

## **Niederschrift zur Informationsveranstaltung zur Verkehrsuntersuchung zur Verlagerung des Kölner Großmarktes nach Marsdorf.**

**Bezirksrathaus Lindenthal, den 20. September 2010**

Nach Begrüßung der Anwesenden durch Frau Bezirksbürgermeisterin Blömer-Frerker erläutert Herr Harzendorf das Arbeitsprogramm der Verkehrsuntersuchung zur Verlagerung des Großmarktes.

Er verweist auf zahlreiche Gespräche mit den Nachbarstädten und dem Rhein-Erft-Kreis sowie dem Landesbetrieb Straßen NRW. Die Gespräche sollen nun auch mit den Bürgerinnen und Bürgern im Kölner Westen geführt werden, um entstehende Probleme gemeinsam zu betrachten und Lösungen zu erarbeiten. Die von PTV heute vorgestellten Arbeitsschritte stellen keineswegs das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung dar. Sie sind als Analyse und Basisprognose zu betrachten auf deren Grundlage die weitere Untersuchung vollzogen wird.

In die weitere Bearbeitung werden die Bürgergruppen und Initiativen aus dem Bezirk 3 eingebunden. Ihre Bedenken und Anregungen werden aufgenommen und in die weitere Untersuchung als Fragestellung eingebracht. Als Moderator zwischen den Bürgergruppen aus dem Bezirk 3 auf der einen und Verwaltung beziehungsweise Gutachter auf der anderen Seite soll Herr Gwiasda (Planungsbüro VIA) fungieren, da er mit der Situation im Stadtbezirk vertraut ist und bereits einige Verkehrslösungen zusammen mit den Bürgergruppen erarbeitet hat.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung ist auch zu beachten, dass die „Großmarktbranche“ eine Entwicklung vollzogen und heute eine andere Bedeutung hat als noch vor 20 Jahren. So haben große Handelsketten mittlerweile eigene Logistikketten aufgebaut, die die Versorgung ihrer Filialen mit Obst, Gemüse und dergleichen unabhängig vom Großmarkt sicher stellen. Eine Frischezentrum der neueren Art (III Generation) ist in Frankfurt vor wenigen Jahren gebaut worden. Dieses Frischezentrum entspricht hinsichtlich seiner Größe, seinem Warenangebot und seinem Einzugsbereich in etwa dem geplanten Kölner Frischezentrum und kann somit als Beispiel verwendet werden. Zur Abschätzung der künftigen Verkehrserzeugung sind in Frankfurt Erhebungen durchgeführt worden.

Im Anschluss daran erläutert Herr Dr. Volker Waßmuth vom Ingenieurbüro PTV die bisher durchgeführten Untersuchungsschritte.

### **Heutige Verkehrsbelastung**

Zunächst wurde eine umfangreiche Bestandserhebung durchgeführt um eine Bild der heutigen Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz des Untersuchungsgebietes zu erhalten. Das Untersuchungsgebiet umfasst dabei die Städte Pulheim, Frechen, Hürth bis zur Luxemburger Straße und das Kölner Stadtgebiet bis zur Inneren Kanalstraße.

Die vom Bezirk 3 geforderte Ausdehnung des Untersuchungsgebietes von der Militärringstraße auf den gesamten Stadtbezirk ist damit in die Untersuchung aufgenommen worden.

### **Verkehrsprognose 2020/2025**

Für die Verkehrsprognose 2020/2025 sind alle im Prognosezeitraum relevanten baulichen Entwicklungsflächen, differenziert nach Wohnen und Gewerbe hinsichtlich ihrer Verkehrserzeugung untersucht und quantifiziert worden. Die Angaben entstammen im Wesentlichen der Interkommunalen Integrierten **Raum-Analyse (IRA)** und ergänzenden Angaben der Nachbarstädten, bzw. der Stadt Köln. Diese neuen Nutzungen verursachen in der Summe eine Zu-

nahme der Verkehre um ca. 115.000 Fahrten/24h. Dabei sind allerdings auch Flächen berücksichtigt, die außerhalb des Untersuchungsgebietes (z.B. im Stadtbezirk Chorweiler) liegen. Für die Bundesfernstraßen ist auch die überregionale Verkehrsentwicklung berücksichtigt worden.

