

Vorlage, DS-Nr. 2021/0898

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Denkmalschutz	01.09.2021			
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	23.09.2021			

Betreff: Aspekte der Verkehrsbelastung Spich
hier: Anfragen und Antrag der CDU-Fraktion vom 15. Juni 2021

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss nimmt die Beantwortung der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachdarstellung:

1. Welche Gestaltungsmöglichkeiten bieten das Planungs-, Bauordnungsrecht sowie Möglichkeiten der Verkehrslenkung, um die wachsende Belastung im Stadtteil Spich - insbesondere durch gewerbliche Verkehre - zu reduzieren?

Antwort:

Planungs- und Bauordnungsrecht bieten keine Möglichkeiten der Verkehrslenkung. Die von baurechtlich zulässigen Vorhaben ausgelösten Verkehre auf öffentlichen Straßen können im Wege der Baugenehmigung nicht eingeschränkt werden. Die Verkehrslenkung auf öffentlichen Straßen obliegt allein dem Straßenverkehrsrecht.

2. Durch welche Steuerungsmaßnahmen könnten in Wohn- und Naherholungsbereichen von Spich Spitzenwerte der vorhandenen Lärm- und Schadstoffemissionen durch Verkehre reduziert werden?

Antwort:

Die Einhaltung von Immissionsschutz-Grenzwerten für Luftschadstoffe obliegt den staatlichen Immissionsschutzbehörden. Für Gebiete, in denen Grenzwerte nicht eingehalten werden, stellt die Bezirksregierung Köln Luftreinhaltepläne mit entsprechenden Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffe auf. Für Troisdorf ist bisher kein Luftreinhalteplan aufzustellen gewesen.

Der von der Stadt Troisdorf in eigener Zuständigkeit aufzustellende Lärmaktionsplan behandelt das Thema Lärm. Auf die aktuelle Fassung der Runde 3 mit einer Laufzeit von 2018 bis 2023 und Informationen zum passiven

Schallschutz im Bereich der Hauptstraße wird verwiesen.

3. Welche Konzepte verfolgt die Verwaltung, um Spich vor einer Verdrängung von Nutzungen mit höheren Lärm- und Schadstoffemissionen - insbesondere aus dem Stadtbereich Köln - nach und um Spich zu vermeiden? Welche Handlungsanweisungen/qualitative Zielsetzungen gibt es zum Reduzieren von Verkehrsbelastungen im Zusammenhang mit Aktivitäten der städtischen Wirtschaftsförderung?

Antwort:

Die Stadt Troisdorf nimmt Einfluss auf die Nutzungen in ihrem Stadtgebiet im Rahmen ihrer Planungshoheit zur Aufstellung von Bebauungsplänen. Für die Gewerbegebiete von Spich hat die Stadt flächendeckend Gebrauch gemacht von der Aufstellung von Bebauungsplänen, die die zulässige Nutzung festlegen. Dabei wurden die Belange des Immissionsschutzes gemäß Abstandserlass NRW berücksichtigt. Soweit Nutzungen in den Plangebietern zulässig sind, besteht ein Rechtsanspruch darauf, die Grundstücke dementsprechend zu nutzen. Ein Konzept zur Änderung der Nutzung, z. B. im Emissionsverhalten durch Absenkung der Abstandsklasse, wird seitens der Verwaltung nicht verfolgt und erfordert eine förmliche Änderung des Planungsrechts unter Beachtung des Planungsschadensrechts. Eingriffe in ausgeübte und geschützte Nutzungen würden massive Entschädigungen auslösen und das Vertrauen in den Wirtschaftsstandort Troisdorf erheblich erschüttern. Die Verwaltung und die städtische Wirtschaftsförderung sehen es daher als nicht zielführend an, bestehende Gewerbegebiete in irgendeiner Weise Frage zu stellen. Vielmehr wird seitens der Wirtschaftsförderung der Fokus auf neue, innovative Betriebe gelegt mit modernen, immissionsarmen Fertigungsmethoden.

4. Welche Verkehrsuntersuchungen wurden im Zusammenhang mit der Genehmigung des neuen Amazon Verteilzentrums berücksichtigt und wurden dazu Auflagen erteilt? Welche ergänzenden Vereinbarungen wurden ggf. getroffen, um die Zusatzbelastung der Wohnbereiche von Spich zu minimieren?

Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs Belgische Verkehr wurde nachgewiesen. Dazu wurde eine fachgutachterliche Stellungnahme angefordert (Ansiedlung eines Paketverteilzentrums in Troisdorf – Verkehrliche Stellungnahme, Büro Brilon, Bondzio, Weiser) als Worst-Case-Betrachtung. Das Ergebnis war, dass der ansiedlungsbedingte Mehrverkehr zu keiner Überlastung des Kreisverkehrs führt. Die weitere Verteilung der zusätzlichen Belastung im Straßennetz hat nur geringe Auswirkungen auf den erzeugten Verkehrslärm. Aufgrund der physikalischen Eigenschaften und Gesetzmäßigkeiten der Schallausbreitung wirkt sich eine zur Vorbelastung hinzutretende Schallquelle relativ gering aus. Erst eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung würde eine schalltechnisch relevante Erhöhung des Beurteilungspegels von 3 dB (A) auslösen.

Die Zusatzbelastung betrifft im Wesentlichen die Hauptstraße und das im Verkehrsentwicklungsplan ausgewiesene Vorbehaltsstraßennetz für den

Wirtschaftsverkehr, dass nicht durch Wohnbereiche führt, sondern diese allenfalls tangiert.

