

Begründung nach § 5 Absatz 5 Baugesetzbuch (BauGB) mit Umweltbericht nach § 2a in Verbindung mit § 2 Absatz 4 BauGB zur 191. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) im Stadtbezirk 3, Köln-Lindenthal**Arbeitstitel: Frischezentrum Marsdorf in Köln-Junkersdorf****hier: Durch Neustrukturierung und Umwandlung verschiedener Flächennutzungen im Bereich Marsdorf erfolgt für einen Teilbereich eine Änderung des Flächennutzungsplanes****1. Anlass, Ziel und Zweck der Planung**

Bereits Mitte der 1990er Jahre wurde in den politischen Gremien über eine Verlagerung des Großmarktes an der Bonner Straße/Marktstraße in Köln-Raderberg offen nachgedacht. Eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten des 1939 gegründeten Großmarktes waren ebenso Anlass zur Diskussion, wie die für die Weiterentwicklung der Innenstadt herausragende städtebauliche Lage, die gute Straßenanbindung (Bonner Straße, Rheinuferstraße und Innere Kanalstraße) verbunden mit einer optimalen ÖPNV-Anbindung (Nord-Süd-U-Bahn und möglicherweise zukünftig vernetzt mit einer S-Bahn-Linie). Nicht zuletzt gab auch die historische Chance zur Vervollständigung des Inneren Grüngürtels der Standortdiskussion Auftrieb.

Daraufhin ergingen mehrere Aufträge an die Verwaltung.

- A. Der Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen hat am 27.08.1996 die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, welches Gelände für eine Verlagerung des Großmarktes in Betracht kommt. Dabei sollen solche Standorte bevorzugt werden, die eine optimale Verkehrsanbindung, insbesondere an das Autobahnnetz, aufweisen. Darüber hinaus ist zu prüfen, in welchem Zeitraum eine Neuansiedlung aus planerischer und stadtentwicklungspolitischer Sicht möglich ist.
- B. Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragte die Verwaltung am 05.02.1998, ein Konzept zur mittel- und langfristigen Entwicklung des Schlachthofes zu erarbeiten. Dabei soll geprüft werden, ob durch eine Standortkonzentration, zum Beispiel Zusammenlegung mit der Großmarkthalle, gegebenenfalls an einem neuen Standort, Synergieeffekte erzielt werden können.
- C. Darüber hinaus hat der Rat im Rahmen des 4. Städtebauförderungsprogramms am 10.03.1998 eine Verwaltungsvorlage von Dezernat VIII/15 beschlossen, wonach der "Innere Grüngürtel" zwischen Eifelwall und Rheinufer fortgeführt werden soll.

Neben den beauftragten Untersuchungen zum Altstandort und der Prüfung der Einbeziehung von Schlachthof und Blumengroßmarkt wurden in einer umfassenden Recherche die Entwicklungsvoraussetzungen für einen Großmarkt in einem neuen Logistikzentrum und die Verlagerungsbedingungen dargestellt und erstmals am 17.01.2003 im StEA (Vorlage 1324/003: "Logistikzentrum Köln/KLV-Terminal Köln/Nord) beraten. Wesentlicher Bestandteil der Vorlage war neben den Ausführungen zu einer herausragenden Logistikstandortentwicklung die Untersuchung der möglichen Standorte.

Auf Anregung des Stadtentwicklungsausschusses fand am 30.01.2004 ein Expertenhearing zum Thema "Frische-Logistik-Zentrum Köln - Chancen und Risiken" statt, in dem Entwicklungsperspektiven und zügige Standortentscheidungen mit Planungssicherheit für Investitionen angemahnt wurden.

Es folgten umfängliche Standortdiskussionen, insbesondere zu den favorisierten Standorten.

Mit dem Ratsbeschluss vom 13.12.2007 wurde das ursprüngliche konzeptionelle Ziel auf die reine Verlagerung des Großmarktes und die Errichtung eines neuen Frischezentrums bis zum Jahr 2020 begrenzt.

Anlass der Verlagerung vom jetzigen Standort nach Marsdorf bis zum Jahr 2020 ist inzwischen auch der Ratsbeschluss vom 20.12.2011 zur Bewerbung für eine Bundesgartenschau 2025 am Altstandort in Köln-Raderberg. Hierdurch entsteht erheblicher Handlungsdruck.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Anforderungsprofil 2003

Ziel der damaligen Herangehensweise und der Suche nach einem neuen Standort für einen Großmarkt war die Entwicklung eines zumindest national bedeutsamen quadromodalen Logistikstandortes Köln, auf der Grundlage der stark expandierenden Logistikbranche mit sich verändernden Marktabläufen und der Optimierung von Prozessen des Güterverkehrs- und Transportwesens. Die Standortgunst Köln in der nationalen und internationalen verkehrlichen Vernetzung sollte mit einer optimalen Standortplanung genutzt werden, um sich zu einer europäischen Verkehrs- bzw. Logistikkdrehscheibe zu entwickeln. Das neue Frischelogistikzentrum mit Einbindung von Blumen-großmarkt und Fleischversorgung und der Berücksichtigung von Entwicklungen im Conveniencebereich sowie aller affiner Betriebsformen sollte dabei ein Baustein an einem neu zu entwickelnden Logistikstandort Köln sein.

2.2 Standortuntersuchung

Grundlage der stadtweiten Standortuntersuchung war zunächst die Beschlussvorlage zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 17.01.2003 zum Logistikzentrum Köln. Danach galt folgendes Flächenkonzept:

- 20 - 25 ha Fläche für den zu verlagernden Großmarkt (Bestand inkl. Entwicklungsflächen)
- 5 - 10 ha Blumengroßmarkt
- 5 ha Fläche für einen "Fleischfrischemarkt" ohne Schlachtung

Die vorgelegte Hauptuntersuchung ging somit von einer Mindestflächengröße von mind. 30 ha aus. Die Gesamtkonzeption eines zukunftsorientierten bis dahin in der Bundesrepublik einmaligen Branchen-GVZ-Convenience mit Integration aller möglichen Synergiebetriebe und Convenience- und lebensmittelverträglichen Logistikern erforderte die Berücksichtigung von Entwicklungspotentiale bis zu einer Flächengröße von insgesamt 50 ha.

In dieser stadtweiten Untersuchung wurde eine Auswahl von zunächst 14 Standortvorschlägen einer siedlungsgeografischen und ökologischen Analyse und Bewertung unterzogen (siehe beiliegender Übersichtplan). Hierbei wurden alle Standorte nach einem umfassenden Kriterienkatalog in einer ersten Grobauswahl vorbewertet und in einer Feinauswahl anschließend in die enge Schlussbetrachtung eingestellt.

Mit einer vom Stadtentwicklungsausschuss anschließend gewünschten Ergänzungsuntersuchung erfolgte, über die abgegrenzten Standorte hinaus, eine Analyse möglicher Entwicklungsspielräume und eine vertiefende Betrachtung von vier ausgewählten Bereichen:

- Bereich "nördlich Lindweiler",
- Bereich "westlich Wahn",
- Bereich "südlich Venloer Straße",
- Bereich "ehem. Rennbahngelände".

Die vertiefende Untersuchung sollte, um finanzielle Aufwendungen in Grenzen zu halten, neben dem konkreten äußeren Erschließungsaufwand mit Kanal, Wasser, Strom, Gas auch die verkehrliche Anbindung und die erforderlichen Aufwendungen betrachten.

Im Ergebnis galt der Standort "nördlich Lindweiler" als Realisierungsfavorit für ein Logistikzentrum von circa 50 ha.

Der Standort "Köln Marsdorf" stand bei der ursprünglichen Standortbetrachtung aufgrund der Flächenvorgaben von 30 ha plus, nicht zur Wahl und konnte erst aufgrund des neuen Anforderungsprofils und der Standortbefragung bei den Händlern in die Analyse und Bewertung aufgenommen werden.

2.3 Anforderungsprofil 2020 plus

Mit dem Ratsbeschluss vom 13.12.2007 wurde das Anforderungsprofil aufgrund der Marktentwicklungen neu definiert und auch die zur Entscheidung gestellte Flächenauswahl und Bewertung nochmals präzisiert und neu gewichtet. Auch die 2004 im Auftrag der Stadt Köln durchgeführte gutachterliche Befragung der Betriebe am heutigen Großmarkt durch das Büros empirica *Delassasse* Köln wurde mitberücksichtigt.

Zum einen wurde die Flächengröße für ein neues Frischezentrum auf 16 bis 20 ha inklusive Entwicklungsräume begrenzt.

- Begründung: Die "Großmarktbranche" hat eine Entwicklung vollzogen und hat heute eine andere Bedeutung als noch vor zehn Jahren. So haben große Handelsketten mittlerweile eine eigene Marktverteilungslogistik und Lager- und Verteilzentren aufgebaut, die die Versorgung ihrer Filialen mit Obst, Gemüse, und dergleichen unabhängig eines zentralen Großmarktes sicher stellen.
- Auf dem heutigen Großmarktgelände sind Firmen angesiedelt, die grundsätzlich kein Interesse an einem Umzug an einen neuen Standort haben oder in kleinen Betrieben keinen Betriebsnachfolger finden.
- Umzug des Blumengroßmarktes ist derzeit nicht mehr vorgesehen.
- Der neue Standort ist vorwiegend für kleine und mittlere Betriebe vorgesehen, die eigenständig nicht existieren können.

Zum anderen wurden die Bewertungskriterien gegenüber der ersten Untersuchung nochmals neu gewichtet und ergänzt.

Begründung: Die verkehrlichen Voraussetzungen mit den notwendigen verkehrstechnischen Maßnahmen und die Vertretbarkeit des Aufwandes fand besondere Berücksichtigung. Die Gewichtung der Umweltbelange im Vergleich der Standorte wurde ebenfalls nochmals verstärkt geprüft, ebenso wie die Beeinträchtigung von Anwohnern. Vorher nicht bewertet und deshalb besonders zu berücksichtigen war die Standortpräferenz der Händler.

Aus der Befragung der Großmarktbetriebe sind im Wesentlichen folgende Ergebnisse ableitbar, die jedoch zu relativieren sind, da eine erneute Befragung möglicherweise zu einer veränderten Einschätzung führen könnte:

Lageraum-Präferenzen der umzugswilligen Betriebe

Grundsätzlich scheint den befragten Großmarktbetrieben das Thema: Kundennähe eines neuen Standorts jedoch wichtiger zu sein als die konkreten Standortalternativen, die diskutiert werden (Tenor: "Hauptsache wir sind möglichst nah an den Kunden, gleich ob Porz, Marsdorf oder ein anderer Standort.").

Die meisten umzugswilligen Betriebe bevorzugen jedoch (weiterhin) Standorte im Kölner Süden (57 %). Dieses Ergebnis hängt sicherlich mit der Lage des jetzigen Standortes zusammen, der bekanntlich selbst am südlichen Innenstadtrand angesiedelt ist. Ansonsten spricht sich ein (vergleichsweise kleiner) Teil der Verlagerungsbereiten noch für einen Standort im Kölner Westen aus (hierfür könnte der von den Befragten "selbst ins Spiel gebrachte" Standort Marsdorf ausschlaggebend gewesen sein). Etwa jeder Fünfte kann sich nämlich einen westlich orientierten Standort "vorstellen". Wenig Präferenzen erfährt derzeit (2004) die nördliche Positionierung eines neuen

Großmarktstandortes (also auch: Volkhoven), denn nur elf Prozent (das sind vier befragte Betriebe in der Stichprobe!) sprechen sich hierfür aus.

Der Kölner Süden wird unabhängig vom Warenangebot geschätzt (ca. 55-60 %), während der Kölner Westen bei "Lebensmittel-geprägten Betrieben" (also auch Convenience-Artikel, verpackte Ware usw.) wenig Unterstützung erfährt (9 %). Stattdessen wird von entsprechenden Anbietern vermehrt der Norden bevorzugt (27 %).

Während sich kleinere Betriebe (bis zu vier Mitarbeitern) "klar" für den Kölner Süden aussprechen (71 %), ist die Bewertung bei den "Größeren" nicht ganz so eindeutig: 29 Prozent von ihnen favorisieren den Kölner Westen (von Allen: 20 %) und (unterdurchschnittliche) 48 Prozent sprechen sich für eine südliche Standortlage aus.

Unter Berücksichtigung des Kundeneinzugsgebietes ist ebenfalls eine leichte Schwerpunktverlagerung nach Norden festzustellen, und zwar bei Umzugsbereiten, die ein Einzugsgebiet von über 150 km "betreuen" (29 %). Die stark südliche Fixierung - die durch die derzeitige Positionierung des Großmarktes (mit)geprägt ist - nimmt stattdessen ab (43 %). Sie ist mit räumlicher Ausdehnung des Kundenkreises (Anfahrtsweg und -dauer!) für eine Reihe von Betroffenen offensichtlich weniger entscheidungsrelevant. Andere Aspekte, wie: allgemein gute Erreichbarkeit, Flächenausstattung, Infrastruktur usw., werden dann für eine Standortbewertung wichtiger. Jene die in "ganz Nordrhein-Westfalen" (Radius: 101 - 150 km) Kunden haben, sind ebenfalls nicht nur südlich ausgerichtet (wenngleich "Süden" überdurchschnittlich bevorzugt ist: 64 %), sondern haben auch noch relativ deutliche Standortvorlieben "in Richtung Westen" (27 %).

Etwa jeder dritte umzugswillige Firmenbefragte nannte zusätzliche "Wunschstandorte seiner Wahl". Es handelt sich dabei um die Standorte GVZ Eifeltor/Fa. ProLogis (8 Nennungen) und das GE Marsdorf (2 Nennungen). An diesen Standorten sei - aus Sicht der Vorschlagenden - eine für den Großmarkt optimale Verkehrsanbindung vorhanden. Das GVZ Eifeltor/Fa. ProLogis böte zudem die Möglichkeit einer verstärkten Nutzung des Schienengüterverkehrs.

"Bei einer Standortlagegunst-Bewertung ist die gute und belastbare Anbindung an das Straßennetz von hoher Bedeutung, da die Warenanlieferung- und der Abtransport dominant "über Straße" abgewickelt werden. Dies muss also gut funktionieren können (schnell, staufrei usw.), da hier entstehende Zeitaufwände gleichzeitig (vermeidbare) Kostenbestandteile bei Lieferanten und Kunden darstellen" (empirica Delasasse, Köln).

Ein moderner und besser zugeschnittener Großmarkt benötigt für seine logistischen internen Betriebsabläufe weniger Fläche als bestehende alte Traditionsbetriebe. Vergleiche mit anderen Großmärkten der neueren Generation im Bundesgebiet belegen, dass bei dem für Köln geltenden Einzugsbereich/Kundenkreis im Bezug zu benachbarten Großmärkten und unter Berücksichtigung der oben beschriebenen heute erkennbaren Marktentwicklung ein Areal von 16 ha mit einer zentralen Großmarkthalle von 2 ha ausreichend ist. Die Handelsfläche einer zentralen Großmarkthalle beträgt heute im Inneren 7 500 m² und im Außentrakt 11 800 m² und wird auch zukünftig im Raumkonzept so beibehalten.

Das Frischezentrum in Köln Marsdorf grenzt sich von den benachbarten Großmärkten in Düsseldorf, Duisburg, Essen und Wuppertal ab und bedient die Metropolregion Köln/Bonn mit einem Einzugsbereich/Kundenkreis von circa 150 - 200 km Umkreis und einer Einwohnerzahl von circa 3,5 Millionen.

Das Frankfurter Frischezentrum, eröffnet 2004, sollte mit seiner Gesamtflächengröße von 13,3 ha mit zwei Hallenkomplexen, d.h. eine 2,3 ha große Verkaufshalle und eine 1,65 ha große Logistik- und Distributionshalle und eine Bürofläche von 2 400 m², bei allen weiteren Überlegungen der Standortentwicklung (auch bei der Verkehrsuntersuchung), Orientierungshilfe bieten.

Nach diesen neu überarbeiteten Standortanforderungen galten in der Schlussbetrachtung und Bewertung die Standorte "Marsdorf", "südlich Venloer Str." "nördlich Lindweiler" und "westlich Wahn" als Favoriten für ein Frischezentrum.

2.4 Standortentscheidung

In der zum Beschluss des Rates zugrunde gelegten Abschlussprüfung und der besonders betrachteten Bewertungskriterien:

- Eigentumsverhältnisse,
- verkehrliche Anbindung,
- Umweltaspekte,
- Anwohnerbetroffenheit,
- Wunsch der Händler
- Expansionsmöglichkeiten

wurde der Standort "Köln Marsdorf" mit der besten Eignung ausgewählt und beschlossen.

Die Standortentscheidung begründete sich wie folgt (Ratsbeschluss vom 13.12.2007 Session 3898/2007):

- Das Areal befindet sich im Eigentum der Stadt Köln.
- Die Ertüchtigung des Straßenverkehrsnetzes ist bis 2020 mit einem vertretbaren Aufwand möglich. Insofern sind die verkehrlichen Voraussetzungen als gut zu bezeichnen.
- Die Nutzung wird aus Umweltaspekten nicht abgelehnt.
- De Facto werden so gut wie keine Anwohner beeinträchtigt.
- Es ist Wunschlage der Händler.
- Es bestehen Expansionsmöglichkeiten.

Alle vorgenannten Entscheidungskriterien werden in der nachfolgenden Begründung der Änderung der Flächennutzungsplanung beziehungsweise in der aktualisierten Alternativstandortbewertung nochmals ausführlich dargelegt.

2.5 Verkehrsgutachten

Als Grundlage für die weiteren Planungen wurde die Verwaltung mit der Erstellung eines extern zu vergebenden Verkehrsgutachtens (mit Auswirkungsanalyse) beauftragt. Der interkommunal abgestimmte Untersuchungsraum umfasst das gesamte Gemeindegebiet der Städte Hürth, Frechen und Pulheim und reicht auf dem Stadtgebiet von Köln bis zum Militärring. Das Verkehrsgutachten wurde von der Firma PTV erstellt, mit den betroffenen Nachbarstädten und dem Kreis in vielen Gesprächen abgestimmt und am 08.09.2011 erstmals im Kreishaus des Rhein-Erft-Kreises in Bergheim den politischen Gremien aller betroffenen Städte und dem Kreis vorgestellt. Bürgeranhörungen am 17.11.2011 im Bezirksrathaus Lindenthal und am 28.11.2011 in Hürth folgten.

Aufgabenstellung des Verkehrsgutachtens war es, in einem "Analyse-Nullfall" die Ist-Situation, d.h. das aktuelle Verkehrsgeschehen abzubilden. Darauf aufbauend sollte unter Berücksichtigung lokaler und regionaler Entwicklungen sowie der überregionalen Verkehrsentwicklung ein "Prognose-Nullfall 2020/2025" dargestellt werden. Nachfolgend wurden aufgrund der zu erwartenden Verkehrszahlen des geplanten Frischezentrums die Auswirkungen in einem "Planfall Frischezentrum" dargelegt. Ergebnisse des Gutachtens mit Maßnahmenvorschlägen werden im Kapitel 6 "Verkehrsuntersuchung Erläuterungsbericht" insgesamt und ausführlich dargestellt und begründet.

Inzwischen liegt auch eine vom Rhein-Erft-Kreis mit den benachbarten Kommunen beauftragte Plausibilitätsprüfung vor in der bestätigt wird, dass der Gutachter nach anerkannten Methoden vorgegangen ist und die Verkehrssituation jetzt und in Zukunft mit und ohne Frischezentrum in den Planfällen nachvollziehbar dargestellt hat.

2.6 Alternativstandorte -aktuelle Prüfung-

Die erneute Prüfung der 2003 untersuchten Alternativstandorte im Sinne des veränderten Anforderungsprofils 2020plus kommt zu folgenden Ergebnis:

Die Alternativstandorte sind trotz der verkleinerten Flächenanforderungen in der Regel nicht realisierbar. Einige Standorte sind aufgrund benachbarter Störfallbetriebe nicht für ein Frischezentrum mit Lebensmittelhandel geeignet. Andere stehen aufgrund bereits bestehender anderer Nutzungen nicht mehr zur Verfügung, haben nach wie vor Erschließungsprobleme, die nur mit immensen technischen und finanziellen Aufwendungen lösbar sind, sind aus Sicht der Umweltprüfung unvertretbar oder haben erhebliche grundsätzliche planerische und zeitaufwendige Hürden zu überwinden (vollständige Bewertung siehe Anlage).

3. Änderung des Flächennutzungsplanes

3.1 Standortbeschreibung

Der zu beplanende Standort liegt am westlichen Rand des Stadtgebietes, östlich der Autobahn A1, südwestlich des bestehenden Gewerbegebietes, begrenzt durch die hintere Grundstücksgrenze der Gewerbebauflächen an der Rheinischen Allee und der Westfälischen Allee (siehe auch Bebauungsplan 6042/06) und der Stadtgrenze im Süden nach Hürth. In etwa 500 m Luftlinie von der Südkante des Plangebietes entfernt liegt der Ortsteil Sielsdorf in Hürth und südöstlich die Horbeller Höfe. Das gesamte Gelände wird zurzeit landwirtschaftlich genutzt.

