

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung**

### **öffentlicher Teil**

| <b>Gremium</b>                  | <b>Datum</b> |
|---------------------------------|--------------|
| Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld) | 20.03.2017   |

#### **Bauvorhaben Venloer Str. 310-316, Philippstr. 9, Hansemannstr. 4 – 12**

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister, sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN in der BV Ehrenfeld stellt folgende Anfrage zur Sitzung der Bezirksvertretung am 28. November 2016:

In Bezug auf die o.g. drei Bauprojekte haben wir im laufenden Verfahren mehrfach erläutert, dass wir die geplante Anlieferung über die Philippstraße für äußerst kritisch halten. Wir haben um Prüfung von alternativen gebeten, da die geplante gewerblich Nutzung im Gegensatz zur stillgelegten Nutzung wesentliche Veränderungen u.a. bei den Emissionen und im Verkehrsaufkommen mit sich zieht. Nun zieht scheint es zudem so, dass im Juni 2015 das gleiche Bauprojekt auf derselben Fläche aus diversen Gründen abgelehnt wurde. Daher fragen wir nun nochmals konkret an:

1. Wie wurden die bemängelten Punkte aus der abgelehnten Planung im aktuellen Antrag verbessert (z.B. Abstandsflächen, Brandschutz/Fluchtwege, Belüftung, Schallimmissionsschutz, Baulasten, Fahrradstellplätze, etc.) und mit dem Bebauungsplan 64460/07 abgeglichen?

Die Mängel der ursprünglichen und vom Bauherrn zurückgezogenen Planung 63/B14/5172/2014 konnten im aktuellen Verfahren 63/B14/5203/2015 ausgeräumt werden. Ein Brandschutzkonzept ist Bestandteil der Planung, der Nachweis der notwendigen Stellplätze, wie auch der Fahrradstellplätze wird geführt, durch Gutachten wird die Einhaltung der zulässigen Lärmrichtwerte belegt, andere öffentlich-rechtliche Vorschriften des Planungs- wie auch Bauordnungsrechts sind eingehalten. Die dargestellten Abstandsflächen sind genehmigungsfähig, nachbarliche Rechte sind nicht verletzt. Der Bauherr hat damit einen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung.

2. Da im abgelehnten Antrag aus 2015 auch die Verwaltung die Anlieferung über die Philippstraße kritisch gesehen hat: Welche Alternativen für die Anlieferung und Entsorgung (z.B. Venloer Str., bzw. Philippstr. Mit Teilöffnung Einbahnstraße, etc.) wurden geprüft, und aus welchen konkreten Gründen evtl. verworfen?

Auf Anregung der Bürgerschaft hat die Verwaltung im aktuellen Verfahren kritische Punkte der Anlieferung aufgegriffen. Nach einer letzten Planung ist sichergestellt, dass die bereits aus öffentlich – rechtlicher Sicht zulässige Erschließung im Interesse der Nachbarschaft optimiert wird. So wurden die Betriebsabläufe in Bezug auf die Anlieferung noch weiter in Richtung „Venloer Straße“ verschoben

3. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung wurden durch den Sanierungsplan Ehrenfeld Ost u.a. auch in den o.g. Straßen baulich Maßnahmen zur „Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung“ sowie entsprechende Begrünungsmaßnahmen vorgenommen, um eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse zu erreichen. Wie prüfen und beurteilen die aktuellen Gutachten die Vereinbarkeit dieser nachhaltigen Zielsetzungen und die projektbezogene Verkehrsplanung?

Die damals vereinbarten baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen wurden vor vielen Jahren umgesetzt und werden im Hinblick auf die neue Erschließungsmaßnahme nicht tangiert. Eine Veränderung ist nicht vorgesehen. Lediglich im Bereich der direkten Zufahrten sind aufgrund der Schleppkurven kleinere Anpassungen erforderlich.

