

ANLAGE 8

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschuss am 28.10.2021 stellte die Fraktion Bündnis 90/die Grünen folgende Fragen an die Verwaltung mit der Bitte um Stellungnahme beziehungsweise weiteren Ausführungen.

Vorlagen 3277/2021 und 3151/2021

hier: Die Stellungnahme der Verwaltung erfolgt ausschließlich in der Beschlussvorlage "Bebauungsplan-Entwurf", Session-Nummer 3151/2021, bezieht sich inhaltlich aber selbstverständlich auch auf die oben genannte Beschlussvorlage Flächennutzungsplan-Änderung, Session-Nr. 3277/2021.

Auszug aus dem Beschlussprotokoll der 6. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 28.10.2021

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bittet die Verwaltung zu folgenden Fragen um Stellungnahme bzw. weiteren Ausführungen:

1. Wie wurde der ausgewiesene Flächenbedarf des Frischezentrums ermittelt? Welche Parameter wurden dabei berücksichtigt (Anzahl Händler, Anzahl Stellplätze, Rangierfläche, Lagerfläche, etc.?)
2. Ist die ausgewiesene Fläche für das Frischezentrum im Sinne eines wirtschaftlichen Betriebes tatsächlich nötig oder käme auch eine kleine Fläche in Betracht? Käme mit einer entsprechenden Umplanung auch die Fläche nördlich der Toyota-Allee für das Frischezentrum in Betracht?
3. Wie definiert die Verwaltung Frischezentrum-affine Betriebe?
4. Welche konkreten Bedarfe für die Ansiedlung "FZ-affiner" Betriebe gibt es= Welche Dienstleistungen sind insofern "FZ-affin", dass sie dem Betrieb des Frischezentrums förderlich sind und dem Ziel der zentralen Nahrungsmittelversorgung Kölns dienlich sind? Welche Betriebe müssen für einen effizienten Betrieb in räumlicher Nähe angesiedelt werden?
5. Ab welcher Größe des Frischezentrums (inkl. "FZ-affine" Betriebe) besteht die Möglichkeit der (Teil-) Verlagerung des FC auf das Gebiet? Wie groß müsste das Frischezentrum sein, damit sowohl Frischezentrum und die FC-Trainingsplätze auf dem Änderungsbereich des FNP Platz hätten?
6. Welche Auswirkungen hätten eine gleichzeitige Ansiedelung des Frischezentrums (in angepasster Größe) und des FC-Trainingsgeländes auf die Lärm- und Verkehrsbelastung?
7. Welchen Zeitplan legt die Verwaltung in Bezug auf die Erstellung weiterer Gutachten zu Klima, Lärm und Verkehr zugrunde?
8. Verkehrswende bedeutet auch eine Verlagerung der Logistik auf die Schiene. Um das Frischezentrum aktiv auf die Logistiktransformation vorzubereiten, bietet sich der Standort nördlich der Toyota-Allee zur KVB-Strecke an. Die kleinere Grundfläche könnte durch den geringen Bedarf an Fläche zum Anfahren, Rangieren, Laden und Parken kompensiert werden. Hat die Verwaltung diese Option geprüft?
9. Wie verträgt sich die Planung des Frischezentrums mit der Planung des Radschnellwegs Köln-Frechen entlang der Toyota-Allee?

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1. Der ausgewiesene Flächenbedarf beträgt derzeit ca. 15 ha für das Frischezentrum südlich der Toyota-Allee und ca. 10 ha nördlich der Toyota-Allee für affine Betriebe und wurde 2020/2021 im Rahmen eines Workshops unter Beteiligung der Verwaltung, der IG-Großmarkt und eines beauftragten Architektenbüros ermittelt. Maßgebliche Faktoren waren hier die Anforderungen der umzugsbereiten Unternehmen sowie die baulich-räumliche Machbarkeit des Frischezentrums auf der avisierten Fläche. Nach einer Umfrage der IHK aus dem Jahr 2018 sind rund 70 Unternehmen bereit, vom Großmarkt in Raderberg in das Frischezentrum in Marsdorf umzuziehen.

Die Gesamtfläche wurde dabei mit den Parametern

- Anzahl der Unternehmen,
- Art der Unternehmen,
- Anzahl und Art der Verkehrsbewegungen,
- benötigte Anzahl und Art der Lagerflächen,
- Größe der Büro- und Verkaufsflächen

ermittelt.

Alle Annahmen legen die derzeit genutzten Flächen in Raderberg zu Grunde, schneiden diese flächeneffizient zu und geben, wo nötig, Raum für Wachstum des Gesamtkomplexes Frischezentrum.

Im Ergebnis entstand eine baulich-räumliche und funktionale Machbarkeitsstudie, die am 28.10.2021 im Stadtentwicklungsausschuss vorgelegt wurde (abrufbar unter

<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=840897&type=do>).

Auf dieser Basis steht somit eine Planungsvariante für das Frischezentrum zur Verfügung. Die Machbarkeitsstudie ist als Grundlagenarbeit zu sehen, welche die Rahmenbedingungen der avisierten Fläche berücksichtigt und auf dieser Grundlage die Optionen für eine Realisierung – auch in verschiedenen Bauphasen und Ausbaustufen – aufzeigt.

