

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Stadtentwicklungsausschuss	14.03.2013
Wirtschaftsausschuss	14.03.2013
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	06.05.2013

### **191. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) im Stadtbezirk 3, Köln-Lindenthal**

**Arbeitstitel: Frischezentrum Marsdorf in Köln-Junkersdorf**

**Einleitungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit**

**Vorlage 1905/2012;**

**hier: Stellungnahme der Verwaltung zum weiteren Vorgehen sowie zu den Fragen aus der Niederschrift der 35. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 29.01.2013**

In seiner Sitzung am 29.01.2013 hat der Stadtentwicklungsausschuss die Vorlage 1905/2012 – 191. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) im Stadtbezirk 3, Köln-Lindenthal, Arbeitstitel: Frischezentrum Marsdorf in Köln-Junkersdorf – zur Überarbeitung zurück an die Verwaltung verwiesen. Im Auftrag des Wirtschaftsausschusses aus seiner Sitzung am 05.11.2012 wurden verschiedene Varianten erarbeitet. Im Rahmen der Untersuchung hat sich herausgestellt, dass detaillierte Lärmuntersuchungen erforderlich sind. Bisher wurde auf der Basis von Annahmen geplant, nun soll durch einen externen Lärmgutachter ein fundiertes Gutachten erarbeitet werden.

Die Vorlage zur 191. FNP-Änderung wird daher zunächst zurückgestellt, bis die Erkenntnisse des Lärmschutzgutachtens vorliegen und eingearbeitet werden können.

Das Lärmgutachten wird so schnell wie möglich beauftragt werden. Auf diesen Erkenntnissen aufbauend kann eine Empfehlung für eine der untersuchten Varianten zur FNP-Änderung getroffen werden. Vermutlich liegen schon vor der Sommerpause verwertbare Erkenntnisse des Gutachtens vor. Parallel dazu wird die "bauliche Konzeption" weiter bearbeitet und im Rahmen des Lärmschutzgutachtens konkret geprüft.

Die im Stadtentwicklungsausschuss am 29.01.2013 gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Wie hat die Verwaltung den Bedarf für die großflächige Ansiedlung der affinen Betriebe ermittelt?

#### **Stellungnahme:**

Da das Frischezentrum auf die Kernfunktion städtischer Daseinsvorsorge (Versorgung der Bevölkerung mit frischen Lebensmitteln) konzentriert ist, ist es sinnvoll, Firmen, die in Beziehung zum Frischezentrum stehen (zum Beispiel CA-Gas-Lager, Fruchtreiferei, Verpackung, Tiefkühllogistik usw.), eine Ansiedlungsmöglichkeit in unmittelbarer Nähe anzubieten. Der Gutachter für die "bauliche Konzeption" (noch in der Erarbeitung) empfiehlt explizit, Ergänzungsflächen in unmittelbarer räumlicher Nähe zu entwickeln. Die dafür erforderliche Flächengröße kann derzeit nur annähernd bestimmt wer-

den. Ziel ist es zunächst, ein Angebot zu schaffen.

2. Um welche Betriebe handelt es sich konkret?

**Stellungnahme:**

Die Bandbreite moderner, einem Frischezentrum affiner Betriebe ist nicht abschließend bekannt; es handelt sich um alle dem Frischezentrum dienenden oder von ihm profitierende Betriebe. Beispielsweise: Verpackungsservice, Kühlanlagenservice, Maschinen- und Gerätebereitstellung, -wartung und -reparatur, Nachbehandlungsanlagen, Verfeinerung und Veredelung etc. Zum heutigen Zeitpunkt können noch keine konkreten Betriebe benannt werden, die sich dort ansiedeln werden.

3. Inwieweit besteht überhaupt die Notwendigkeit für einen Drei-Schicht-Betrieb?

**Stellungnahme:**

Großmärkte und Frischezentren werden vorwiegend in den frühen Morgenstunden beziehungsweise nachts betrieben. Da affine Betriebe in Abhängigkeiten zum Betrieb des Frischezentrums stehen, sind auch hier in vielen Betrieben vergleichbare Betriebszeiten anzunehmen. Somit ist unter Berücksichtigung der Betriebe, die im Tagesbetrieb arbeiten, von einem Drei-Schicht-Betrieb auszugehen.

4. Muss der Kanal wirklich verlegt werden?

**Stellungnahme:**

Eine Verlegung des Kanals ist abhängig von der zukünftigen Flächenaufteilung innerhalb und außerhalb des "Hufeisens" und steht in direkter Abhängigkeit von der baulichen Konzeption und der verkehrstechnischen Anbindung.

5. Es kann nicht nachvollzogen werden, warum die Verwaltung mit einer Fläche operiere, von der sie weiß, dass der Eigentümer zu keinem Verkauf bereit ist.

**Stellungnahme:**

Im Rahmen der Einleitung des FNP-Änderungsverfahrens geht es zunächst um eine Flächendisposition. Eine Fläche, die in unmittelbarer Nähe zum geplanten Frischezentrum liegt und die im Regionalplan als Industrieansiedlungsbereich GIB dargestellt ist, kann bei Änderung des Planrechts für Firmen mit Bezug zum Frischezentrum genutzt werden. Die rechteckige Fläche nördlich der Toyota-Allee ist leicht erschließbar, liegt in direkter Nachbarschaft zum Eingangsbereich des künftigen Frischezentrums, ist relativ lärmunempfindlich und kann durch Vorhaben bezogene Bauleitplanung entwickelt werden.

6. Gibt es belastbare Zahlen, welche Betriebe konkret dort angesiedelt werden sollen?

**Stellungnahme:**

Siehe Stellungnahme zu Nummer 2.

7. Ist es zutreffend, dass die Bananenreiferei ihren derzeitigen Standort aufgibt?

**Stellungnahme:**

Die die Bananenreiferei betreibende Firma hat jüngst ihren Firmensitz in das Güterverkehrszentrum Eifeltor verlegt. Die Bananenreiferei auf dem Großmarkt bleibt bestehen. Verlagerungsabsichten sind der Verwaltung nicht bekannt.

8. Es wird keine Entwicklung eines großen Industriegebietes gewünscht.

**Stellungnahme:**

Die Entwicklung eines großen Industriegebietes ist nicht beabsichtigt. Neben der Ausweisung der

Sonderbauflächen Frischezentrum und affine Betriebe sollen keine GI-Flächen ausgewiesen werden. Zudem sind die meisten Flächen des nach Regionalplan dargestellten Gewerbe- und Industrie-Ansiedlungsbereiches bereits durch Gewerbe- oder Einzelhandelsbetriebe entsprechend den Vorgaben des Flächennutzungsplanes belegt.

9. Vor dem Hintergrund der Entwicklung des derzeitigen Großmarktes, welche tendenziell ein Abwandern sogenannter affiner Betriebe aufzeige, müsse über eine Flächenreduzierung nachgedacht werden.

**Stellungnahme:**

Wie die Stellungnahme zu Nummer 1. erläutert, kann noch nicht abschließend der Bedarf für affine Betriebe ermittelt werden. Je flexibler jedoch ein Flächenangebot und dessen Zuschnitt erfolgen kann, umso attraktiver stellt es sich für die Nachfrager dar. Insoweit ist es erforderlich, ein entsprechendes Flächenangebot vorzuhalten. Für die Unternehmen ist die Standortentscheidung eine Abwägung zwischen Preis, Lagegunst und Planungssicherheit.

10. Trifft es zu, dass eine Lkw-Waschanlage dort angesiedelt werden soll? Über welche Angebotsplanung verfügt die Verwaltung?

**Stellungnahme:**

Im Rahmen der Erarbeitung verschiedener Varianten einer baulichen Konzeption für ein Frischezentrum in Marsdorf, welche unter anderem mit den Händlern diskutiert wurden, wird eine Lkw-Wasch-/Reinigungsanlage vorgeschlagen. Das Angebot gilt für Lieferfahrzeuge für bestimmte Fisch- und Fleischwaren. Es handelt sich lediglich um einen Vorschlag des Gutachters, der eine solche Serviceeinrichtung für ein sinnvolles Angebot hält. Da sich am Eifeltor die nächste Lkw-Waschstraße befindet, wird dieser Vorschlag von der Verwaltung nicht befürwortet und nicht weiter verfolgt.

11. Strittig sei der im FNP-Änderungsverfahren nördlich der Toyota-Allee genannte Standort für die affinen Betriebe. Der Prüfauftrag des Wirtschaftsausschusses, ob diese auf den stadteigenen Flächen südöstlich der Toyota-Allee (Hufeisen) angesiedelt werden können, berge mehrere Vorteile. Hier könne man viel schneller und effektiver agieren. Kaufverhandlungen mit privaten Eigentümern seien indes langwierig und führten mit fortschreitender Zeit zu immer höheren Preisen. Deshalb möge man auf diese Option lediglich bei einem nachgewiesenen Bedarf zurückgreifen.

**Stellungnahme:**

Im Rahmen der Einleitung des FNP-Änderungsverfahrens geht es zunächst um eine Flächendisposition. Die (städtischen) Flächen des Hufeisens in ihrem heutigen Zuschnitt wurden vor allem für kleinere und mittlere Betriebe geplant. Daher wurde vorgeschlagen, die landwirtschaftlich genutzte Fläche nördlich der Toyota-Allee als Fläche für affine Betriebe im FNP darzustellen. Die Option, lediglich bei einem nachgewiesenen Bedarf darauf zurückzugreifen, bleibt unberührt, da es sich um einen im Regionalplan dargestellten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich handelt.

12. Die Verwaltung argumentiere in Bezug auf mögliche Verkehrsprobleme damit, dass diese zu bewältigen seien, weil der Betrieb eines Frischemarktes zu anderen Zeiten als zum Berufsverkehr stattfinde. Dies bedeute aber im Umkehrschluss, je kleiner der Frischemarkt und damit je mehr laut Regionalplan verbleibende Gewerbeflächen, die zu gegebener Zeit entwickelt würden, je höher die Verkehrsbelastung.

**Stellungnahme:**

Laut Aussage des mit der Erarbeitung einer baulichen Konzeption für ein Frischezentrum in Marsdorf auf dem Grundstück südlich der Toyota-Allee beauftragten Gutachters ist die hier realisierbare Größe an der unteren Grenze für ein funktionierendes Frischezentrum. Es ist somit nicht von einer Größenreduzierung des Frischezentrums auszugehen, die - wie in der Fragestellung beschrieben - die Verkehrsmengen am Tag erhöhen würde. Vielmehr wird die Ansiedlung affiner Betriebe mit nächtlichen Betriebszeiten zu einer Verringerung der prognostizierten Verkehrsmengen am

Tag führen. Im Verkehrsgutachten wurden für alle für die Ansiedlung affiner Betriebe in Frage kommende Flächen Verkehrsaufkommen mit Vormittags- und Nachmittagsspitzen eines Gewerbegebietes zugrunde gelegt.

13. Konkrete Benennung, wie viel Gewerbefläche laut Anlage 9 entfallen würde.

**Stellungnahme:**

Es entfallen 8,6 Hektar Gewerbefläche (sogenannte Hufeisenflächen).

14. Die Ansiedlung eines Cash-and-Carry-Marktes ist ausdrücklich nicht gewollt. Neben dem immensen Flächenverbrauch würde ein solcher Betrieb, der überwiegend zu den Hauptverkehrszeiten frequentiert werden würde, die Verkehrsproblematik verschärfen.

**Stellungnahme:**

Die Ergänzung eines Frischezentrums durch einen "Cash-and-Carry-Markt" wird an vielen Standorten in anderen Städten befürwortet, weil sich dadurch eine echte "Ein-Stopp-Versorgung" realisieren lässt. Ein Cash-and-Carry-Markt ist kein zwingend integraler Bestandteil eines Frischezentrums, auch wenn zum Beispiel in Bremen ein solcher Markt im Frischezentrum angesiedelt wurde. Daher wird ein Cash-and-Carry-Markt von der Verwaltung nicht weiter verfolgt. Im nachfolgenden Bauleitplanverfahren wird dies durch entsprechende Festsetzungen zum Ausschluss von Handelsflächen sichergestellt.

15. Forderung nach einem funktionierenden Verkehrskonzept. Es müsse gewährleistet sein, dass die Verkehre nicht über die Dürener - oder Gleueler Straße, sondern direkt auf die Autobahn abgeleitet werden.

**Stellungnahme:**

Teil 1: Schaffung eines Autobahnanschlusses für das Frischezentrum

Zusammenfassung: Die für das Frischezentrum durchgeführte Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der größte Teil (etwa zwei Drittel) der entstehenden Verkehre über die Anschlussstelle Frechen zur Autobahn fährt. Damit wird der Forderung, den Großteil der entstehenden Verkehre direkt auf den Autobahnring zu leiten, entsprochen. Eine zusätzliche Anschlussstelle lässt sich aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung nicht begründen.