5. Welche Konzepte werden seitens der Verwaltung verfolgt, damit kurz und mittelfristig um Spich zu erwartende neue Gewerbenutzungen (z.B. a) Erweiterung IGUS-Gelände, b) Planung Gewerbegebiet in Ranzel, c) Ausweitung Junkersring auf Niederkasseler Stadtgebiet und c) Installation Autohof im Bereich Stockumer See) die Auswirkungen auf die Wohnqualität im Spich frühzeitig erkannt und minimiert werden?

Die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Troisdorf beschränkt sich auf das eigene Stadtgebiet. Soweit Entwicklungen in Nachbarkommunen eine formelle Beteiligung der Stadt Troisdorf in einem förmlichen Planverfahren auslösen, nimmt die Stadt Troisdorf zu der Planung Stellung. Der Entwurf wird vorher den Fachausschüssen zur Beratung vorgelegt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, informell im Rahmen der interkommunalen Kooperation „Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ die angesprochenen Planungen zu erörtern und die Interessen der Stadt Troisdorf geltend zu machen. Im Falle der Tank- und Rastanlage wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Planung ist jedoch formell noch nicht eingeleitet und abhängig vom Fortgang des Linienbestimmungsverfahrens für die Rheinspange A 553.

6. Wie können die mit starken Verkehren verbundene Optionen der (Re-)Aktivierung des siebten Abschnitts der Sonderabfalldeponie und eine zukünftige gewerbliche Nachfolgenutzung der Deponieflächen verhindert werden?

Die Sonderabfalldeponie wird von der anbaufreien K 20 erschlossen. Eine Nachfolgenutzung ist nur im Rahmen der Planfeststellung zulässig und der vertraglichen Regelungen der Stadt mit Mineralplus. Eine ergänzende gewerbliche Nutzung widerspricht dem Flächennutzungsplan und ist nicht zulässig.

7. Welche Steuerungsmöglichkeiten zur Verkehrsminimierung durch Wohnbereiche sind im Zusammenhang mit der Intensivierung der Nutzung der potenziell verfügbaren Gesamtgewerbeflächen im und um den Industriepark Troisdorf Mitte (Bereich östlich der Bahnlinie zwischen den Stadtteilen Troisdorf Mitte -Oberlar-Spich, wie Flächen von Tro-Park, T-Park, Oreca) angedacht? Wie könnten die Belastungen durch notwendige LKW-Verkehre für besonders betroffene Einzelbereiche durch Lenkung/Aufteilung von Quell-/Zielverkehren auf das gesamte Verkehrsnetz verträglicher gestaltet werden.

Das Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr führt nicht durch Wohnbereiche. Betroffen sind die B 8 sowie die Bonner Straße und die Lülsdorfer Straße mit überwiegend straßenbegleitender gemischter Nutzung. Im Übrigen ist eine Erhebung zur LKW-Verfolgung im

Stadtgebiet in Bearbeitung, die unter Umständen neue Erkenntnisse bringen kann. Wenn sich auf Basis der Ergebnisse der Studie neue Perspektiven zur Verkehrssteuerung eröffnen, werden diese weiterverfolgt.

8. Wie und in welchen Zyklen wird seitens der Verwaltung der aktuelle Bedarf von ansässigen Unternehmen im Hinblick auf Ziel- und Quellverkehre (Häufigkeit, Umfang und Richtung zum direkten Erreichen eines Anschlusses an das überörtliche Verkehrsnetz) ermittelt um ihn bei Verkehrsplanungen berücksichtigen zu können?

Bei der Fortschreibung der Datenerhebung zur Verkehrsentwicklungsplanung werden Daten zu Ziel- und Quellverkehren überprüft oder neu erhoben. Die Verkehrserhebung erfolgt etwa alle 5 Jahre in Anlehnung an die bundesweite Straßenverkehrszählung, die 2020 pandemiebedingt ausgefallen ist. Die Zählung wird momentan nachgeholt und findet von April bis Oktober 2021 statt.

Die Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans 2014 wird unter dem neuen Arbeitstitel „Mobilitätskonzept der Stadt Troisdorf 2035“ durchgeführt. Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wird im Jahr 2022 mit der Erarbeitung eines stadtweiten Verkehrsprognosemodells begonnen, das anschließend sukzessive aktualisiert werden wird. Die o.g. LKW-Verfolgung ist als ein erster Baustein der Erstellung.

9. Welche Verkehrsführungen bieten kürzeste Wegeverbindungen für die Ziel-/Quell-Verkehre für unterschiedliche Gruppierungen (z.B. die Nahversorgungseinheiten im Stadtteil, Gewerbebetriebe in unterschiedlichen Bereichen, etc.)?

Die Möglichkeiten der Verkehrsführungen sind begrenzt und wurden im Verkehrsentwicklungsplan (IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH: Untersuchung von Straßennetzvarianten im Bereich Troisdorf-Spich, im Auftrag der Stadt Troisdorf, Ergebnisbericht, Neuss, November 2011) dargestellt.

10. In welchen Bereichen könnte ggf. durch Bereitstellen von provisorischen oder in Teilen nutzbaren Wegebeziehungen eine Optimierung der Verkehrsführung und Verringerung der Verkehrsbelastungen erreicht werden? Welche Voraussetzungen wären für diese partiellen Teillösungen zu erfüllen und wie lassen sich neue Betroffenheiten/Auswirkungen auf ebenfalls zu berücksichtigende Schutzgüter für diese Bereiche verträglicher gestalten?

Im Verkehrsentwicklungsplan sind die Möglichkeiten dargestellt, insbesondere die Netzergänzung Ranzeler Straße / Heuser Weg. Eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie wurde bisher aufgrund der unklaren Planungslage nicht beauftragt. Das Grünordnungskonzept Spicher Seen vom 14.05.2013 trifft Grundaussagen zur Verträglichkeit.

In Vertretung

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter