

Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan Entwurf 65520/02 –Arbeitstitel: Geestemünder Straße in Köln-Niehl– eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 10.04.2019 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) vom 18.04. bis einschließlich 17.05.2019 durchgeführt. Im Zeitraum der Offenlage sind zwei Stellungnahmen eingegangen.

Nachfolgend werden die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen dokumentiert sowie die Entscheidung durch den Rat dargestellt.

Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
1	<p>Stadtwerke Köln GmbH im Auftrag ihrer Konzerngesellschaften, der RheinEnergie AG in Verbindung mit der Rheinischen NETZGesellschaft mbH, der Kölner Verkehrsbetriebe AG und der Häfen und Güterverkehr Köln AG</p> <p><u>Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK):</u></p> <p>Die HGK stellt insgesamt die städtebauliche Erforderlichkeit des Bebauungsplanes in Frage und führt hierzu Folgendes aus:</p> <p><u>Erforderlichkeit des Bebauungsplanes</u></p> <p>Es sei weiterhin unklar, ob und zu welchem Zeitpunkt weitere bereits planfestgestellte Module des KV-Terminals in Betrieb gehen würden. Derzeit befinde sich das Modul A1 in Betrieb. Das Modul A2 sei im Bau und werde bis zum Jahr 2020 in Betrieb gehen.</p> <p>In der ergänzenden Stellungnahme vom 07.06.2018 zu den Verkehrsuntersuchungen werde ausdrücklich erwähnt, dass sich die angenommenen Prognosezahlen grundsätzlich auf die vollständige Aufsiedlung der Gewerbegebiete Causemannstraße und Industriepark Nord bezögen. Ein genauer Zeitpunkt für die vollständige Aufsiedlung könne nicht angegeben werden, daher erfolge auch kein Prognosehorizont.</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt</p>	<p><u>Erforderlichkeit des Bebauungsplanes</u></p> <p>Auch wenn eine Erweiterung des KV-Terminals nicht in absehbarer Zeit, laut Aussage der HGK, zu erwarten ist, so werden sich die Gewerbegebiete Causemannstraße und Industriepark Nord kurzfristig entwickeln.</p> <p>Bei weiteren Ansiedlungen in den Gewerbegebieten ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der Geestemünder Straße mit dem momentanen Ausbau nicht abwickelbar. Die zur Verfügung stehenden Fahrstreifen sind nicht ausreichend.</p> <p>Die Verkehrsbelastung bei vollständiger Realisierung der Gewerbegebiete wurde auf Basis der zulässigen Nutzungen prognostiziert und ist die Grundlage für die im Bebauungsplan festgesetzte Dimensionierung der Geestemünder Straße.</p> <p>Beim Ausbau der Geestemünder Straße ist die vollständige Realisierung der Gewerbegebiete zu berücksichtigen auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt die zeitliche Abfolge noch unklar ist.</p> <p>Der von der HGK angesprochene mögliche zukünftige Einsatz von den Schwerlastverkehr ersetzender E-Mobilität ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht prognostizierbar und kann somit nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Die HGK weist daraufhin, dass in der Begründung an verschied-</p>

Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Wenn aber noch kein Prognosehorizont bekannt sei, stelle sich die Frage, aus welchem Grund bereits heute eine städtebauliche Planung den Ausbau einer Straße für Schwerlastverkehr verfolge. Von den verschiedenen schon nach dem bestehenden Bebauungsplan planungsrechtlich zulässigen industriellen Nutzungen könnten vollkommen unterschiedliche Auswirkungen auf den Schwerlastverkehr ausgehen. In diesem Zusammenhang sei auch der mögliche zukünftige Einsatz von den Schwerlastverkehr ersetzender E-Mobilität erwähnt. Auch aus diesem Grunde sei die Erforderlichkeit der städtebaulichen Planung derzeit noch nicht hinreichend dargelegt.</p> <p>Des Weiteren werde an verschiedenen Stellen der Begründung ausgeführt, dass ein Ausbau der Geestemünder Straße auch auf Grundlage des bisher geltenden Bebauungsplans möglich sei. Es werde allerdings an keiner Stelle die Überlegung angestellt, ob ein auf Grundlage des derzeit geltenden Bebauungsplans verwirklichter Straßenausbau der Geestemünder Straße ausreichen könne, um eine wie auch immer veranschlagte Zunahme des Schwerlastverkehrs durch eine Verwirklichung des Industrieparks Nord zu bewältigen. Insofern ließe der Bebauungsplan einen bedenklichen planerischen Ermessensausfall erkennen.</p> <p><u>Erforderlichkeit einzelner vorgesehener Anlagen (Geh- und Radwege, Kreisverkehr)</u></p> <p>Auf der nördlichen Seite der Geestemünder Straße sei die Anlage eines Geh- und Radweges geplant, auf der Südseite die Verbreiterung eines bereits bestehenden Geh- und Radweges. Es erschließe sich nicht, aus welchem Grunde die Anlage bzw. die Verbreiterung eines Geh- und Radweges erforderlich sei, um das in der Begründung dargestellte Ziel zu erreichen, einen erhöhten Anteil von Schwerlastverkehr aus dem Industriepark Nord auf der Geestemünder Straße aufzunehmen. Geh- und</p>		<p>denen Stellen ausgeführt werde, dass ein Ausbau der Geestemünder Straße auch auf Grundlage des bisher geltenden Bebauungsplans möglich sei. Bei diesen Textpassagen handelt es sich um Aussagen im Umweltbericht. Hier werden die Auswirkungen auf die Umweltbelange zum einen für die Nullvariante (derzeit geltender Bebauungsplan) und zum anderen für den Prognosefall (neuer Bebauungsplan) gegenübergestellt. Der Vergleich Nullvariante/Prognosefall lässt keine Rückschlüsse auf die Notwendigkeit des Straßenausbau zu, sondern dient nur dem Vergleich der Umweltauswirkungen.</p> <p>Die notwendigen straßenbaulichen Maßnahmen sind auf der Grundlage des rechtswirksamen Bebauungsplanes bzw. seiner 1. Änderung nicht vollständig umsetzbar. Aus diesem Grunde ist die Aufstellung des Bebauungsplanes „Geestemünder Straße in Köln-Niehl“ erforderlich.</p> <p><u>Erforderlichkeit einzelner vorgesehener Anlagen (Geh- und Radwege)</u></p> <p>Grundsätzlich gehört zu einer angemessenen Dimensionierung von Straßen nicht nur der Ausbau von Fahrbahnen, sondern auch die Realisierung von Geh- und Radwegen. Insbesondere aufgrund der Sicherheitsproblematik in einem Gebiet mit erhöhtem Schwerlastverkehrsanteil tragen separate Geh- und Radwege zur Verkehrssicherheit bei. Dies sehen auch die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) so vor.</p> <p>Im Rahmen des Strategiepapiers Köln mobil 2025 hat sich die Stadt Köln verpflichtet, auch die Verkehrsangebote des Umweltverbunds zu stärken, gerade auch vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums und den Diskussionen zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz.</p>

Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Radwege könnten zur Erreichung dieses Ziels nichts beitragen. Es stelle sich die Frage, ob nicht eine Verbesserung der Verkehrssituation für den Schwerlastverkehr auf Basis des bereits bestehenden Bebauungsplans erreicht werden könnte.</p> <p>Des Weiteren werde die Anlage eines Verkehrskreisels am Knotenpunkt Geestemünder Straße / Neusser Landstraße vorgesehen. In der Stellungnahme vom 07.06.2018 des Amtes 66 werde allerdings festgestellt, dass der Anteil des Schwerlastverkehrs, der von der Franz-Greiß-Straße in Richtung Neusser Landstraße fließe, mit circa 10 % am Gesamtverkehrsaufkommen sehr gering sei. Aus diesem Grund stelle sich die Frage, wozu die Anlage eines Verkehrskreisels überhaupt erforderlich sei. Dem mit dem Bebauungsplan-Entwurf verfolgten Ziel, aus dem Industriepark Nord entstehenden Schwerlastverkehr aufzunehmen, könne die Anlage des Kreisels jedenfalls kaum dienen.</p> <p>Die Erforderlichkeit des Verkehrskreisels sei anzuzweifeln, da das Verkehrsgutachten „KLV Terminal Nord in Köln-Niehl“ vorsehe, die Verkehre an dem Knotenpunkt Neusser Landstraße / Geestemünder Straße auch weiterhin lichtsignalgeregelt und über frei laufende Rechtsabbieger zu führen. Die in der Begründung erwähnten, Minderkosten des Verkehrskreisels, stellten keinen in die planerische Abwägung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB einzustellenden städtebaulichen Belang dar.</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme zu den Verkehrsuntersuchungen</u></p> <p>Die ergänzende Stellungnahme zu den Verkehrsgutachten ziehe das Fazit, dass die aktuelle Verkehrsbelastung aus dem Jahr 2015 für den geplanten Bauabschnitt der Geestemünder Straße geringer sei als in der zugrunde gelegten Erhebung von 2000/2002 angenommen. Hieraus werde gefolgert, dass die in den Gutachten verwendeten Verkehrszahlen weiterhin angenommen werden könnten, dies sei nicht nachvollziehbar.</p>		<p><u>Kreisverkehr</u></p> <p>Der erforderliche Umbau am Knotenpunkt Neusser Landstraße / Geestemünder Straße ist nicht im Zusammenhang mit der Erhöhung des Schwerlastverkehrs zu sehen, sondern resultiert aus der generellen Zunahme der Verkehrsbelastung im gesamten Gewerbegebiet. Die prognostizierten Mehrfahrten generieren sich u.a. durch die zusätzlichen Pkw-Fahrten der Mitarbeiter/-innen. Die wesentlichen Schwerlastverkehre aus dem Industriepark Nord orientieren sich hauptsächlich in Richtung Industriestraße. In Richtung Neusser Landstraße fließt etwa 10 % des aus der Franz-Greiß-Straße kommenden Schwerlastverkehrs zusätzlich zu den bestehenden Verkehren. Ein Schwerlastverkehrsanteil von 10 % kann nicht als gering betrachtet werden und steht so auch nicht in der Stellungnahme vom 07.06.2018 des Amtes 66.</p> <p>Es ist richtig, dass die Empfehlung aus dem Verkehrsgutachten „KLV Terminal Nord in Köln-Niehl“ alternativ vorsah, die Verkehre an dem Knotenpunkt Neusser Landstraße / Geestemünder Straße weiterhin lichtsignalgeregelt und über frei laufende Rechtsabbieger zu führen. Die Realisierung dieser Planung hätte die Entfernung von Bäumen auf der Neusser Landstraße in Länge der zusätzlichen Fahrstreifen zur Folge gehabt.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Abbau von Lichtsignalanlagen und dem Ratsbeschluss vom 03.05.2018 zum Rückbau freilaufender Rechtsabbieger wurde zur Kosteneinsparung und zur Erhöhung der Sicherheit als Alternative die Einrichtung eines Kreisverkehrs geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass auch mit einer Kreisverkehrslösung die verkehrliche Leistungsfähigkeit nach HBS (Qualitätsstufe B) gegeben ist.</p> <p>Im Vergleich zu lichtsignalgeregelteten Verkehrsknoten ergeben</p>

Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Zum einen betrüge der Rückgang zwischen 2002 und 2015 mit einer Belastung in der Nachmittagsspitzenstunde von 626 Kfz gegenüber 719 Kfz in 2002 mehr als 10 %, sodass dieser Rückgang in einer Verkehrsprognose berücksichtigt werden müsse. Die Zahlen aus 2000/2002 könnten nicht einfach „weiterhin angenommen“ werden.</p> <p>Des Weiteren werde nicht dargelegt, ob in den Zahlen für 2015 der Verkehr für Modul A1 des KV-Terminals, welches 2015 in Betrieb gegangen sei, berücksichtigt werde. Es stelle sich die Frage, ob dies in der Zahl von 626 Kfz bereits seinen Niederschlag gefunden hätte. Wäre dies der Fall, so bestünde für das Jahr 2015 gegenüber 2002 ein Rückgang, obwohl bereits mit der Nutzung des Industriegebiets begonnen worden wäre. Zudem seien die Zahlen aus dem Jahr 2015 bereits circa vier Jahre alt und müssten schon aus diesem Grund aktualisiert werden.</p> <p>Auch sei nicht nachzuvollziehen, aus welchem Grund auf eine Zählung von Kfz abgestellt werde, wenn Ziel der städtebaulichen Planung die Verbesserung der Abwicklung des Schwerlastverkehrs sei. Um die Verkehrsbelastung der Geestemünder Straße realistisch zu ermitteln, müsse präziser zwischen den verschiedenen Arten von Kfz unterschieden werden, wobei insbesondere LKW zu betrachten wären.</p> <p><u>Abgrenzung des Bebauungsplangebietes</u></p> <p>Es erscheint aus verkehrlicher Sicht nicht sachgerecht, den östlich zur Abfahrt von der Industriestraße verlaufenden Teil der Geestemünder Straße in das Bebauungsplangebiet einzubeziehen, da für diesen Teil die Verkehrsbelastung nicht oder zumindest nicht im gleichen Maße wie auf dem weiter westlich gelegenen Teil der Geestemünder Straße steigen dürfte. Für den Fall, dass dort überhaupt eine Verkehrssteigerung angenommen werde, stelle sich die Frage, aus welchem Grund der gleichermaßen betroffene östlich der Industriestraße verlaufende Teil</p>		<p>sich langfristig Einsparungen bei Kreisverkehrsplätzen in Folge geringerer Unterhaltungskosten.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Sicherheit durch den Wegfall des freilaufenden Rechtsabbiegers, der Kosteneinsparung und des geringeren Grüneingriffs wurde der Kreisverkehrslösung im Vergleich zur signalisierten Lösung der Vorrang eingeräumt.</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme zu den Verkehrsuntersuchungen</u></p> <p>Durch Verkehrserhebungen im gesamten Gewerbegebiet in den Jahren 2000, 2002, 2010 und 2015 wurden die Analysezahlen aus dem Gutachten „Causemannstraße / Industriepark Köln Nord“ –Stadtplanungsamt, April 2003- bestätigt.</p> <p>Der in der ergänzenden Stellungnahme vom 07.06.2018 zu den Verkehrsgutachten beispielhaft angeführte Knoten Emdener Straße / Geestemünder Straße liegt östlich der Industriestraße. Es sollte lediglich dargestellt werden, dass die Analysedaten des Gutachtens noch aktuell sind, was unter anderem durch die aufgeführten Zählungen nachgewiesen werden konnte. In der Verkehrserhebung von 2015 ist der Verkehr für Modul A1 des KV-Terminals enthalten. Bei diesen Zahlen ist jedoch zu berücksichtigen, dass einige Flächen nicht verkehrswirksam waren, z.B. die ehemalige Fläche des Bauer-Verlags. Eine erneute Verkehrserhebung in 2018 hat die Analysezahlen nochmals bestätigt.</p> <p>Grundlage für den Ausbau der Geestemünder Straße sind die Prognosedaten. Verkehrsprognosen sind auf Zeiträume von 10 bis 15 Jahren ausgerichtet, sodass Anpassungen nur bei signifikanten Veränderungen im Plangebiet erforderlich gewesen wären.</p> <p>Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen sind für alle Fahrzeugarten zu berechnen. Dem Hinweis, dass Lkw-Verkehr in den Betrachtungen detaillierter dargestellt werden müssten, wird mit</p>

Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>der Geestemünder Straße bis zur Auffahrt auf die Industriestraße nicht vom Bebauungsplangebiet umfasst sei.</p> <p><u>HGK-Bahnübergang (BÜ) „Geestemünder Straße“</u></p> <p>Es werde darauf hingewiesen, dass der B-Plan an die planfestgestellte BÜ-Anlage angrenze. Bei evtl. Änderungen in der Straßentopographie sei der Bereich „Netz“ der HGK frühzeitig mit einzubinden.</p>		<p>der Berechnung des Kfz-Verkehrs und der separaten Ausweisung des Schwerverkehrsanteils bereits Genüge getan.</p> <p><u>Abgrenzung des Bebauungsplangebietes</u></p> <p>Die Abgrenzung des Bebauungsplangebietes ist sachgerecht. Sie berücksichtigt die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung der PTV zum KLV-Terminal Nord vom 25.02.2005.</p> <p>Danach sind an dem Knotenpunkt Geestemünder Straße / Industriestraße Rampe Ost keine baulichen Maßnahmen zu ergreifen. Eine Optimierung der Geestemünder Straße im Bereich östlich der Industriestraße konnte im Bestand ohne bauliche Anpassungen durchgeführt werden. Eine Ausweitung des Bebauungsplangebietes war daher nicht erforderlich.</p> <p>Für den Bereich westlich der Industriestraße wurden dagegen nicht ausreichende Verkehrsqualitäten ermittelt. Diese resultieren zum einen aus der Verkehrsbelastung und zum anderen aus der Schrankenschließung am Bahnübergang (HGK-Gleise) und den damit verbundenen Rückstaulängen. Hier sind bauliche Maßnahmen notwendig um befriedigende Verkehrsqualitäten zu erreichen.</p> <p>Nur bei einer planfreien Lösung, welche von der HGK abgelehnt wurde, hätte dieser Bereich nicht in das Bebauungsplangebiet miteinbezogen werden müssen.</p> <p><u>HGK-Bahnübergang „Geestemünder Straße“</u></p> <p>Straßenbauliche Änderungen sind am Kreuzungsbauwerk Schiene (HGK) / Geestemünder Straße nicht erforderlich, hier erfolgt lediglich eine signaltechnische Anpassung mit der benachbarten Lichtsignalanlage. Sollten, aus zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannten Gründen, Änderungen in der Straßentopographie erforderlich werden, wird der Bereich „Netz“ der HGK selbstverständlich frühzeitig mit eingebunden.</p>