Zu 2. Die zukünftige Ausrichtung des Frischezentrums berücksichtigt über das bereits abgebildete Sortiment hinaus die Einbindung von Anbietern mit Bio-Sortiment sowie eine Stärkung des regional erzeugten Angebots. Ersteres macht zur Zertifizierung u.a. eine eindeutige bauliche Trennung der Distributions-, Lager- und Verkaufsflächen unabdingbar.

Der wirtschaftlich sinnvolle Betrieb eines Frischezentrums lässt sich nur in einer gewissen Mindestgröße realisieren. Je mehr Unternehmen die gemeinsamen Flächen nutzen, desto geringer sind die Kosten für Einzelne. Gerade die kleinen und mittelständischen Unternehmen, die den Kern des Großmarktgeschäftes bilden, sind auf die gemeinsam genutzten Ressourcen angewiesen, um wirtschaftlich handlungsfähig bleiben zu können. Bezogen auf den Gesamtkomplex Frischezentrum bedeutet dies, dass

1. alle Unternehmen, die derzeit auf dem Großmarkt im Sinne der Marktsatzung tätig sind, eine Möglichkeit erhalten sollen, in das Frischezentrum umzuziehen,
2. diese umzugswilligen Unternehmen die Anfangsbelegung des Frischezentrums bilden und
3. ein Frischezentrum durch die Bildung eines Clusters weitere Unternehmen aus der Region und darüber hinaus anziehen wird.

Die derzeit vorliegenden Annahmen zum Flächenbedarf für das Frischezentrum fußen auf diversen durch die Verwaltung beauftragten Untersuchungen zu Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit eines Frischezentrums in Köln.

Grundsätzlich erscheint zwar eine baulich-räumliche Reduzierung des Frischezentrums möglich, gleichwohl ist aber eine gewisse Mindestgröße für eine wirtschaftliche und

funktionale Umsetzung zwingend geboten. Um flexibel reagieren zu können, schlägt die Verwaltung die bauabschnittsweise Realisierung des Projekts vor.

- Zu 3. Die Funktionalität von Großmärkten wie auch des neuen Frischezentrums ist unmittelbar von der Angliederung gewisser Betriebe abhängig, die technische, logistische und systemunterstützende Funktionen für den einzelnen Betrieb aber auch den gesamten Betriebskomplex erfüllen (sog. affine Betriebe).
Die nachfolgende Aufzählung gibt einen Überblick über denkbare Arten affiner Betriebe, ohne dabei abschließend oder vollständig zu sein:
- a. Speditionen und Logistikunternehmen
 - b. Agenturleistungen für Warenim- und Export
 - c. Ver- und Entsorgungsbetriebe
 - d. Vertrieb und Wartung von Kassen, Waagen und Abrechnungssystemen
 - e. Vertrieb von Verpackungsmaterialien
 - f. Vertrieb und Wartung von Heizungs- und Klimatechnik
 - g. Servicepunkte für Flurförderfahrzeuge und Nutzfahrzeuge
 - h. Versorgungspunkte für die Mitarbeitenden
- Zu 4. Affine Betriebe existieren nicht ausschließlich aufgrund ihrer Anbindung an ein Frischezentrum, gleichwohl können sie dort einen großen Teil ihres Kundenstammes haben. Die exemplarisch aufgelisteten Waren und Dienstleistungen sind auch auf größere Entfernung beziehbar, die Dichte an Bedarfen auf dem Gelände eines Frischezentrums ist jedoch besonders hoch und lässt es im Sinne des Erhalts der Funktionalität des Gesamtsystems notwendig erscheinen, eine schnelle Erreichbarkeit zu ermöglichen. Insbesondere die Hauptbetriebszeiten eines Frischezentrums (i.d.R. von Mitternacht bis in die Morgenstunden) lassen eine Abhängigkeit von Dienstleistern, die diese Betriebszeiten nicht bedienen nur bedingt realisierbar erscheinen.
Das Frischezentrum und die affinen Betriebe bilden ein Cluster, das organisatorisch, wirtschaftlich und sozioökonomisch miteinander verbunden und aufeinander angewiesen ist.
- Zu 5. Aufgrund einer möglichen Mehrfachbelegung von Trainingsflächen durch Profis, Jugend und Damenmannschaften am heutigen Standort kann die Verwaltung keine genauen Größenangaben für Flächen der (Teil-) Verlagerung der Jugendabteilung nennen, da weder die Zahl der Fußballfelder (Groß- oder Kleinspielfelder) noch die erforderlichen weiteren Trainings- oder sonstigen Flächen, die ausschließlich von der Jugend genutzt werden oder von der Jugend mitgenutzt werden, der Verwaltung durch den 1. FC Köln benannt worden sind. Eine seriöse Beurteilung des Flächenbedarfes kann nur mit Hilfe eines Flächen – und Funktionbedarfes für eine (Teil-) Verlagerung durch den 1.FC Köln erfolgen. Gleiches gilt für die Beantwortung der Frage ab welcher Größe des Frischezentrums eine (Teil-) Verlagerung des Trainingsgeländes des 1. FC Kölns möglich ist.
- Zu 6. Eine Gegenüberstellung der avisierten Flächen für das Frischezentrum mit der möglichen Realisierung von Fußball-Trainingsplätzen in Marsdorf stellt aus derzeitiger Sicht ein Risiko für die Realisierung des Projekts Frischezentrum dar und würde diese erneut verzögern. Die Vorbereitungen für die Planrechtschaffung und Umsetzung des Frischezentrums ist auch auf Grund des Ratsbeschlusses aus Mai 2021 in vollem Gange. Die Fachverwaltung geht derzeit davon aus, dass die zur Verfügung stehenden Lärmkontingente bereits durch das in der Vorlage dargestellte Frischezentrum nahezu ausgeschöpft werden würden (Sondernutzung der vorgeschlagenen Fläche im 24h-Betrieb). Die Belastungen durch zusätzlichen Verkehr und Lärm können seriös auf Grundlage der nach dem Vorgabenbeschluss zu erstellenden Gutachten beziffert und bewertet werden.
- Zu 7. Der Zeit-Maßnahmenplan für das Frischezentrum (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) sieht die Beauftragung der umweltfachlichen Gutachten bis Ende 2021 vor.