Im Einzelnen:

In der Verkehrsuntersuchung sind die Autobahnanschlüsse an die Bundesautobahn (BAB) A 1 untersucht worden. Die Anbindung der Bonnstraße an die A 1 auf Hürther Stadtgebiet wurde vom Landesbetrieb Straßen NRW von der Schließung der Anschlussstelle (AS) Gleuel abhängig gemacht, womit die Stadt Hürth nicht einverstanden ist. In der Prognose sind Verkehrsabnahmen nur auf der Dürener Straße in Marsdorf/Frechen und auf der Horbeller Straße in Marsdorf feststellbar. Verkehrszunahmen treten auf den Zubringerstraßen zur neuen AS und in der Ortslage Gleuel auf, Verkehrsverlagerungen - unabhängig von der Ansiedlung des Frischezentrums - in Marsdorf.

Für den neuen Anschluss müsste die Bachemer Straße stadtauswärts bis zur Bonnstraße ausgebaut und die Durchfahrthöhe unter der BAB A 1 erhöht werden. Von den Verkehrsmengen des Frischezentrums würden nur circa 200 Fahrten in Richtung BAB A 1 von dem Streckenabschnitt profitieren; diese Verkehre können problemlos über die vorhandene AS Frechen abgewickelt werden.

Eine neue Anschlussstelle an die A 1 an der Bachemer Straße/Toyota-Allee ist ebenfalls untersucht und diskutiert worden. Sie kann an dieser Stelle nicht realisiert werden, da der Abstand zur AS Frechen nicht ausreicht.

Die Neuanschlüsse erforderten weitere Anpassungen im Straßennetz. Die Knoten Dürener Straße/Horbeller Straße, Horbeller Straße/Toyota-Allee, Dürener Straße/Emmy-Noether-Straße sowie die Bachemer Straße/Toyota-Allee und die Emmy-Noether-Straße müssten umgebaut und angepasst werden.

Verlegte man die AS Frechen komplett zur Bachemer Straße/Toyota-Allee hin, hätte dies eine völlige

Umorientierung der heutigen Verkehrsströme - weg von der Dürener Straße - zur Folge, würde eine Reihe weiterer Anpassungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen und wäre kaum vermittelbar: Die Toyota-Allee und die Horbeller Straße müssten vierspurig ausgebaut, die Knotenpunkte angepasst werden, wobei dies einen Eingriff in private Flächen erforderte. Ein vierspuriger Ausbau der Horbeller Straße setzte auch eine Beseitigung des Bahnüberganges der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) AG voraus, deren finanziellen Folgen nicht abschätzbar sind und eine Verschlechterung der Erschließung des Gewerbegebietes Marsdorf zu erwarten wäre.

Der Landesbetrieb Straßen NRW hält eine Zustimmung durch den Bund zu diesen Maßnahmen für sehr unwahrscheinlich.

### Teil 2: Führung der Verkehre des geplanten Frischezentrums

Lastzüge und schwere Lkw beliefern das Frischezentrum über die Autobahn mit Waren, die dann mit kleineren Transportern in Stadt und Region weiter verteilt werden. Da die Anschlussstelle Frechen an die A 1 in unmittelbarer Nähe zum Frischezentrum liegt, belasten diese Verkehre das städtische Straßennetz nur "auf der letzten Meile". Die Befürchtung, schwere Lkw aus dem Frischezentrum würden die Dürener Straße, die Gleueler Straße oder gar Wohnstraßen in erheblichem Umfang zusätzlich belasten, ist unbegründet.

Die Dürener Straße im Abschnitt zwischen dem Salzburger Weg und der Militärringstraße wird prognostiziert von 100 Lieferfahrzeugen des Frischezentrums täglich befahren werden. Die heutige tägliche Gesamtbelastung dieses Streckenabschnittes beträgt circa 20 000 Fahrzeuge. Eine Beschränkung des Lkw-Verkehrs ist daher nicht sinnvoll und rechtlich nicht durchsetzbar. Gleiches gilt für die Gleueler Straße östlich der Militärringstraße (Zunahme 2,3 % oder 400 Fahrzeuge).