3.2 Standortbegründung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung und im Sinne des § 1 BauGB unabwägbare Vorgaben für die Bauleitplanung, bieten auf dem Gebiet der Stadt Köln, innerhalb der ausgewiesenen Siedlungsbereiche, fast keine Möglichkeiten mehr für die Ansiedlung einer großflächigen Spezialnutzung mit einer Flächengröße von insgesamt ca. 26 ha. Weitere Ausschlusskriterien, wie zum Beispiel Störfallbetriebe in unmittelbarer Nachbarschaft, haben bei der umfassenden Alternativstandort-Untersuchung zu einer weiteren Einschränkung der Standortauswahl geführt. Frei verfügbar und ohne eine umfassende und zeitaufwendige Änderung der Regionalplanung, ist lediglich der Standort in Marsdorf realisierbar.

Hier steht für die Ansiedlung des Frischezentrums selbst eine Fläche von circa 14,5 ha in städtischem Eigentum zur Verfügung.

Die Dichte der verkehrlichen Vernetzung zwischen der überregionalen und regionalen Anlieferung und den innerstädtischen Kundenströmen ist optimal, wenn auch in der Leistungsfähigkeit, wie geplant, verbesserungswürdig. Hier sind Veränderungen im System geplant.

Das Verkehrsgutachten kam zu dem Ergebnis, dass alle erforderlichen verkehrstechnischen Maßnahmen in einem absehbaren Zeitraum realisierbar erscheinen.

Auch für die Erschließung mit sonstigen technischen Infrastrukturmaßnahmen, wie Strom-, Gas-, Wasser- und Kanalanschlüssen sind in Marsdorf nur relativ kurze Entfernungen zu überbrücken, während sowohl beim Standort Lindweiler als auch Wahn-West erhebliche Erschließungsentfernungen zu überwinden sind.

Der Kostenaufwand ist wesentlich geringer als bei Erschließungsmaßnahmen an anderen Standorten, wie zum Beispiel nördlich Lindweiler oder Wahn-West.

Ein wesentlicher Entscheidungsgrund für den Standort Marsdorf ist auch das Prüfungsergebnis der unmittelbaren Betroffenheit der Bevölkerung. Im Umkreis von 1500 m um das geplante Frischezentrum leben ca. 400 Einwohner, vorwiegend im Ortsteil Sielsdorf in Hürth sowie circa 300 Einwohner im Gewerbegebiet Marsdorf inklusive Horbeller Höfe. Zum Vergleich leben im

Umkreis vom Standort Lindweiler über 70 000 und vom Standort Wahn-West 17 000 unmittelbar betroffene Einwohner.

Der Standort Marsdorf liegt, gemäß Händlerwunsch, am südwestlichen Rand von Köln und bietet somit günstige Anlieferungs Voraussetzungen für die regionalen, nationalen und internationalen Hauptanlieferungen aus Westen und Südwesten. Gleichzeitig grenzt er sich von den konkurrierenden Großmärkten/Frischezentren in den nördlich gelegenen Großstädten ab, was somit gegen den Standort Lindweiler und Wahn-West spricht.

Eine Neuinanspruchnahme von hocharbeitsfähigen Böden in der beabsichtigten Größenordnung ist an jedem untersuchten Standort bedenklich und die Bewertung der Umweltbelange kommt bei allen Flächen aus den verschiedensten Gründen zu kritischen Ergebnissen.

Aus den vorgenannten Gründen und im Sinne der Abwägung aller Belange gilt die Planung am Standort Marsdorf für realisierbar.

3.3 Rahmenkonzept Sondergebiet "Frischezentrum"

Die Marktverwaltung der Stadt Köln hat in Abstimmung mit der IG Großmarkt und unter Einbeziehung von Fachleuten anderer Städte im Rahmen der GFI (Gemeinschaft zur Förderung der Interessen der Deutschen Frischemärkte e. V.) ein Rahmenkonzept für das Frischezentrum Marsdorf auf einer Fläche von 14,5 ha entwickelt. Dieses beinhaltet im Wesentlichen folgende Teilbereiche:

- eine Markthalle als zentraler Mittelpunkt des Frischezentrums
- Lager- und Distributionsgebäude
- Büroflächen, u. a. für das Management des Frischezentrums
- ausreichende Anzahl von Stellplätzen für Kunden, Lieferanten und Mitarbeiter.

Darüber hinaus sollen folgende weitere Dienstleistungs- und Serviceeinrichtungen vorgehalten werden:

- sanitäre Einrichtungen inkl. Duschmöglichkeit für LKW-Fahrer und für Markthändler
- Büro für Lebensmittelaufsicht, ggf. Zoll
- Müllentsorgung bzw. Recyclinghof
- Werkstätten für Flurförderzeuge.

Die Integration folgender Bereiche ist noch zu klären:

- Kühlhausbetrieb
- Verpackungsstation
- Spedition
- Leergutspezialist
- Tankstelle für LKW
- ca. 2 Fruchthändler/ -reifeien
- eigene Vermarktungshalle für Fisch- und Feinkost (Realisierung in einer späteren Phase).

Eine Blumenhalle ist nicht vorgesehen, da es in Köln bereits einen eigenständigen Blumengroßmarkt gibt. Inwieweit eigene Hallen für Fleisch und Fisch sinnvoll sind, ist im Rahmen einer gutachterlichen Bearbeitung noch zu klären. Gegebenenfalls können in einer ersten Phase in der zentralen Halle Bereiche für den Verkauf von Fleisch und Fisch eingeplant werden, sodass eine eigenständige Halle erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert wird.

3.4 Rahmenkonzept Sondergebiet "Frischezentrum affine Nutzungen"

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Entwicklungsfläche des Frischezentrums sind für Frischezentrum nahestehende Betriebe Ansiedlungsmöglichkeiten zu schaffen und vorzuhalten. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Betriebe, die den Frischemarkt selbst nutzen, den Handels- und Marktbetrieb selbst unterstützen oder hiervon profitieren und mit entsprechenden Nutzungen ergänzen oder Standortvorteile von Marsdorf für die Warenverteilung ausnutzen wollen.

Allgemein können hierunter alle Nutzungen subsumiert werden, die ein Frischezentrum beleben, ergänzen und bereichern bzw. einen Bezug zum Frischezentrum aufweisen können.

Dazu zählen u. a.:

- Transportunternehmen,
- Speditionen,
- evtl. Kühlhausbetriebe (ähnlich der bisher auf dem städt. Gelände ansässigen MUK),
- Tiefkühlbetriebe (z.B. die auf dem aurelis Gelände vorhandene "Deutsche See"),
- Tankstelle mit Waschstraße für Lkw,
- evtl. Autohof mit sanitären Einrichtungen für Lkw-Fahrer, die ihre Ruhezeiten absolvieren müssen mit einer entsprechenden Anzahl von Lkw-Parkplätzen. Damit könnte man auch vermeiden, dass "Dauerparker" auf dem eigentlichen Frischezentrum Kunden und Lieferantenparkplätze blockieren,
- Autowerkstätten,
- Bananenreiferei,
- Fruchtimporteure,
- Convenience-Betriebe (da dort auch Produktion und nicht nur Umschlag stattfindet),
- Lager/ Garagen für z.B. Wochenmarkthändler, die dort ihre Verkaufsfahrzeuge/Verkaufsstände bzw. -anhänger unterstellen können.

Evtl. könnten sich dort auch Bürodienstleistungsunternehmen wie Post, Bank, Steuerberater, Zoll ansiedeln.

Ein Teilbereich der Flächen sollte jedoch auch für Erweiterungen, Ergänzungen, der im Frischezentrum positionierten bzw. angesiedelten Unternehmen vorgehalten werden.

4. Planungsvorgaben

4.1 Regionalplan

Im Regionalplan – Teilbereich Köln - ist das gesamte Planänderungsgebiet als Industrieansiedlungsbereich GIB dargestellt.

4.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Die Fläche wird im derzeit gültigen FNP, Stand 1984, überwiegend als "Fläche für die Landwirtschaft" mit gliedernden "Grünflächen" dargestellt.

Bereits in der von den Planungsausschüssen aller beteiligten Gemeinden beschlossenen "Interkommunalen Integrierten Raumanalyse" (IIRA), wird von einer Gewerbegebietserweiterung in Marsdorf gesprochen. Dies wird hier jedoch in der ökologischen Betrachtung strittig diskutiert.

Auf der Grundlage der IIRA erfolgte die 4.Fortschreibung des FNP für diesen Teilraum NordWest (Verbindlichkeit durch Bekanntmachung am 09.05.2012), der jedoch den jetzt vorliegenden Planbereich ausklammert. Die Ausklammerung erfolgte, da zum damaligen Planungszeitpunkt der Gesamtplanung die Abwägungsgrundlagen für die Planung des Frischezentrums, wie zum Beispiel das erforderliche Verkehrsgutachten noch nicht vollständig vorlagen.

4.3 Bebauungsplan

Für den gesamten Planänderungsbereich besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan 6042/06 mit dem Arbeitstitel: "Toyota-Allee", der die Fläche ebenfalls, wie der FNP, als "Fläche für die Landwirtschaft" festsetzt und mit den für das benachbarte Gewerbegebiet erforderlichen Ausgleichsflächen gliedert.

Mit der Umsetzung der Flächennutzungsplanänderung und der Realisierung der Planung ist die Änderung des Bebauungsplanes erforderlich.

4.4 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan ist der Bereich mit dem Entwicklungsziel 4 "Anreicherung der Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen unter Berücksichtigung bauleitplanerischer Vorhaben" aufgeführt. Außerdem ist für den östlichen Teilbereich das Entwicklungsziel 6 gültig: "Ausstattung der Landschaft zum Zwecke des Immissionsschutzes oder zur Verbesserung des Klimas". Konkrete Pflanzmaßnahmen sind an der Toyota-Allee festgesetzt.

Mit der Umsetzung der Flächennutzungsplanänderung und der Realisierung der Planung ist die Änderung des Landschaftsplanes, d.h. die Herausnahme der Fläche, erforderlich.

5. Änderung der Flächennutzungsplanung

5.1 Flächenaufteilung

Geplant ist eine Fläche für ein zweigeteiltes Sondergebiet von insgesamt circa 26,5 ha Größe.

Zu unterscheiden ist zwischen a) einem Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Frischezentrum" mit einer Größe von circa 14,5 ha und b) einem Sondergebiet mit einer Zweckbestimmung "Frischezentrum affine Nutzungen" mit einer Größe von circa 12 ha brutto.