In einem nächsten Schritt sind die wichtigen Straßenbaumaßnahmen (Neubau und Ausbau), die nach Einschätzung der Beteiligten innerhalb des Prognosezeitraumes realisiert werden können, in das Straßennetz eingebaut worden. Dazu zählen Ausbaumaßnahmen ebenso wie Verkehrsberuhigung auf Wohnsammelstraßen, insbesondere Tempo 30 auf der Friedrich-Schmidt-Straße und dem Kölner Weg in Junkersdorf.

Im Prognose Nullfall 2020/2025 ist die zu erwartende Verkehrsbelastung abgebildet. Dabei sind alle Straßenbaumaßnahmen als bereits realisiert angenommen. Dies betrifft den Ausbau des Autobahnringes ebenso wie die Maßnahmen an der Dürener Straße (2+1 Querschnitt und Ausbau des Verkehrsknotens Dürener Straße / Militärring).

Auf den Autobahnen A 1 und A 4 sind hier deutliche Zuwächse erkennbar. Dies gilt im Besonderen für die A 4 zwischen der AS Frechen-Nord und dem AK Köln-West. Grund hierfür ist der Vollanschluss an die Bonnstraße.

Im lokalen Netz sind Entlastungen auf der Aachener Straße westlich der A 1 feststellbar. Auch hierfür ist der Vollanschluss Bonnstraße der Grund. Erkennbar ist weiterhin die Wirkung des Anschluss Stolberger Straße an den Militärring.

Im Umfeld des Gewerbegebietes Marsdorf sind Verkehrszunahmen auf der Horbeller, der Bachemer und der Gleueler Straße erkennbar. Die Dürener Straße erfährt Zuwächse in Richtung Militärringstraße, jedoch kaum Zuwächse im GE Marsdorf.

## **Planung mit Großmarkt**

Das Szenario berücksichtigt nun die Großmarktverkehre. Für den Großmarkt werden dabei 14 ha berücksichtigt. Die Verkehrserzeugung des Großmarktes ist mit 3600 Fahrten/24h angenommen worden. Der Schwerverkehrsanteil wird mit 30% angesetzt. Die Zahlen sind aus dem Frischezentrum Frankfurt abgeleitet, einer neuen Anlage die von der Größe, der Nutzungsmischung und dem Einzugsbereich dem geplanten Kölner Vorhaben entspricht.

Diese Verkehrserzeugung ist in den Prognose-Null-Fall eingerechnet worden. Es ist feststellbar, dass hierdurch nur unwesentliche Zuwächse auf den Autobahnen zu erwarten sind. Im lokalen Netz sind ebenfalls nur geringfügige Änderungen erkennbar. Im Umfeld von Marsdorf sind Zunahmen auf der Dürener, der Horbeller, der Bachemer und der Gleueler Straße zu erwarten. Ebenso erfährt die Bonnstraße in Frechen eine Mehrbelastung. Grund hierfür ist ein „Umfahrungseffekt“ der AS Frechen (Streckenzug Holzstraße-Bonnstraße-Bachemer Straße).

Herr Harzendorf weist nochmals darauf hin, dass die vorliegenden Ergebnisse als Einstieg in die Diskussion gedacht sind. Die wesentlichen Teile des Vortrages von Herrn Dr. Waßmuth sollen auf der Internetseite der Stadt Köln bereitgestellt werden, sodass jedermann Einsicht haben kann.

Im Anschluss hieran eröffnet Frau Bezirksbürgermeisterin Blömer-Frerker anhand einer Rednerliste die Diskussion:

Frage:

Warum die Innenstadt bei der Untersuchung ausgenommen sei. Mit dem Ausbau der AS Bonnstraße ist eine Mehrbelastung des Frechener Weges zu erwarten. Der Ansatz von 3600

Fahrten ist deutlich zu gering. Im GE Marsdorf sind Entwicklungsflächen von 65 ha vorhanden, die ebenfalls berücksichtigt werden müssen.