4. Wie beurteilen die Gutachten die Belange der Stammstraße als „Velo-Route NRW“, und wie stellen Gutachten und Planung den Begegnungsverkehr zwischen Schwerlast-LKW und gegenläufigem Radverkehr in den (ohnehin sehr engen) Einbahnstraßen dar?

Eine der Grundlagen ist die Verkehrszählung. Diese wurde am Donnerstag, den 27.08.2015 (Wochentag außerhalb der Schulferien) über einen Zeitraum von 24 Stunden u. a. in der Stammstraße im Abschnitt zwischen Hansemannstraße und Philippstraße durchgeführt. Die Verkehrserhebungen ergaben für die Stammstraße folgende Verkehrsdaten:

Es wurden insgesamt 2.027 Kfz/24 Std. erfasst. Hiervon sind 5 Kfz (entspricht 0,2 % SV-Anteil) dem Schwerverkehr zuzuordnen. Die vormittägliche Spitzenstunde wurde mit 126 Fahrzeugen ermittelt wobei der Schwerverkehrsanteil 0,8 % ( 1 LKW ) beträgt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wurden 188 Kfz/h erfasst. Der SV-Anteil betrug 0,0 %.

Laut Vereinbarung mit Rewe wird die Anzahl der Lieferfahrzeuge auf 5 Lkws/Werktag begrenzt. Diese Anzahl ist jedoch unmaßgeblich was die Verkehrsmengen betrifft, da die Anzahl der LKWs pro Tag immer noch sehr gering sein wird. Laut Gutachten wurde die Befahrbarkeit der Anlieferung Philippstraße für den Lkw-Verkehr vom Ehrenfeldgürtel über die Stammstraße und die Philippstraße mit Hilfe von dynamischen Schleppkurven überprüft. Hierfür wurde ein großer Lkw ( 3 achsig; Abmessung 10,10 m ) angesetzt. Die Funktionalität ist somit gegeben.

Außerdem ist zu bedenken, dass die Stammstraße nicht in ihrer vollen Länge sondern nur im Teilabschnitt zwischen Hansemannstraße und Philippstraße (in diesem Abschnitt verbleibt überwiegend eine ausreichende Fahrgassenbreite von mehr als 3,50 m) von den Rewe-Lieferfahrzeugen befahren wird.

Die Nutzung der Straße als Velo-Route bleibt weiterhin erhalten.

5. Wie schätzen die Gutachten die erhöhten Emissionen für die betroffenen Anlieger (Anwohner, Kindertagesstätte Philippstr., Spielplätze, etc.) ein, und welche konkreten Maßnahmen empfehlen sie?

Das Gebiet, in dem sich das Woolworth-Gelände befindet – welches umgestaltet werden soll-, ist als besonderes Wohngebiet (WB) im Bebauungsplan ausgewiesen. Die umliegende Gebietscharakteristik lässt durch das Mischverhältnis von Wohnbebauung und Gewerbe auf ein Mischgebiet schließen. Da die Wohnbebauung einen Schutzanspruch genießt, werden in ei-

nem solchen Fall, zu Gunsten der Anwohner, die Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum auf die eines allgemeinen Wohngebiets herabgestuft. Dies bedeutet für die Immissionsrichtwerte, dass tagsüber der Grenzwert von 60 dB (A) für ein Mischgebiet und nachts der Grenzwert von 40 dB (A) für ein allgemeines Wohngebiet eingehalten werden muss.

Im Zuge des Bauantragverfahrens wurde ein Schallgutachten erstellt, in dem die Immissionsproblematik für das Gebiet, verursacht durch die geplante Umgestaltung, beleuchtet wird.

Hierzu wurden vom Gutachter 10 maßgebliche Immissionsorte erkannt. Diese wurden nochmal differenziert in drei bis fünf, mehrheitlich vier Höhenstufen. Immissionsorte sind Orte, die im Immissionsschutz eine besondere Schutzbedürftigkeit nach DIN 4109 auslösen. Dies sind z.B. Wohn- und Schlafräume, Kinderzimmer, Arbeitsräume, Büros, oder Unterrichts- und Seminarräume.

In dieser „Schallimmissionsprognose, zum Betrieb der haustechnischen Anlagen und der Anlieferung“, des Beratungsbüros für Bauphysik Dr. rer. Nat. Peter Jandl vom 17.03.2016 wurden die folgenden Voraussetzungen, Anlagen und Lärmquellen berücksichtigt:

Wärmepumpen

Rückkühlwerk

Außenluft und Fortluft Tiefgarage

Außenluft und Fortluft Lüftungsgerät REWE

Außenluft und Fortluft Lüftungsgerät DM-Markt

Anlieferung LKW Verkehr mit 6 LKW Anlieferungen pro Tag und 4 LKW-Anfahrten zur Müllpresse (Abholen + Anliefern) mit

LKW-Verkehr auf dem Betriebsgelände zwischen Philippstraße und Entladestation (außerhalb des öffentlichen Straßenraums)

Be- und Entladevorgänge

Betrieb der Müllpresse

Außenluft und Abluft, Lüftungsgerät Anlieferung

Verkehrsräusche im Abstand von bis zu 500 m wurden gemäß Ziffer 7.4 der TA Lärm betrachtet. Demnach können eine Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) oder mehr und eine erstmalige Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ausgeschlossen werden. Organisatorische Maßnahmen zur Verminderung der Verkehrsräusche können deshalb von hier nicht angeordnet, sondern nur einvernehmlich mit dem Betreiber vereinbart werden.

Nach Prüfung und Auswertung der Prognoseergebnisse ist zu den anlagenbezogenen Lärmquellen festzuhalten, dass die Immissionsrichtwerte, wie in der folgenden Übersichtstabelle summarisch dargestellt, deutlich unterschritten werden.

| <b>Zeit</b>                     | <b>Immissionsrichtwert</b> | <b>Maximalwert</b> | <b>Minimalwert</b> | <b>Mittelwert</b> |
|---------------------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| tags:<br>06:00 - 22:00<br>Uhr   | 60 dB (A)                  | 44,4 dB (A)        | 22,2 dB (A)        | 32,2 dB (A)       |
| nachts:<br>22:00 - 06:00<br>Uhr | 40 dB (A)                  | 30,5 dB (A)        | 3,9 dB (A)         | 17,8 dB (A)       |

Exemplarisch für die grafische Darstellung einer Immissionskarte werden auf den folgenden zwei Seiten zwei Karten (Bild 1 und 2) gezeigt, die die Lage der Immissionsorte (IO) und die Verteilung der Lärmimmissionen farblich zeigen.

Der Maximal- und Minimalwert für die Tageszeit wird hier anhand der Karte für die Immissionsorte in 1,5 m Höhe und für den Nachtzeitraum in einer Höhe von 7,5 m dargestellt.

Es kann festgehalten werden, dass eine Unterschreitung des nächtlichen Immissionsrichtwertes von 40 dB (A) um knapp 10 dB (A) auf 30,5 dB (A) vom menschlichen Ohr näherungsweise als eine Halbierung der Lautstärke empfunden wird.

Zum Vergleich werden einige Zahlenwerte aus der Lärmforschung aufgeführt:

| <b>Lärmquelle</b>                              | <b>Schallpegel [dB (A)]</b> |
|------------------------------------------------|-----------------------------|
| Presslufthammer                                | 110                         |
| Bohrmaschine, Diskothek                        | 100                         |
| Staubsauger, Hauptverkehrsstraße (Straßenrand) | 70                          |
| Gespräch, Fernseher (Zimmerlautstärke)         | 60                          |
| Waschmaschine, Spülmaschine                    | 50                          |
| Klimaanlage                                    | 40                          |
| Flüstersprache                                 | 30                          |
| Mechanischer Wecker (1 m Abstand)              | 20                          |