- a) Der Kernbereich des Frischezentrums liegt südlich der Toyota-Allee und ist vorgesehen für die Markthalle selbst und die oben genannten funktional zuzuordnenden Betriebsteile und Einrichtungen. Die Ansiedlung von Betrieben mit einem Betriebssystem zum Verkauf von Warensortimenten an Endverbraucher ist ebenso ausgeschlossen, wie der Verkauf an Endverbraucher aus der Markthalle selbst. Die baulichen Anlagen werden im Bebauungsplan nach logistischen und betriebswirtschaftlichen Abläufen so platziert, dass auch eine lärmschützende Wirkung zum Tragen kommt.
- b) Der zuzuordnende Bereich für Frischezentrums affine Betriebe liegt nördlich der Toyota-Allee und dient ausschließlich der Ansiedlung der oben genannten Betriebe und Nutzungsarten. Die Ansiedlung von Betrieben mit einem Betriebssystem zum Verkauf von Warensortimenten an Endverbraucher ist hier ebenso ausgeschlossen.

5.2 Grünflächen/Ausgleich

Die das benachbarte Gewerbegebiet gliedernden und als Ausgleichsfläche im Bebauungsplan festgesetzten Grünstreifen werden in der weiteren konzeptionellen Planung aufgegeben und müssen an anderer Stelle voll ersetzt werden. Grund für die Aufgabe ist die geplante kompakte Entwicklung eines Gewerbe-/Frischezentrum-Standortes mit einem möglichst sparsamen Umgang mit dem natürlichen Boden. Eine innere Grüngliederung entlang des bestehenden Gewerbegebietes, entlang der Toyota Allee und entlang der Bahntrasse im Norden ist gestalterisch und ökologisch wenig sinnvoll und verhindert möglicherweise unmittelbar erforderliche synergetische Verflechtungen der Nutzungen.

Der Ausgleich sollte in größerem Zusammenhang am Rande der geplanten Nutzung und zur Abschirmung gegenüber der Siedlung Sielsdorf (Hürth) und Gut Horbell erfolgen. Darüber hinaus erforderlicher Ausgleich für die Planung des Frischezentrums müssen noch räumlich verortet werden.

5.3 Verkehrserschließung

Die Haupteerschließung erfolgt für beide Bereiche ausschließlich über die Dürener Straße - Badische Allee oder über die Toyota-Allee. Zusätzlich erforderliche verkehrliche Maßnahmen im weiteren Umfeld sind dem Kapitel 6 "Erläuterungsbericht Verkehrsuntersuchung" zu entnehmen.

5.4 Schienenanschluss – optional –

Am nördlichen Rand des Planbereiches verläuft die Schienentrasse der Häfen- und Güterverkehr Köln AG, die gleichzeitig auch als Stadtbahnstrecke von der KVB (Linie 7) genutzt wird. Optional sollte eine Anbindung des Frischezentrums an das überregionale Schienennetz gesichert werden.

Ergebnis der Betriebsbefragung:

"Ob und wie eine kombinierte Logistik von den zusehends mit dem Warentransport beauftragten Spediteuren in Zukunft verstärkt genutzt werden könnte; kann im Rahmen dieser Studie nicht näher spezifiziert werden. Derzeitige Erkenntnisse legen nahe, dass der Warentransport aus verkehrslogistischer Sicht und unter Kostengesichtspunkten zurzeit per Lkw günstiger und rascher zu handhaben ist, als bei Nutzung des auf dem Gelände vorhandenen Gleisanschlusses. Bei rasch verderblichen Produkten (beispielsweise Kopfsalat, Himbeeren, Spargel, Kirschen) muss die Anlieferung über Nacht vonstatten gehen. Aus Sicht der Spediteure am Großmarkt kann dies auf dem Weg des Schienentransports derzeit nicht gewährleistet werden.

In Zukunft kann sich dies jedoch ändern, wenn ein Bahnunternehmen entsprechende Konditionen anbieten kann und auch einhält. Neue großräumige Anbindungen könnten einen Gleisanschluss am Großmarkt neu beleben. Für Alternativstandorte kann eine Schienenanbindung langfristig durchaus ein wichtiger Wettbewerbsvorteil werden.

Bedacht werden sollte, dass sich die Relevanz der Standortfaktoren je nach Nutzung und Marktentwicklung verändert. In einem Szenario steigender Rohölpreise, einer geschickten Preis- und Produktpolitik der Eisenbahnunternehmen, Mautgebühren, oder der verbesserten logistischen Anbindung der deutschen Seehäfen, kann die Attraktivität eines Gleisanschlusses wieder steigen. Die Bedeutung anderer Logistikanbieter würde dann zurückgedrängt. Fehlt an einem neuen Standort ein Gleisanschluss, verschließen sich damit neue Entwicklungsmöglichkeiten. Diese Option sollte offen gehalten werden."

5.5 Leitungen

Parallel zur Autobahn A 1 verläuft eine unterirdische Produktenleitung, die in der weiteren konkretisierenden Bebauungsplanung mit den entsprechenden Schutzstreifen zu berücksichtigen ist.

Am südlichen Rand des Planbereiches verläuft auf dem Gebiet der Stadt Hürth innerhalb eines bereits zu berücksichtigenden Leitungstrassenbandes eine weitere neu geplante 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung (Rommerskirchen-Sechtem) im Planfeststellungsverfahren. Alle Freileitungen lösen Abstandsflächen aus, die es entsprechend zu berücksichtigen gilt.

5.6 Autobahn A 1 -Schutzstreifen-

Der 40 m Schutzstreifen zur A 1 wird im FNP aus systematischen Gründen als Sondergebiet dargestellt, auch wenn dieser Bereich nur sehr eingeschränkt nutzbar ist.

In allen weiteren Planungen sind die Schutzstreifen parallel zur Autobahn (40 m-Zone, 100 m-Zone) im Sinne von § 9 Absätze 1 und 2 FStrG zu beachten.

6. Erläuterungsbericht zur Verkehrsuntersuchung **zur Verlagerung des Großmarktes von Köln-Raderberg nach Marsdorf**

6.1 Anlass und Zielsetzung

Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung am 13. Dezember 2007 mehrheitlich beschlossen, den Großmarkt von Köln-Raderberg nach Marsdorf zu verlagern. Weiterhin sollte eine umfassende Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden, in der die Auswirkungen der Ansiedlung in Marsdorf dargestellt werden. Notwendige Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sollten dabei abgeleitet werden.

Die Verkehrsuntersuchung wurde vom Ingenieurbüro PTV erstellt. Im gesamten Verfahren war eine Beteiligung der Nachbarstädte Frechen, Hürth und Pulheim sowie des Rhein-Erft-Kreises gegeben.

Die Verkehrsuntersuchung gliedert sich in zwei Blöcke. Im ersten Teil werden zunächst die allgemeine Entwicklung im Untersuchungsraum und deren verkehrliche Auswirkungen betrachtet. Im zweiten Block wird dann die darüber hinaus gehende Auswirkung durch die Ansiedlung des Frischezentrums in Köln Marsdorf untersucht.

Es werden dann Maßnahmen beschrieben, die zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen sollen. Diese gliedern sich in drei Säulen:

Zunächst sind die Maßnahmen aufgeführt, für die bereits heute entsprechende Planungen oder Beschlüsse vorliegen, sodass sie bis 2020/25 weitgehend umgesetzt sein können. Diese Festlegung erfolgte im Einvernehmen mit allen Beteiligten und dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Die zweite Säule umfasst darüber hinaus gehende Vorschläge, die sich aus der regionalen Entwicklung bis 2020/25 ableiten lassen.

Die dritte Säule beschreibt die Maßnahmen, die im Rahmen der Ansiedlung des Frischezentrums umgesetzt werden sollen.

6.2 Durchführung der Verkehrsuntersuchung, Beteiligung der Nachbarstädte, Anregungen und Einwände

Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte und Erkenntnisse der Verkehrsuntersuchung und der Verlauf der Beteiligung der Nachbarstädte beschrieben. Die vorliegenden Stellungnahmen und Beschlüsse aus den betroffenen Nachbarstädten und des Rhein-Erft-Kreises sind ebenfalls dokumentiert. Gleiches gilt für die Stellungnahmen aus der bisher durchgeführten Bürgerinformation. Die Einwendungen und die dazu gehörenden Stellungnahmen sind in Form einer Synopse zusammengefasst.

6.3 Der Untersuchungsraum

Zunächst wurden das Untersuchungsgebiet und das relevante Straßennetz festgelegt. Es ist in der Abbildung 1 dargestellt und umfasst die Städte Pulheim und Frechen sowie Teile von Hürth und reicht auf Kölner Stadtgebiet bis zur Inneren Kanalstraße. Das Untersuchungsgebiet deckt sich in weiten Teilen mit dem Geltungsbereich der "Integrierten Interkommunalen Raum-Analyse (IIRA)", die gemeinsam von den Städten Pulheim, Frechen, Hürth und Köln erstellt wurde. Diese IIRA enthält auch Aussagen zur Verkehrsentwicklung ohne diese jedoch qualitativ und quantitativ zu bewerten. Die nun vorgelegte Untersuchung im Rahmen der Verlagerung des Großmarktes stellt somit auch eine verkehrliche Überprüfung wesentlicher Aussagen der IIRA dar.

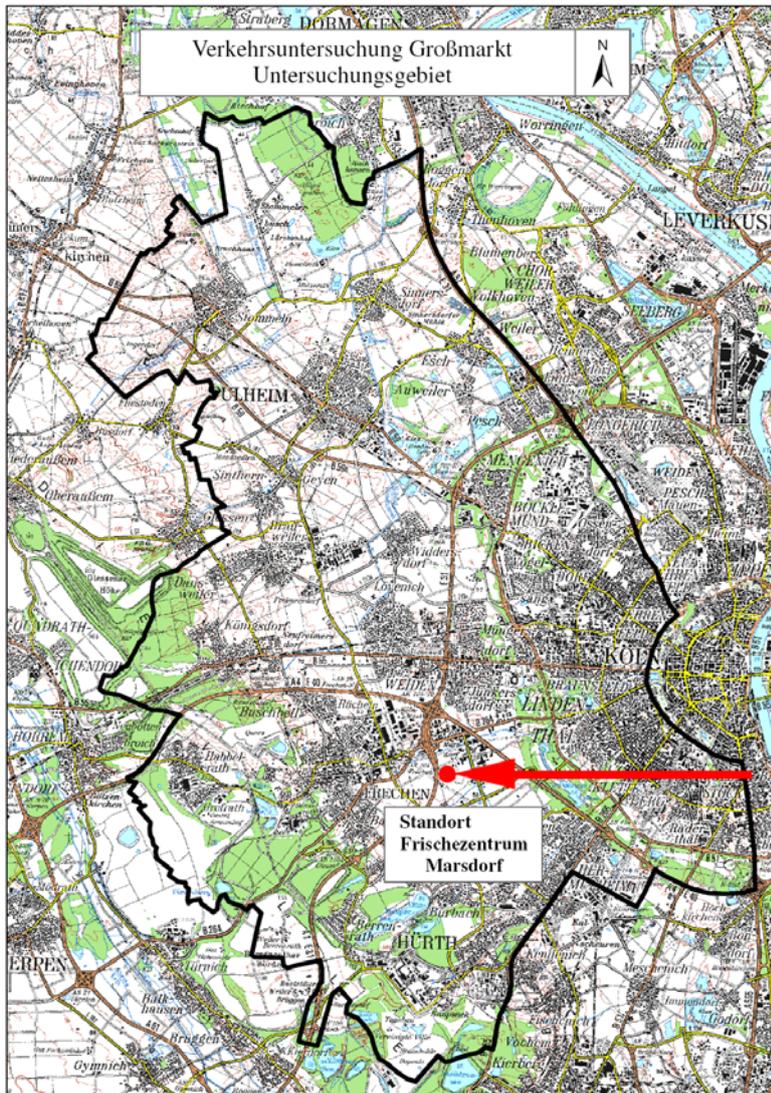


Abb. 1 Das Untersuchungsgebiet

Die Verkehrsanalyse

Im nächsten Schritt wurden die verkehrlichen Belastungen im untersuchten Straßennetz modellhaft dargestellt. Diese verkehrliche Bestandsaufnahme bildet die heutigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz des Untersuchungsraumes ab.

6.4 Die Verkehrsprognose

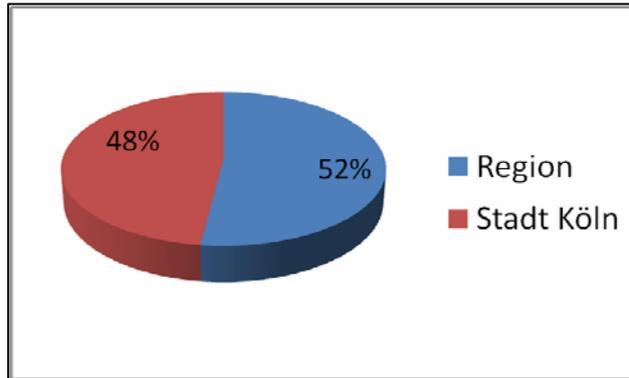
Veränderungen im Verkehrsaufkommen

In der Verkehrsprognose soll die künftige Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum für den Prognosehorizont dargestellt werden. Die zu erwartende Verkehrsbelastung resultiert dabei aus lokalen und regionalen Entwicklungen und der überregionalen Verkehrsentwicklung. Erstere leitet sich aus den zu erwartenden baulichen Entwicklungen im Wohnungsbau und den entsprechenden gewerblichen Entwicklungen, die im Zeitraum bis 2020/2025 im Untersuchungsraum realisiert sein werden. Die Flächen sind im Einzelnen mit den Nachbarstädten abgestimmt worden. Sie sind bereits in der IIRA festgesetzt. Diese Entwicklungsflächen wurden hinsichtlich ihrer Verkehrserzeugung bewertet und berücksichtigt. Für die einzelnen Kommunen ergibt sich dabei folgendes Bild:

	Wohnen	Fahrten/Wohnen	Gewerbe	Fahrten/Gewerbe
Pulheim	ca. 520 WE	ca. 3.700 Kfz/24h	ca. 26 ha	ca. ***13.500 Kfz/24h
Frechen	ca. 880 WE	ca. 6.000 Kfz/24h	ca. 43 ha	ca. 9.400 Kfz/24h
Hürth	ca. 2.300 WE	ca. 14.000 Kfz/24h	ca. 78 ha	ca. 14.900 Kfz/24h
Köln	ca. 3200 WE	ca. 31.400 Kfz/24h	ca. 104 ha	ca. 24.700 Kfz/24h
Summe		ca. 55.000 Kfz/24h		ca. 62.500 Kfz/24h

Abb.2 zusätzliche Fahrten je Kommune

***Übernahme aus B-Plan



Die vorstehende Abbildung verdeutlicht, dass sich die Zuwächse im regionalen Verkehrsaufkommen relativ gleichmäßig auf die Stadt Köln und die Nachbarstädte verteilen.

Das überregionale Verkehrsaufkommen wurde aus der Verkehrsuntersuchung "Verkehrsnetze und Transitströme 2025" des MBV NRW übernommen.

Abb. 3 Verteilung der zusätzlichen Fahrten Stadt Köln-Region

Alle genannten potentiellen Entwicklungsflächen in Pulheim, Frechen, Hürth und Köln, die bis zum Zeitraum 2020/25 realisiert sind, werden bzgl. der Verkehrsentwicklung berücksichtigt. Werden diese wie geplant im vollem Umfang realisiert, so stellt sich das "**worst-case Szenario**" ein. Dieses liegt der Untersuchung zu Grunde.

Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur

Neben der Änderung des Verkehrsaufkommens muss in der Prognose auch das künftige Verkehrsnetz, d.h. die Neu- und Ausbaumaßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden. Es handelt sich um die Maßnahmen, die im Prognosezeitraum 2020/25 voraussichtlich realisiert werden. Sie wurden in Absprache der beteiligten Städte, des Rhein-Erft-Kreises und des Landesbetriebs Straßen NRW festgelegt und stellen die eingangs beschriebene erste Säule der Maßnahmenvorschläge dar. Maßnahmen, die von den Beteiligten unterschiedlich bewertet wurden, wie zum Beispiel ein Anschluss der Bonnstraße an die BAB A 1 auf Hürther Stadtgebiet, sind hier nicht berücksichtigt.

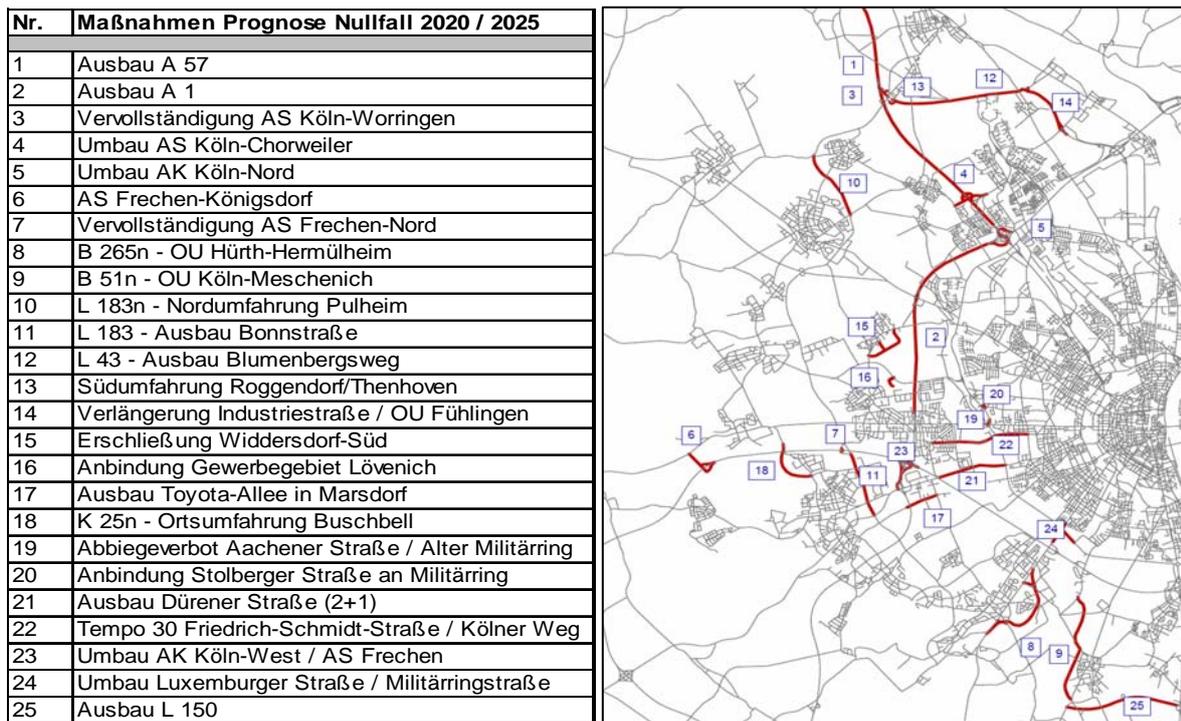


Abb. 4 Übersicht: Änderungen der Verkehrsinfrastruktur

6.5 Berechnung des Prognose-Null-Falles

Der durch regionale und überregionale Gründe bedingte Zuwachs des Verkehrsaufkommens wurde dann mittels einer Verkehrssimulation auf das nun angepasste Straßennetz umgelegt. Es ergibt sich somit ein Belastungsbild für den Prognosezeitraum 2020/25.

Wesentliche Auswirkungen im Prognose-Null-Fall:

Fernstraßennetz

- Die Bundesautobahnen BAB A 1 und BAB A 4 weisen deutliche Verkehrszuwächse auf. Diese sind in erster Linie durch die überregionale Verkehrsentwicklung begründet.
- Lediglich auf dem Streckenabschnitt der BAB A 4 zwischen der neuen AS Frechen Nord und dem Autobahnkreuz Köln-West ergeben sich Verkehrsverlagerungen durch eine günstigere Anordnung der Autobahnanschlussstellen.

Lokales Netz

- Durch den Vollanschluss AS Frechen-Nord wird die Bonnstraße (L 183) als Zulaufstrecke deutlich aufgewertet und die Verkehrsbelastung nimmt deutlich zu. Dies gilt im Besonderen für den Abschnitt nördlich der BAB A 4.
- Der Vollanschluss bewirkt weiterhin (durch Verlagerungen weg von der AS Köln-Lövenich) eine Entlastung der Aachener Straße in Köln-Weiden.
- Die Abbindung des Frechener Weges bewirkt eine starke Entlastung von Köln-Weiden.
- Die neue Anbindung an die Aachener Straße sowie der Anschluss der Stolberger Straße an den Militärring sorgen für eine Entlastung auf der Ortsdurchfahrt in Alt-Müngersdorf.
- Die Friedrich-Schmidt-Straße in Braunsfeld kann durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vom Kfz-Verkehr entlastet werden.
- Für den Bereich Junkersdorf ist keine spürbare Verkehrszunahme durch die zusätzliche Besiedlung zu erwarten.
- Im Bereich des Gewerbegebietes Marsdorf sind spürbare Verkehrszunahmen auf der Dürener Straße, der Horbeller Straße und der Toyota-Allee erkennbar.

- Für die berücksichtigten Ortsumfahrungen in Pulheim, Frechen, Hürth und Köln wird generell erkennbar, dass diese deutliche Entlastungen auf den jeweiligen Ortsdurchfahrten bewirken.

Verkehrstechnische Untersuchungen für den Prognose-Null-Fall

In diesem Schritt werden die Auswirkungen der aus dem Prognose-Null-Fall resultierenden Verkehrsentwicklungen auf verschiedene Strecken bzw. den dort vorhandenen Knotenpunkten dargestellt. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der Bonnstraße in Frechen zwischen der B 264 und der Aachener Straße und der Dürener Straße-Holzstraße in Marsdorf, bzw. Frechen. Weiterhin wurden die Knoten Militärringstraße/Dürener Straße und Horbeller Straße/Toyota-Allee näher betrachtet.

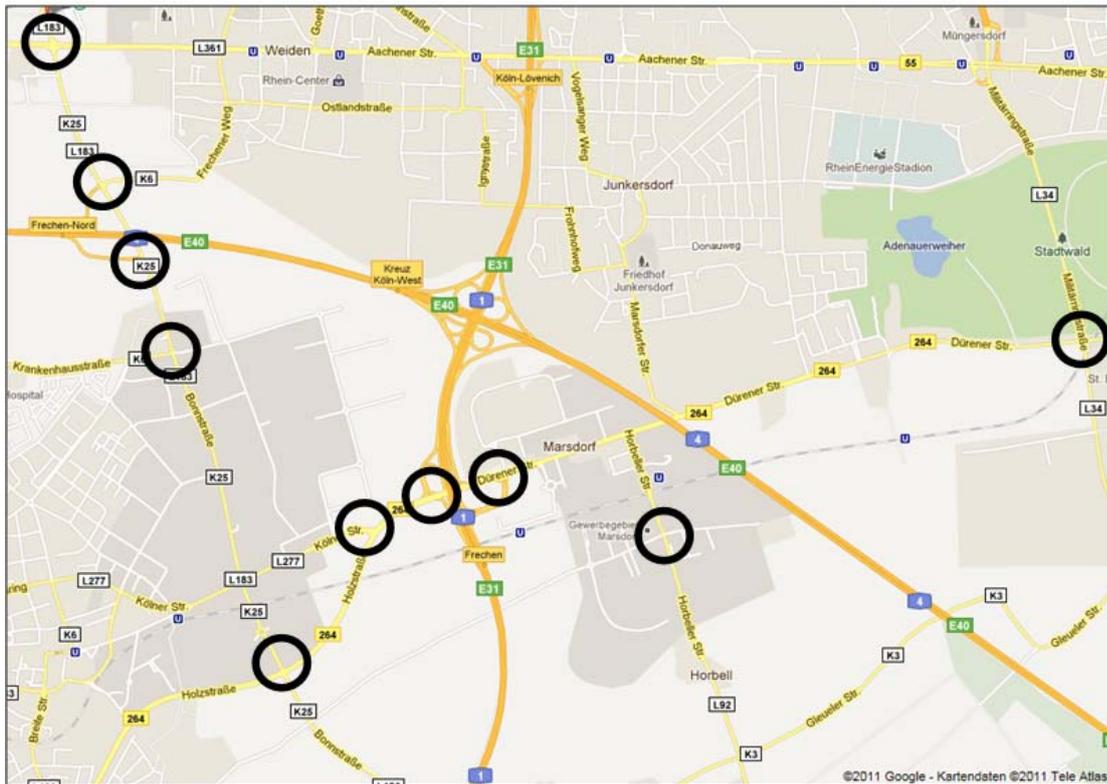


Abb. 5 Untersuchte Verkehrsknoten im Prognose-Null-Fall

Für diese Knoten sind die Verkehrsbelastungen für die Verkehrsspitzenstunden morgens und am Nachmittag sowohl für den Analyse-Null-Fall (heutige Belastung) als auch für den Prognose-Null-Fall (zukünftige Belastung) ermittelt worden. Anhand einer Leistungsfähigkeitsanalyse nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) sind die Knotenpunkte dann für die genannten Zeiten bewertet worden. Dabei werden die Unterschiede zwischen dem heutigen Zustand und dem zu erwartenden Zustand deutlich. Bei unzureichenden Verkehrsqualitäten werden dann Optimierungsmaßnahmen entwickelt, die entweder baulicher Art (z.B. Anlage von separaten Abbiegespuren) oder betrieblicher Art (Anpassungen der Signalprogramme) sein können.

Im Ergebnis kann an fast allen untersuchten Knotenpunkten zumindest eine zufriedenstellende Verkehrsqualität erreicht werden.

Ausnahme ist der Knoten Aachener Straße/Bonnstraße, der bereits heute ungenügende Verkehrsqualitäten aufweist, die nur mit aufwendigen baulichen Maßnahmen verbessert werden können. Ein weiterer Problempunkt ist der Knoten Krankenhausstraße/Bonnstraße. Auch hier sind bereits im Bestand ungenügende Verkehrsqualitäten feststellbar, die nicht verbessert werden können. Allerdings sind hier alternative Verkehrsführungen denkbar, die insgesamt zu einer verbesserten Verkehrsabwicklung führen können. Die beiden genannten Problempunkte können im Rahmen der weiteren Planungen zur "Regionaltangente" vertiefend untersucht werden. Es handelt sich hierbei um eine Planung, die gemeinsam von den Städten Pulheim, Frechen, Hürth und Brühl,

dem Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Köln verfolgt wird, um die Verkehrsverhältnisse auf dieser für die Region bedeutenden Verkehrsstrasse zu verbessern. Sie ist bereits in der IIRA beschrieben.

Ebenfalls ungenügende Verkehrsqualitäten werden am Knoten Militärringstraße/Dürener Straße erreicht. Hier ist anzumerken, dass das HBS für die Beurteilung der Gesamtsituation des Knotens ungeeignet ist. Daher ist für diese Kreuzung eine Simulation durchgeführt worden. Ergebnis ist, dass die Verkehrssituation insgesamt zumindest ausreichend ist. Dies gilt nicht für einige sehr schwach belastete Abbiegebeziehungen. Aufgrund der geringen Verkehrsmengen, die hier betroffen sind, ist die Situation hinnehmbar.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen und deren verkehrstechnische Bewertung kommen zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsmengen auch in Zukunft zufriedenstellend abgewickelt werden können.

6.6 Der Untersuchungsfall Frischezentrum

Das Rahmenkonzept des geplanten Frischezentrums

Das vorhandene Großmarktareal kann nicht als Beispiel für das neue Frischezentrum in Marsdorf dienen. Hier werden heute circa 30 ha Fläche beansprucht, die von vielen, auch großmarktfremden Nutzungen belegt sind. Das geplante Frischezentrum benötigt nur eine Größe von ca. 14 ha. Nach dem vorgelegten Rahmenkonzept sind hier eine Großmarkthalle von circa 24 800 m² und eine Lagerhalle von circa 7 700 m² erforderlich. Weiterhin sind Büroflächen, zum Beispiel für die Marktverwaltung vorgesehen. Darüber hinaus ist eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten berücksichtigt. Zusätzlich sind ergänzende Dienstleistungs- und Serviceeinrichtungen, wie zum Beispiel Müllentsorgung, Werkstätten für Flurförderfahrzeuge, Lebensmittelaufsicht, Zoll, Sanitäreinrichtungen für Lkw-Fahrer, Restaurationsbetrieb geplant. Weitere mögliche Nutzungen, zum Beispiel Tankstelle etc., werden derzeit geprüft.

Die Marktverwaltung rechnet am Standort Marsdorf mit einem Warenumsatz von 300 000 bis 400 000 Tonnen. Dies entspricht anderen Frischezentren vergleichbarer Größe.

Die Verkehrsentwicklung des Frischezentrums Marsdorf

Um das künftige Verkehrsaufkommen des geplanten Frischezentrums abschätzen zu können, wurde die Verkehrserzeugung an einem Referenzstandort ermittelt. Dies war das Frischezentrum in Frankfurt, das hinsichtlich seiner Größe, seiner Nutzungsstruktur, dem Warenumsatz und des Einzugsbereiches dem Kölner Frischezentrum entspricht.

Hier wurde das Verkehrsaufkommen sowohl hinsichtlich der absoluten Größe, aber auch der tageszeitlichen Verteilung für die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfasst. Die Fahrzeuge wurden dabei nach Lastzügen, Lkw, Lieferfahrzeugen und Pkw gesondert erfasst.

In Frankfurt sind in 24 Stunden 3 000 Fahrten ermittelt worden. Auf diesen Wert erfolgte dann ein Zuschlag von 20 %, um auf der "sicheren Seite" zu sein, so dass für die Verkehrserzeugung des geplanten Frischezentrums 3 600 Fahrten/24 Stunden zugrunde gelegt werden.

Verkehrliche Auswirkungen des geplanten Frischezentrums

Das ermittelte Verkehrsaufkommen wurde dann auf das Verkehrsnetz des Prognose-Null-Falles umgelegt. Es lassen sich folgende Wirkungen erkennen:

- Der Verkehr des Frischezentrums ist stark auf die Autobahnanschlussstelle Frechen gerichtet (ca. 2/3 der Gesamtverkehrsmenge). Dies entspricht der Bedeutung des Kölner Autobahnringes als Verteiler auch für lokale und regionale Verkehre.

- Auf der Emmy-Noether-Straße und der Toyota-Allee sind starke Zunahmen erkennbar. Ebenso auf der Bachemer Straße (nur östlich der Bonnstraße).
- Auf der Dürener Straße ist zwischen der Emmy-Noether-Straße und der AS Frechen ebenfalls eine starke Verkehrszunahme feststellbar. In Richtung Kölner Innenstadt nimmt der Verkehr kaum zu.
- Die Horbeller Straße und die Gleueler Straße (östlich der Horbeller Straße) erfahren eine moderate Mehrbelastung.
- Eine leichte Zunahme ist auf der Bonnstraße in Frechen feststellbar.



Abb. 6 räumliche Verteilung der Verkehre des Frischezentrums in Kfz/24h (unter 100 Kfz/24 h keine Darstellung)

Bei der tageszeitlichen Verteilung des Verkehrs fällt auf, dass ca. 78 % des gesamten einfahrenden Verkehrs in der Zeit zwischen 0.00 Uhr und 8.00 Uhr stattfindet. Dabei ist ein gleichmäßiger Verkehrsfluss über diesen Zeitraum zu verzeichnen. Beim ausfahrenden Verkehr liegen die höchsten Anteile in der Zeit zwischen 8.00 Uhr und 10.00 Uhr. Hier ist eine deutliche Spitzenstunde erkennbar. Beim Schwerlastverkehr sind die Spitzenstunden beim zufließenden Verkehr zwischen 1.00 Uhr und 2.00 Uhr, beim abfließenden Verkehr zwischen 4.00 Uhr und 5.00 Uhr. Das überwiegende Verkehrsaufkommen ist demnach nachts zu verzeichnen. Nennenswerte Konflikte mit den allgemeinen Verkehrsspitzen sind wegen der geringen Menge und der relativ günstigen zeitlichen Verteilung nicht zu erwarten.

Zufluss/Abfluss

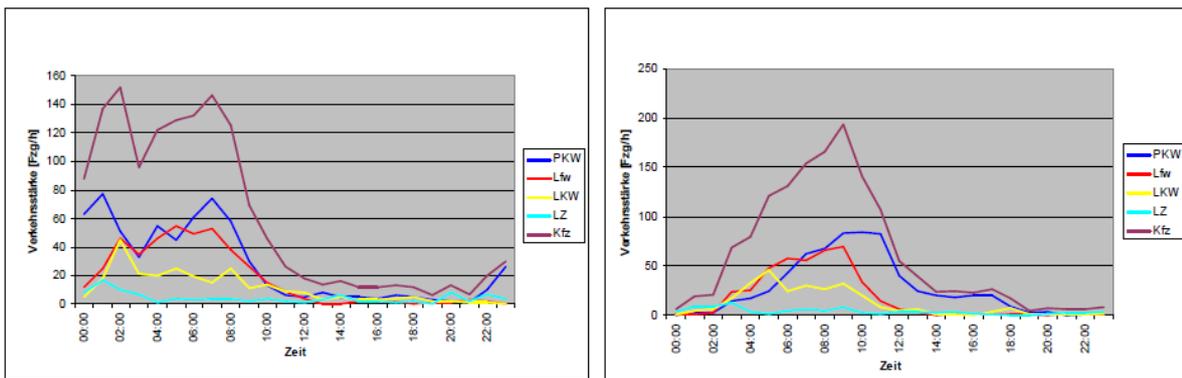


Abb. 7 Frischezentrum Frankfurt Verkehrsaufkommen im Zu- und Abfluss

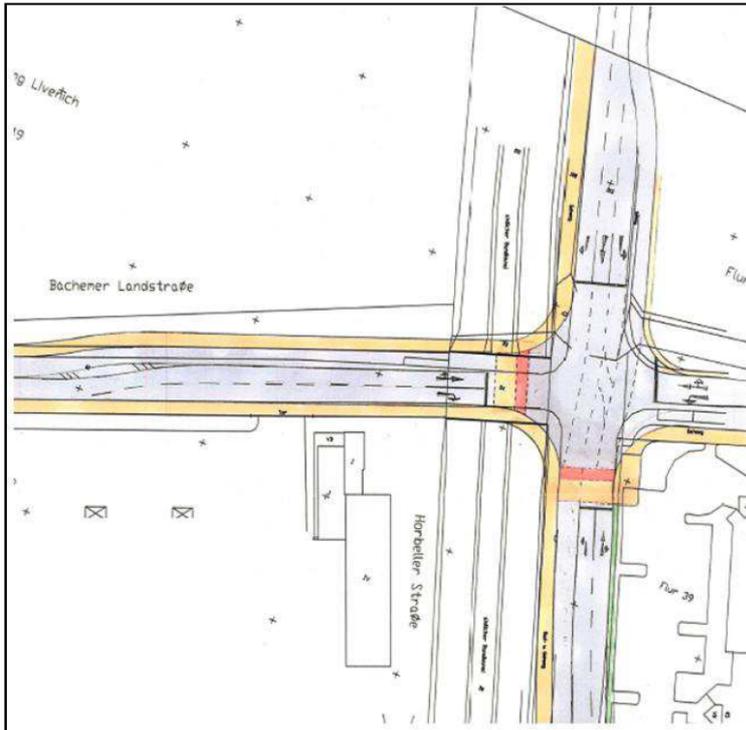


Abb. 9 Ausbau Horbeller Straße/Toyota-Allee

Die vom Gutachter aufgeführten Optimierungen der ausgewählten Knotenpunkte erlauben auch in Zukunft eine ausreichende Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Dies gilt auch für die Ansiedlung des Frischezentrums in Marsdorf.

Um die Verkehre des Frischezentrums auf direktem Weg zur Autobahn zu leiten, sollte die Anbindung des Frischezentrums, wie in nachfolgender Abbildung verdeutlicht, in der Verlängerung der Badischen Allee erfolgen. Somit wäre eine Minderbeanspruchung der Bachemer Straße in Richtung Frechen erreichbar. Die Durchfahrt unter die Autobahn A 1 ist ohnehin auf eine Durchfahrts-
höhe von 4,00 m beschränkt, sodass diese Route für Lastzüge und schwere Lkw nicht nutzbar ist.



Abb. 10 Erschließung Frischezentrum

Übersicht der Maßnahmen aus den einzelnen Schritten der Verkehrsuntersuchung Kölner Westen/ Frischezentrum

Im Gutachten werden Maßnahmen beschrieben, die zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen sollen. Diese gliedern sich in drei Säulen:

Säule 1

Zunächst sind die Maßnahmen aufgeführt, für die bereits heute entsprechende Planungen oder Beschlüsse vorliegen, sodass sie bis 2020/25 weitgehend umgesetzt sein können. Diese Festlegung erfolgte im Einvernehmen mit allen Beteiligten und dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Säule 2

Die zweite Säule umfasst darüber hinaus gehende Vorschläge, die sich aus der regionalen Entwicklung bis 2020/25 ableiten lassen.

Säule 3

Die dritte Säule beschreibt die Maßnahmen, die im Rahmen der Ansiedlung des Frischezentrums umgesetzt werden sollen.

1. Säule: Maßnahmen aus Prognose-Nullfall

-Bauliche Maßnahmen-

Lfd Nr.	Maßnahme Prognose Nullfall	Zuständigkeit	Realisierungstand
1	6-streifiger Ausbau der A 57	Landesbetrieb	in Planung
2	6-streifiger Ausbau der A 1	Landesbetrieb	im Ausbau
3	AS Köln-Worringen	Landesbetrieb/Stadt Köln	keine Planung
4	Umbau AS Chorweiler	Landesbetrieb/Stadt Köln	Bebauungsplan in Vorbereitung
5	Umbau AK Köln-Nord	Landesbetrieb	in Planung
6	Umbau AK Köln-West	Landesbetrieb	im Bau
7	AS Frechen Königsdorf	Landesbetrieb	Planfestgestellt, Baubeginn zeitnah
8	AS Frechen-Nord	Landesbetrieb	Im Planfeststellungsverfahren
9	B 265n OU Hürth-Hermülheim	Landesbetrieb	Planfeststellungsbeschluss wird beklagt
10a	B 51n OU Köln-Mechenich	Landesbetrieb	Im Planfeststellungsverfahren
10b	B 51n Verlängerung bis Eifeltor	Landesbetrieb	Vorplanung, Linienbestimmung
11	L183n Nordumfahrung Pulheim	Landesbetrieb	keine Information
12	L 183 Ausbau zwischen Aachener Straße und Kölner Straße in Frechen	Landesbetrieb	Einleitung Planfeststellung steht bevor
13	L 43 Ausbau Blumenbergsweg	Landesbetrieb	keine Planung

Lfd Nr.	Maßnahme Prognose Nullfall	Zuständigkeit	Realisierungsstand
14	Verlängerung Blumenbergsweg mit Anbindung an A 57 (vgl. Punkt 3)	Landesbetrieb	keine Planung
15	Verlängerung der Industriestraße in Fühligen	Stadt Köln	Ausbau in Vorbereitung
16	Erschließung Widdersdorf-Süd	Stadt Köln	im Bau
17	Anbindung GE Lövenich	Stadt Köln	fertig gestellt
18	Ausbau Toyotaallee in Marsdorf	Stadt Köln	im Bau
19	K 25 n OU Buschbell	Stadt Frechen/REK	Baubeginn 2013
20	Abbiegeverbot Aachener Straße/Alter Militärring und Optimierung Anschluss Aachener Straße an Militärring Zusammenhang mit Pkt. 21	Stadt Köln	Planfeststellung in Vorbereitung
21	Anbindung Stolberger Straße an den Militärring	Stadt Köln	Planfeststellung in Vorbereitung
22	Ausbau Dürener Straße 2+1		in Bauvorbereitung
23	Umbau Knoten Militärring/Dürener Straße	Stadt Köln	in Bauvorbereitung
24	Tempo 30 Friedrich-Schmidt-Straße /Kölner Weg	Stadt Köln	in Bauvorbereitung
25	Umbau Knoten Luxemburger Straße/Militärring	Stadt Köln/Landesbetrieb/KVB	Planfeststellung in Vorbereitung
26	Ausbau L 150	Landesbetrieb	im Bau
27	Abbindung Frechener Weg in Weiden	Stadt Köln	in Bauvorbereitung

fett: Maßnahmen mit Bedeutung für GE Marsdorf/Frischezentrum

2. Säule: abgeleitete Maßnahmen aus Prognose-Nullfall (ohne Frischezentrum)

-Optimierung Knotenpunkte-

Lfd Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Realisierung
1	Knoten Bonnstraße/Aachener Straße	LBS	keine Planung
2	Bonnstraße/BAB A 4 Nord	LBS	Zusammenhang AS Frechen Nord
3	Bonnstraße/BAB A 4 Süd	LBS	Zusammenhang AS Frechen Nord
4	Bonnstraße/Krankenhausstraße	Stadt Frechen	keine Planung; Entlastung des Knotens durch neue Anbindung des GE Europa-Allee an

Lfd Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Realisierung
			die L 183 im Bereich der AS Frechen Nord
5	Bonnstraße/Holzstraße	LBS	keine Planung
6	Dürener Straße/ Kölner Straße	LBS	kurzfristig umsetzbar
7	Dürener Straße/BAB A 1 West	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar
8	Dürener Straße/Max-Planck-Straße	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar
9	Horbeller Straße/Toyota Allee	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar
10	Dürener Straße/Militärringstraße	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar

3. Säule: abgeleitete Maßnahmen aus Planfall Frischezentrum

-Optimierung Knotenpunkte-

Lfd Nr.	Maßnahme	Zuständigkeit	Realisierung
1	Bonnstraße/Holzstraße	LBS	kurzfristig umsetzbar
2	Bonnstraße/Bachemer Straße	LBS	kurzfristig umsetzbar
3	Dürener Straße/BAB A 1 West	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar
4	Dürener Straße/Max-Planck-Straße	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar
5	Dürener Straße/Emmy-Noether-Straße	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar
6	Dürener Straße/Horbeller Straße	Stadt Köln	kurzfristig umsetzbar
7	Horbeller Straße/Toyota Allee	Stadt Köln	in Bauvorbereitung
8	Horbeller Straße/Gleueler Straße	Landesbetrieb	Planung in Vorbereitung
9	Dürener Straße/Militärringstraße	Stadt Köln	in Bauvorbereitung

Weiteres Vorgehen

Im weiteren Verfahren soll eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus den Städten Frechen, Pulheim, Hürth und Köln sowie des Rhein-Erft-Kreises und des Landesbetriebes Straßen NRW eine Planungsvereinbarung vorbereiten, um für die bereits bestehenden Verkehrsprobleme gemeinsam konkrete Lösungsvorschläge zu entwickeln, die dann zeitnah umgesetzt werden können. Diese Vereinbarung soll alle im Gutachten behandelten Verkehrsknoten umfassen (ggf. auch weitere). Die Kosten für die vertiefenden Betrachtungen sollen von allen Beteiligten gemeinsam getragen werden. Eine Kostenaufteilung ist dabei zu vereinbaren.

7. Umweltbericht

Bedarf an Grund und Boden

Nutzung	Ist	Planung
Fläche für die Landwirtschaft	278 100	
Grünfläche	73 879	54 665
Straße		
SO - Frischezentrum		154 692
SO-affine Betriebe		132 265
Gewerbegebiet		10 348

Die in der Tabelle aufgeführten Flächengrößen sind Bruttoflächen und entsprechen den planerischen Darstellungen im Änderungsbereich entsprechend der heute gültigen FNP-Darstellung und der geplanten FNP-Darstellung. Die Flächengrößen bilden nicht die tatsächlichen zukünftigen Nutzungen ab. So bleiben beispielsweise die 40 m breite Anbauverbotszone entlang der A 1, die Gleise der Straßenbahnlinie 7 oder das bereits bestehende Gewerbegebiet im östlichen Bereich entlang der Emmy-Noether-Straße rechnerisch unberücksichtigt.

Nicht durch die Planung betroffene Umweltbelange

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung / europäische Vogelschutzgebiete sind nicht durch die Planung betroffen.

Altlasten sind im Plangebiet nicht bekannt. Es handelt sich hier durchweg um gewachsenen Boden ohne Schadstoffeintrag oder schadstoffrelevante anthropogene Veränderungen.

Es gibt keine Hinweise auf eine Grundwasserbelastung.

Erschütterungen liegen nicht vor und werden durch die Umsetzung der Planung auch nicht für schützenswerte Dritte hervorgerufen.

Nicht erheblich durch die Planung betroffene Umweltbelange

Der **Landschaftsplan** stellt im Plangebiet das Entwicklungsziel 4: "Anreicherung der Landschaft mit natürlichen Landschaftselementen unter Berücksichtigung bauleitplanerischer Vorhaben" dar.

Luft: Durch die Planung eines Gewerbegebiets/Marktgeländes wird Ziel- und Quellverkehr induziert. Dies führt ebenso wie Heiz- und Kühlanlagen in Gebäuden und Hallen zu Schadgasemissionen. Besondere Schadstoffemissionen aus Produktions-, Verpackungs- oder Verladetätigkeiten sind bislang nicht bekannt. Aufgrund der Weitläufigkeit und guten Durchlüftung des Geländes und der guten verkehrlichen Anbindung an das überörtliche Straßennetz ist jedoch von keinen Schadstoffüberschreitungen in Bereichen mit sensiblen Nutzungen (Wohnen, Freizeit) auszugehen. Im Bereich der bereits heute stark befahrenen Erschließungsstraßen (A1, A4, Dürener Straße, event. Horbeller Straße) ist sowohl heute wie auch zukünftig mit einer Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte zu rechnen. Im verbindlichen Bauleitplanverfahren ist eine diesbezügliche Schadgasberechnung für den heutigen Zustand und für den Planzustand für den Bereich der neuen Gewerbeflächen und für ihre Umgebung in Bezug auf die Verkehrsemissionen durchzuführen.

Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

Dieses Thema ist im Rahmen des Luftschadstoffgutachtens im verbindlichen Bebauungsplanverfahren mit abzuarbeiten.

Erheblich durch die Planung betroffene Umweltbelange

Pflanzen: Das Areal ist heute entsprechend der extrem fruchtbaren Böden durch ackerbauliche Nutzung geprägt. Entsprechend gering ist die pflanzliche Vielfalt ausgeprägt.

Tiere: Die noch großen Freiflächen zwischen Frechen und Marsdorf sind vermutlich Lebensraum oder Teillebensraum verschiedener Offenlandarten wie beispielsweise Feldlerche, Hase, Greifvögel etc. Eventuell ist ein Vorkommen von Amphibien aufgrund der Renaturierung des Frechener Bachs nicht auszuschließen. Für das Areal ist eine qualitative faunistische Begutachtung durchzuführen. In Abhängigkeit vom Ergebnis können quantitative Untersuchungen notwendig werden.

Biologische Vielfalt: Die biologische Vielfalt ist vermutlich gering, kann aber erst nach einer faunistischen Studie korrekt bewertet werden. In jedem Fall wird durch Realisierung der Planung das Biotop derart grundlegend verändert, dass das heute vorfindliche Artenspektrum hier keine Lebensbedingungen mehr vorfinden wird. Andere, an das Leben im städtischen Raum angepasste Tierarten (ubiquitäre Arten, z.B. Spatzen, Amseln) werden sich vermutlich ansiedeln.

Eingriff/Ausgleich: Ca. 7 ha des Plangebiets sind als Ausgleichsfläche für die umgebenden Gewerbeflächen (B-Plan "Toyota-Allee") im Bereich Marsdorf ausgewiesen. Diese bislang nicht realisierten, aber planungsrechtlich festgesetzten Ausgleichsflächen sind an anderer Stelle vollumfänglich zu realisieren. Diese Ausgleichserfordernisse unterliegen keiner weiteren Abwägung. Vorzugsweise ist eine große Ausgleichsfläche südlich des zukünftigen Großmarkts angedacht. Eine Eingriff-/Ausgleichsbilanzierung für die neuerliche Planung ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung vorzunehmen und in die Abwägung einzustellen. Im Rahmen der FNP-Änderung wird der Ausgleichsflächenbedarf abgeschätzt und entsprechende Ausgleichsmöglichkeiten aufgezeigt.

Landschaft/Ortsbild: Das Landschaftsbild im beplanten Areal selbst wird radikal von der Ackerflur hin zum Gewerbegebiet verändert. Im räumlichen Zusammenhang mit den umgebenden Nutzungen, Gewerbegebieten, Verkehrsflächen und Autobahnen, zumeist in Hochlage, passt sich die geplante Nutzung in das technisch geprägte Ortsbild ein. Die Zäsur zwischen ländlich geprägtem Landschaftsbild und industriell geprägtem Ortsbild wird räumlich verschoben, aber nicht erstmalig hervorgerufen.

Boden: Die Umsetzung der Planung führt zum irreversiblen Totalverlust aller Bodenfunktionen im gesamten Plangebiet in der Größe von rd. 30 ha durch Versiegeln, Verdichten, Vermengen und Umlagern. Dies führt insbesondere zum Verlust der höchsten Fruchtbarkeit der gemäß BBodG besonders geschützten Böden, zum Verlust der Funktion des Erhalts des Grundwasserdargebots, der Filterfunktion und zum Verlust der Archivfunktion des Bodens.

Wasser (Grundwasser): Das Areal liegt im Bereich der seitens der Stadt Hürth geplanten Wasserschutzzone III des Wasserwerkes Hürth-Efferen. Durch die Bebauung mit einem Gewerbegebiet gehen aufgrund der Versiegelung erhebliche Flächen für den Erhalt der Grundwasserdargebots verloren. Die Gefahr des Schadstoffeintrags steigt erheblich.

Abwasser: Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist der Umgang mit Abwässern (Schmutzwasser und Niederschlagswasser) genau zu prüfen und zu definieren.

Klima: Kaltluft/Ventilation: Das beplante Gebiet bildet heute ein gut ausgeprägtes Kaltluftentstehungsgebiet, das im Sommer zur Kühlung der umliegenden überhitzten Gewerbegebiete erheblichen Beitrag leistet. Diese Wirkung wird nach Durchführung der Planung nicht nur unterbunden,

sondern das Areal selbst wird zusätzlich zur Überhitzung beitragen. Wie groß die Auswirkungen der Gewerbegebietsplanungen der letzten Jahre zwischen Frechen und Marsdorf in der Größenordnung von mehreren hundert Hektar zuzüglich dieser weiteren Flächeninanspruchnahme für die Kernstadt und die Stadt Frechen sind, kann an dieser Stelle nicht quantitativ abgeschätzt werden. Auswirkungen auf Frechen, Köln und möglicherweise Hürth sind in jedem Fall vorhanden.

Mensch, Gesundheit, Bevölkerung

Die Vermeidung von Emissionen und sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern: Dies ist im verbindlichen Bebauungsplan zu regeln.

Lärm: Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplan-Änderung ist ein Lärmgutachten anzufertigen, das zum einen die Veränderungen des Straßenverkehrslärms aufgrund des zusätzlichen Ziel- und Quellverkehrs betrachtet und zum anderen den Gewerbelärm aus dem Betrieb des Großmarkts sowie der affinen Betriebe. Hierzu gehören insbesondere (Lkw-)Motorengeräusche, Kühlaggregate, Verladegeräusche, etc. Die Einhaltung entsprechender Richtwerte an den umgebenden Nutzungen ist sicherzustellen.

Gefahrenschutz: In Frechen existiert ein Störfallbetrieb der Kunststoffindustrie. Der Betrieb unterliegt der Seveso II-Richtlinie. Der größte Teil des angestrebten Großmarktgeländes liegt im 1.500m-Achtungsabstand des Betriebs. Die Verträglichkeit der angestrebten Nutzung mit diesem Betrieb ist gutachterlich zu ermitteln und zwingend zu gewährleisten. Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung ist aufgrund der Produktion im Störfallbetrieb einerseits und der großen Entfernung bei der gutachterlichen Definition des erforderlichen sogenannten angemessenen Abstandes andererseits mit einer Machbarkeit zu rechnen.

Kultur- und sonstige Sachgüter: Der hervorragende, tiefgründige Lößlehmboden mit besonders hoher Bodenfruchtbarkeit und besonders guten Produktionsbedingungen stellt für die Landwirtschaft ein erhebliches Wirtschaftsgut dar, was durch die Bebauung endgültig entzogen wird.

Aufgrund der Bodengüte und des vorhandenen Bachlaufs (Frechener Bach) ist der Bereich nachweislich seit dem Jungneolithikum (5. Jtsd. v. Chr.) besiedelt. Bei archäologischen Begehungen in Zusammenhang mit den benachbarten Plangebietes sind eine Vielzahl vorgeschichtlicher Steingeräte und handgemachter Keramik unterschiedlicher Zeitstufen bis zu römischen Siedlungsfunden geborgen worden. Ausgrabungen brachten früheisenzeitliche Siedlungsstrukturen und römische Funde hervor. Somit lassen sich auch für das Plangebiet Bodendenkmäler prognostizieren. Entsprechende Untersuchungen müssen vorgenommen werden.

Wirkungsgefüge und Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a, c und d (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, biologische Vielfalt, Mensch, Kultur- und Sachgüter) sind nach Vorlage der Gutachten zu betrachten.