Antwort:

Die Innenstadt ist als Quelle und Ziel von Großmarktverkehren berücksichtigt. Außerdem wurde das Untersuchungsgebiet auf Anregung der Bürgergruppen bis zur Inneren Kanalstraße ausgeweitet. Mehrbelastungen in Wohngebieten sollen vermieden werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Frechener Weg wurden bereits mit Erfolg umgesetzt. Falls sich dies im Zusammenhang mit dem Vollanschluss der AB als unzureichend erweisen sollte, sind auch weitergehende Maßnahmen, wie z.B. eine Sperrung des Frechener Weges denkbar. Alle Entwicklungsflächen sind in der Prognoseberechnung enthalten, auch wenn diese nicht direkt mit dem Frischezentrum / Großmarkt verbunden sind. Die Annahme zur Verkehrserzeugung des Frischezentrums Marsdorf ist als Analogieschluss aus der Verkehrserzeugung des Frischezentrums in Frankfurt abgeleitet.

Frage:

Es wird darauf hingewiesen, dass der beabsichtigte Standort für das Frischezentrum heute als Grünfläche ausgewiesen ist und auch eine Bedeutung als Frischluftschneise hat. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob vor dem Hintergrund ein Großmarkt im Jahr 2020/25 noch zeitgemäß ist, da sich auch in der Gastronomie neue Lieferstrukturen entwickeln.

Antwort:

Eine Änderung des FNP ist erforderlich, darauf folgend ein Bebauungsplanverfahren. In diesem Zusammenhang sind auch die Fragen der Bedeutung als Frischluftkorridor abzuwägen. Dies ist nicht die Aufgabe des Verkehrsgutachtens. Der Großmarkt wird auch in absehbarer Zukunft seine Bedeutung für die Warenversorgung in Stadt und Region behalten. Der geringeren Bedeutung ist durch die Verkleinerung der Flächen am Standort bereits Rechnung getragen worden.

Frage:

Die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Autobahnen A1 und A 4 werden bereits heute erreicht. Wie soll der prognostizierte Verkehr überhaupt abgewickelt werden

Antwort:

Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die Ausbaumaßnahmen in den Szenarien bereits berücksichtigt sind. Es kann also nicht der heutige Zustand zugrunde gelegt werden. Die Problematik der Leistungsfähigkeit wurde bisher noch nicht betrachtet. Die „Engstellen“ werden im weiteren Verlauf der Untersuchung identifiziert.

Frage:

Der Rat hat den Standort Marsdorf beschlossen. Die Bezirksvertretung und die Bewohner des Stadtbezirks Lindenthal sind gegen den Standort. Wird die Verkehrsuntersuchung mit dem Ziel durchgeführt, den Standort zu bestätigen und kann es auch ein negatives Ergebnis geben.

Antwort:

Der Rat hat die Verwaltung beauftragt, die Verkehrsuntersuchung für den Standort Marsdorf durchzuführen. Die Prüfung eines Alternativstandortes ist also nicht Gegenstand der Untersuchung. Die Verkehrsuntersuchung wird objektiv durchgeführt. Entstehende Probleme sol-

len nicht verschwiegen werden. Allerdings wird auch versucht, für entstehende Verkehrsprobleme, entsprechende Lösungen zu entwickeln.

Frage:

Gab es Alternativstandorte, die untersucht worden sind.

Antwort:

Im Rahmen der Standortfindung sind mehrere Alternativstandorte untersucht worden. Marsdorf ging aus der Untersuchung als bester Standort hervor.

Frage:

Wann liegt das Gutachten vor. Kann das Gutachten Alternativen bieten.

Antwort:

Das Gutachten soll im Frühjahr 2011 vorliegen. Der Standort Marsdorf ist durch Ratsbeschluss festgelegt. Das Gutachten soll die Verkehrsproblematik des Standortes untersuchen und keine Alternativstandorte aufzeigen.

Frage:

Ratsbeschlüsse sind umkehrbar. Wieso wurden bei der Verteilung der Verkehre 30% Köln zugeordnet und 70 % der Region.

