untersuchten Knotenpunkte). Für die Planung unserer Großprojekte (Neubau Rheinspange 553, Ausbau BAB 4) haben wir eine großräumige Verkehrsuntersuchung ([Belastbare Zahlen zu belasteten Straßen - Rheinspange](#)) beauftragt, die auch die betroffenen Anschlussstellen Köln-Rath und Gremberghoven im Untersuchungsraum mit abbildet. Im Analysefall 2018 wurden für die betroffenen Anschlussknoten ebenfalls untersucht. Im Ergebnis weisen die Knoten auf Grundlage unserer Untersuchung sehr viel höhere verkehrliche Auslastungen im Analysefall auf. Bitte vergleichen Sie Ihre ermittelten Verkehrsstärken des Analysefalls mit unseren ermittelten Verkehrsstärken. Auszüge unseres Analysefalls sind als Dateien angehängen.

Zum Beispiel beim Knoten Frankfurter Str./Rath Str./AS-Gremberghoven Nord (A559) weisen Ihre abfahrenden Verkehrsströme in der Morgenspitze (75+139+293) 507 Kfz/h auf. In unserer Verkehrszählung wurden in der maßgebenden vormittägliche Verkehrsstärke (q_{BV}) 621 Kfz/h ermittelt (+22,49%). Das entspricht einer Abweichung von +22,49%. In unseren maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV) wurde für die Abfahrtstrampe sogar eine Verkehrsstärke von 755 Kfz/h ermittelt. Das entspricht einer Abweichung von +48,92%. Diese Abweichungen ziehen sich durch alle Verkehrsströme Ihres Analysefalls. Damit sind die grundlegenden Verkehrsstärken des Analysefalls zur Aufstellung einer Verkehrsprognose viel zu gering und nicht geeignet eine möglichst realitätsnahe Verkehrsprognose abzubilden.

Gemäß unserer Erfahrung 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. Unsere großräumige Verkehrsuntersuchung ist öffentlich und kann unter folgenden Links heruntergeladen werden:

[Protected link](#)

[Protected link](#)

In Ihrer beiliegenden Verkehrsuntersuchung wird in der Aufstellung des Prognose-Nullfalls 2035 ein "Modal Shift" (Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund) angesetzt (vgl. S.10 und 13 bis 15 der VU) 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.) halten wir die Reduktion von Kfz-Fahrten für nicht realistisch. 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 Ihrer ermittelten Verkehrsstärken in der Prognose zu unseren ermittelten Verkehrsstärken in der Prognose fällt auf, dass die Abweichungen sogar noch größer sind als im Analysefall.

Nach Abstimmung mit unseren Experten für Verkehrsuntersuchungen müssen wir auf einen konservativeren Ansatz bestehen. 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.

Bitte korrigieren Sie die dem Bauleitverfahren beiliegende Verkehrsuntersuchung und legen diese erneut vor. Nach gegenwärtigem Stand der Verfahrensunterlagen müssen wir uns gegen Ihr Vorhaben aussprechen, weil wir den Nachweis einer verträglichen Abwicklung der vorhabenbedingten Zusatzverkehre als nicht erbracht betrachten müssen. Somit ist eine Gefährdung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs in den Anschlussbereichen und Rampen der Anschlussstellen Gremberghoven und Köln-Rath nicht ausschließbar.

Viele Grüße,

die Autobahn GmbH des Bundes.

+++ [Verkehrsmeldungen und alles rund um die Autobahn finden Sie in unserer App: Autobahn.de/app](#) +++

Die Autobahn GmbH des Bundes

Rechtsform: GmbH

Sitz: Heidestraße 15 · 10557 Berlin · AG Charlottenburg · HRB 200131 B

Geschäftsführung: Dr. Michael Güntner (Vorsitzender),

Dirk Brandenburger, Sebastian Mohr, Dr. Jeannette von Ratibor

Aufsichtsratsvorsitzender: Stefan Schnorr

Vertraulichkeitshinweis

Diese Nachricht und jeder etwaig uebermittelte Anhang beinhalten vertrauliche Informationen und sind nur fuer die Personen oder Unternehmen bestimmt, an welche sie tatsaechlich gerichtet sind. Sollten Sie nicht der bestimmungsgemaesse Empfaenger sein, weisen wir Sie darauf hin, dass die Verbreitung, das (auch teilweise) Kopieren sowie der Gebrauch der empfangenen E-Mail und der darin enthaltenen Informationen verboten sind und gegebenenfalls Schadensersatzpflichten ausloesen koennen. Sollten Sie diese Nachricht aufgrund eines Uebermittlungsfehlers erhalten haben, bitten wir Sie, den Absender unverzueglich hiervon in Kenntnis zu setzen.

Sicherheitswarnung: Bitte beachten Sie, dass das Internet kein sicheres Kommunikationsmedium ist. Obwohl wir im Rahmen unseres Qualitätsmanagements und der gebotenen Sorgfalt Schritte eingeleitet haben, um einen Computervirenbefall weitestgehend zu verhindern, koennen wir wegen der Natur des Internet das Risiko eines Computervirenbefalls dieser E-Mail nicht ausschliessen.

Confidentiality note

This notice and any attachments which are transmitted contain confidential information and are intended only for the persons or companies to whom they are actually addressed. If you are not the intended recipient, please note that the distribution, copying (even partial) and use of the received e-mail and the information contained in the e-mail are prohibited and may result in a possible liability for damages. Should you have received this message due to a transmission error, we ask you to inform the sender immediately.

Safety warning: Please note that the Internet is not a safe means of communication or form of media. Although we are continuously increasing our due care of preventing virus attacks as a part of our Quality Management, we are not able to fully prevent virus attacks as a result of the nature of the Internet.

Hinweis zur Datenverarbeitung / Link to data protection policy: [Protected link](#)



Deutsche Bahn AG
Karlstraße 6 | 60329 Frankfurt am Main

Stadt Köln
Stadtplanungsamt
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
KTE – WSP Baurecht
Karlstraße 6
60329 Frankfurt am Main
www.deutschebahn.com/Eigentumsmanagement

Allgemeine Mail-Adresse:
baurecht-mitte@deutschebahn.com

Zeichen:
Fk_ TOEB-NW-25-198990_Heumar

per Mail: 61-toeb@stadt-koeln.de

24.02.2025

Ihr Zeichen 613-1 Sc / Ihr Schreiben vom 17.01.2025

Bebauungsplanentwurf Nr. 7541/02

Arbeitstitel: Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / Station & Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahmen zum o.g. Vorhaben als Träger öffentlicher Belang.

Bei dem **Bebauungsplanentwurf Nr. 7541/02** sind nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen zu beachten und einzuhalten:

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 feststeht, bitten wir um eine erneute Beteiligung. Wir behalten uns weitere Bedingungen/Auflagen vor.

Entwässerung

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.

Deutsche Bahn AG | Sitz: Berlin | Registergericht: Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000 | USt-IdNr.: DE 811569869 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Werner Gatzert
Vorstand: Dr. Richard Lutz (Vorsitz), Dr. Levin Holle, Berthold Huber, Dr. Daniela Gerd tom Markotten,
Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Evelyn Palla, Dr. Michael Peterson, Martin Seiler





Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder 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.

Einfriedung

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.

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.

Immissionen

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.

Einzuhaltende Sicherheitsabstände

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 (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2023-02 und DB Konzernrichtlinien 997.0117 und 132.0123A01 Abschnitt 1*). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

Bauarbeiten

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 (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 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 außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) 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 Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebs-einrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

Für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Planungsträger/Bauherr. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Änderungsmaßnahmen sind auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. dessen Rechtsnachfolger zu veranlassen.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken 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 Bahnflächen oder Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB 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, frank.guenauer@deutschebahn.com, 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.



Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

DB AG – DB Immobilien

i.V.



i.A.



+++ Datenschutzhinweis: Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass die in Stellungnahmen des DB Konzerns enthaltenen personenbezogenen Daten von DB Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vor- und Nachname, Unterschriften, Telefon, E-Mail-Adresse, Postanschrift) vor der öffentlichen Auslegung (insbesondere im Internet) geschwärzt werden müssen. +++

[Chatbot Petra](#) steht Ihnen bei allgemeinen Fragen rund um immobilienrelevante Angelegenheiten gerne zur Verfügung.

Nutzen Sie dafür folgenden Link oder den QR-Code: <https://chatbot-petra.tech.deutschebahn.com/>



Von: [REDACTED]
An: [61-ToeB](#)
Betreff: TöB Beteiligung nach §4 Absatz 2 BauGB - Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz Gremberghoven
Datum: Montag, 24. Februar 2025 16:15:21
Anlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den in der Betreffzeile genannten Vorhaben nimmt die StEB wie folgt Stellung:

Grundsätzlich besteht gegen das Vorhaben keine Bedenken. Es wird allerdings auf die bereits gestellten Stellungnahmen der StEB verwiesen und angemerkt, dass noch nicht alle Forderungen der StEB erbracht wurden. Folgende Forderungen sind noch durch das Planungsbüro zu erbringen:

- Die Überflutungsflächen des Überflutungsnaheises müssen in einen Plan dargestellt werden. Außerdem wird empfohlen eine Sensitivitätsanalyse zu erbringen
- Erarbeiten einer Wasserhaushaltsbilanz nach dem Hand-Out der StEB
- Vorlegen eines Bodengutachtens, inklusive Versickerungsnachweis
- Eine Zustimmung der Unteren Wasserbehörde
- Ausarbeiten einer detaillierten Entwässerungsplanung mit Erläuterungsbericht

Des Weiteren wird empfohlen das Retentionsvolumen von 5.750 m³ im B-Plan festzusetzen

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[REDACTED]

Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR

Erschließung und Klimafolgenanpassung

Ostmerheimer Straße 555 - 51109 Köln

[REDACTED] - www.steb-koeln.de

Folgen Sie uns:



Diese E-Mail enthält möglicherweise vertrauliche oder rechtlich geschützte Inhalte. Diese E-Mail ist ausschließlich für den oder die oben benannten, vorgesehenen Empfänger bestimmt. Ausschließlich diesen Adressaten ist die Nutzung dieser E-Mail und ihrer Anhänge gestattet. Sollte diese E-Mail nicht für Sie bestimmt oder versehentlich an Sie übermittelt worden sein, bitten wir Sie, uns umgehend per Telefon oder per E-Mail zu informieren sowie diese E-Mail zu löschen. Die unbefugte Weiterleitung und das unerlaubte Kopieren dieser E-Mail sind untersagt.



Straßen.NRW

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Rhein-Berg - Außenstelle Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln

**Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln**

Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin
Stadtplanungsamt
Stadthaus Deutz - Westgebäude
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Kontakt: [REDACTED]
Telefon: [REDACTED]
Fax: [REDACTED]
E-Mail: [REDACTED]
Zeichen: L99/6/410/54.03.06/RB/40400/AK/25-25/
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 14.03.2025

Landesstraße 99
Stellungnahme zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 7542/02
Arbeitstitel: Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven
Ihr Zeichen: 613-1 Sc

Sehr geehrter Herr Schu,

mit Ihrem Schreiben vom 17.01.2025 baten Sie um Stellungnahme zum o. g. Bauleitplanverfahren Nr. 7542/02 mit dem Arbeitstitel „Maarhäuser Weg / Hansestraße in Köln-Porz-Gremberghoven“.

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 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 (Nummer 17) geregelt. Darüber hinaus wird der Knotenpunkt L358 /Rudolf-Diesel Straße über eine Lichtsignalanlage geregelt (Lichtsignalanlage 18). Die beiden Lichtsignalanlagen sollten koordiniert geschaltet werden.

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN: DE2030 0500 0000 0400 5815 BIC: WELADED3
Steuernummer: 307/5918/0848

**Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln**
Eumeniusstraße 15-17 · 50679 Köln
Postfach 210722 · 50532 Köln
Telefon: 0221/8397-0
kontakt.rnl.rb@strassen.nrw.de

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 (Lichtsignalanlage 18) wurde hierbei nicht mit einbezogen. Es wird befürchtet, dass die Annahmen des Logistikzentrums nicht berücksichtigt wurden.

Folgende Fragestellungen sind noch nicht in die Planung und das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Bitte geben Sie hierzu eine Stellungnahme ab, bzw. ergänzen Sie die Unterlagen. 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.

Versetzung der Ortstafel:

- 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.

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.
- Darüber hinaus wird der Knotenpunkt L358/Hansestraße (Lichtsignalanlage 17) 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.

Seitens unserer Bauabteilung liegt in dem Abschnitt keine Planung vor.

Darüber hinaus liegen seitens der Stadt Köln 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.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist folgendes anzumerken:

- Der Knotenpunkt L 99/B 8 wurde von der Unfallkommission als Unfallhäufungsstelle 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 Unfallhäufungsstelle.

Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen:

- Im Verkehrsgutachten wird der Knotenpunkt L99 / B8 (Frankfurter Straße) mit der Qualitätsstufe „E“ bewertet. Aus diesem Grund sind entsprechende Maßnahmen zu treffen.

Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte (siehe Abbildung):

- 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 / 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. Ich kann aus dem HBS - Nachweis leider nicht erkennen, ob dieser auf der Grundlage Teil S oder L erstellt wurde. Ich bitte hierzu um eine Rückmeldung.
- 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.



Abbildung: Darstellung des Knotenpunktsystems

Lage der Noteinfahrt und –ausfahrt:

- 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 Schutzzeineinrichtung geöffnet wird, so muss das gesamte Streckenband von Station 450 bis 550 neu geplant werden. Wenn die Schutzzeineinrichtung 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. Bitte prüfen Sie, 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.
- Eventuelle Werbeschilder sind gesondert zu beantragen.
- Darüber hinaus sind die Straßenbäume und ihr Wurzelwerk zu schützen.

Sicherheitsaudit:

- Es ist zu jeder Planungsphase ein Sicherheitsaudit von einem externen BAST-zertifizierten Gutachter vorzulegen.

Weitere Unterlagen:

- 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.

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.

Weitere Anmerkungen behalte ich mir vor.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