## 16. Offenlage eines Finanzkonzeptes

### **Stellungnahme:**

Zurzeit wird eine bauliche Konzeption erarbeitet, die auch eine erste Kostenschätzung für die Investitionskosten beinhaltet. Auf dieser Basis kann dann im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Machbarkeitsstudie untersucht werden, wie Bau und Betrieb am wirtschaftlichsten realisiert werden können. Hierzu werden verschiedene Varianten durchgerechnet. Beide Gutachten werden nach ihrer Fertigstellung den politischen Gremien vorgelegt.

## 17. Nahversorgungskonzept zur Sicherung der Bezirkszentren versus Ansiedlung eines weiteren Cash-and-Carry-Marktes

### **Stellungnahme:**

Ein "Cash-and-Carry-Markt" wird nicht weiter verfolgt. Siehe Stellungnahme zu Nummer 14.

## 18. Welchen Grund gibt es für die "lungenförmige" Anordnung der Gewerbegebiete?

### **Stellungnahme:**

Das Ziel zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplanes im Jahr 2004 bestand in der Entwicklung eines stark durchgrüntes Gewerbegebietes, welches zudem mit dem umgebenden Landschaftsraum intensiv verzahnt werden sollte. Gleichzeitig sollte für das Gewerbegebiet eine möglichst kreuzungsfreie und damit wirtschaftliche Verkehrserschließung geschaffen werden. Diese Ziele führten im Ergebnis zu der heutigen Form des Gewerbegebietes.

## 19. Warum hat man das Signet (SO, FZ affine Betriebe) im nördlichen Teil nicht in die dazwischen liegenden Flächen der "Lungenflügel" gesetzt?

### **Stellungnahme:**

Die Gewerbeflächen in den "Lungenflügeln" (sogenannte Hufeisenflächen) eignen sich nur bedingt für die Ansiedlung Frischezentrum-affiner Betriebe. Die für affine Betriebe erforderliche unmittelbare Verbindung zum Frischezentrum, wie sie im Bereich nördlich der Toyota-Allee möglich wäre, ist hier nicht

gegeben. Erschwerend sind auch die Grundstückszuschnitte, die die Ansiedlung größerer affiner Betriebe verhindern würden. Zudem erlauben die festgesetzten Schallemissionsbereiche keinen Nachtbetrieb, der jedoch für eine Vielzahl affiner Betriebe erforderlich ist. Eine grundsätzliche Überplanung des bestehenden Planungsrechts, die neue Optionen ermöglichte, wurde aus Gründen der bereits hergestellten Erschließung und baureifer Bauflächen in Abwägung zusätzlicher Kosten bisher zurückgestellt.

- 20.** Die Lärmkontingente in dem in Rede stehenden Bereich seien mittlerweile ausgeschöpft. Diese Argumentation ist nicht nachzuvollziehen. Da das Areal als Gewerbegebiet ausgewiesen sei, müsste dann in absehbarer Zeit die gleiche Problematik auftreten wie bei der Ansiedlung der Großmarkt affinen Betriebe.

**Stellungnahme:**

Der für das Frischezentrum vorgeschlagene Standort befindet sich in Marsdorf im Geltungsbereich des rechtsgültigen Bebauungsplanes 6042/06 "Toyota-Allee". Dieser Bebauungsplan setzt im wesentlichen Gewerbegebiete (sogenannte Hufeisenflächen), Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft sowie Erschließungsstraßen fest. Für die Gewerbegebiete sind immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP), heute: Lärmemissionskontingent (LEK), festgesetzt worden. Diese IFSP wurden so dimensioniert, dass zusammen mit anderen benachbarten Gewerbegebieten an dem südöstlich gelegenen MI "Gut Horbell" die Richtwerte der TA Lärm tags und nachts eingehalten werden. An dem Wohnstandort Sielsdorf (WA) westlich des Plangebietes werden die Richtwerte der TA Lärm tags/nachts unterschritten. Um die Frischezentrumsnutzung am präferierten Standort umsetzen zu können, muss ein entsprechendes Maß an Lärmemissionen, insbesondere in der Nachtzeit, möglich sein.

Die Lärmkontingentierung im gesamten Bereich muss detailliert untersucht werden, um eine praktikable Lösung zu finden. Daher wird die Verwaltung nun zunächst ein umfassendes Lärmgutachten beauftragen.

**Gez. Höing**