Antwort:

Die Zuordnung zu den Verkehrszielen wird nochmals überprüft.

Frage:

Welche Belastungen der Wohnbevölkerung sind durch den Verkehrs sind nicht mehr zumutbar.

Antwort:

Dies ist auch eine Frage des Standortes. Reine Wohnquartiere haben ein höheres Schutzbedürfnis als Wohnstandorte an Hauptverkehrsstraßen. Im Zusammenhang mit der Bauleitplanung und dem Bau und Ausbau von Straßen sind ab bestimmten Grenzwerten Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Sollten entsprechende Maßnahmen notwendig werden wird dies greifen.

Frage:

Welche Bedeutung hat die EU Umgebungslärmrichtlinie für das Vorhaben. Durch eine Mehrbelastung der Bonnstraße werden Belastungen in Frechen-Bachem erwartet.

Antwort:

Belastungsänderungen werden nur dann konkrete Schutzmaßnahmen auslösen, wenn die gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte im konkreten Fall überschritten sind. Die Umgebungslärmrichtlinie führt zu keiner anderen Praxis als bisher.

Frage:

Der Warenumsatz am heutigen Standort beläuft sich auf jährlich 1,2 Millionen Tonnen. Dementsprechend muss die Verkehrserzeugung am neuen Standort deutlich höher sein. Die 10.000 Fahrten /Tag am heutigen Großmarkt beziehen sich auf die Zufahrten. Die Gesamtfahrtenzahl ist somit doppelt so hoch.

Antwort:

Die Zahl 1,2 Millionen Tonnen ist nicht korrekt. Der Warenumsatz am neuen Standort wird zwischen 300.000 und 400.000 Tonnen liegen. Außerdem bezieht sich die Zahl 10.000 auf alle Fahrten. Die Belege für die richtigen Zahlen werden nachgeliefert.

Frage:

Im Verkehrsgutachten hätten mehrere Prognosefälle berechnet werden müssen. Es müsste auch ein Worst-case Szenario geben.

Antwort:

Die Anregung wird aufgenommen.

Frage:

Die Umweltauswirkungen müssen dargestellt werden, insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Lkw-Anteile (30%). Die Fläche des Frischezentrums liegt in einem Frischluftkorridor. Einer früheren Untersuchung zur Folge liegen die meisten Ziele in Köln. In einer Befragung wurde von den Großmarktnutzern eine gute Erreichbarkeit des Standortes gewünscht. Die ist in Marsdorf nicht gegeben.

Antwort:

Die Darstellung der Umweltwirkungen ist nicht Teil des Verkehrsgutachtens. Mögliche Mehrbelastungen werden allerdings in der Folge, z.B. bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sein. Dabei ist auch die Bedeutung des Frischluftkorridors zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Verkehrsverteilung findet – wie bereits weiter oben angesprochen – noch einmal eine Überprüfung statt. Die Erreichbarkeit soll im Rahmen des Verkehrsgutachtens überprüft und ggf. verbessert werden.

Frage:

Es wird nach bekannten Höchstwerten der Feinstaubbelastung im Stadtbezirk gefragt.

Antwort:

Diese liegen nicht vor. Im Bereich der Aachener Straße in Höhe EC, an der Jungbluthbrücke und der Statthalterhofallee sind hohe Stickoxidwerte gemessen worden.

Frage:

Die Flächen für das Frischezentrum haben eine große Bedeutung für die Umwelt und insbesondere das Klima. Dies ist ein Ergebnis der UVP im Rahmen der IIRA. Vor diesem Hintergrund sollte auch eine Variante ohne die Bebauung des Geländes Großmarkt und benachbarter Gewerbenutzung berechnet werden.

Antwort:

Diese Anregung wird aufgegriffen.

Frau Bezirksbürgermeisterin Blömer-Frerker bedankt sich bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern, den Vertretern des Ingenieurbüros PTV und der Stadtverwaltung und schließt die Veranstaltung um 22:10 Uhr.

**gezeichnet Harzendorf**