Die Durchführung der Untersuchungen erfolgt im Laufe des Jahres 2022. Erste Ergebnisse der umweltfachlichen Gutachten in Bezug auf die Planung des Frischzentrums liegen voraussichtlich im III. Quartal 2022 vor.

Eine etwaige Berücksichtigung von Fußballtrainingsplätzen im derzeitigen Plangebiet des Frischzentrums haben Auswirkungen auf die Anforderungsprofile der Gutachten. Alle müssen entsprechend angepasst und/oder neu ausgeschrieben werden. Dies hat Einfluss auf den Zeit-Maßnahmenplan und das notwendige Budget.

Zudem müssen im ersten Schritt die Flächen- und Funktionsbedarfe für eine (Teil-) Verlagerung des 1.FC Köln vorliegen. (siehe Beantwortung der Frage 5)

- Zu 8. Am bestehenden Großmarkt sowie am geplanten Frischezentrum werden überwiegend Produkte umgeschlagen, die eine hohe Saisonalität und preisliche Volatilität aufweisen. Die Produkte stammen aus den unterschiedlichen europäischen Anbau- und Produktionsregionen bzw. werden über die sogenannten ZARA-Häfen (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) importiert.
- Der Einkauf der Waren erfolgt durch die überwiegend mittelständischen Händler (tlw. über Zwischenhändler) in Lkw-affinen Mengen. An die mehrheitlich zeitkritischen Transporte werden zudem besondere Anforderungen gestellt, bspw. Kühlung.
- Die Bündelung dieser Wareneingänge zu Bahn-affinen Mengen (durchschnittliche Güterzüge haben 25 bis 30 Güterwaggons, ersetzen somit mindestens 25 Lkw) ist aufgrund der oben genannten Bedingungen mit besonderen Herausforderungen verbunden. Die Etablierung neuer Bahn-affiner Mengen bedarf neben der erforderlichen Markteintrittsmenge zudem bahntauglichen Equipments Container/kranbare Trailer. Aufgrund des Einkaufs von Trassen und der Miete von entsprechendem Bahnequipment (Lok, Waggonmaterial) ist außerdem eine hohe Planbarkeit und Regelmäßigkeit der Verkehre notwendig (wie beispielsweise der Niehl-Hürth-Bahnshuttle oder der AWB-Bahnshuttle).
- Die Stadtverwaltung begrüßt alle Bestrebungen, die Logistik des Frischezentrums nachhaltig zu gestalten, die Verlagerung auf die Schiene lässt sich auch über die bestehenden Terminals Hafen Niehl, Niehl-Nord und Eifeltor abwickeln. Dort bietet sich für die Unternehmen die Möglichkeit von bestehenden Angeboten zu profitieren ohne dass die o. g. Menge von 25 Lkw zwischen Quelle und Ziel Marsdorf erreicht werden muss.
- Das vorgeschlagene Grundstück nördlich der Toyota-Allee weist in Ost-West-Richtung eine Länge von rund 380 m auf, zu den Gleisanlagen besteht ein leichtes Gefälle mit Böschung. Aufgrund der erforderlichen begleitenden Infrastruktur für Ladegleise (Weichen, Signalanlagen etc.) sowie der räumlichen Nähe zum Bahnübergang Badische Allee bzw. der Stadtbahnhaltestelle Haus Vorst ist eine bauliche Lösung für kleine Güterzüge (< 300 m), wenn überhaupt möglich, nur mit erheblichen Kosten und Flächenverlusten für übrige Nutzungen verbunden. Der zusätzliche Flächenbedarf für ein Verladegleis kann allerdings nicht durch mögliche Einsparungen bei den weiterhin erforderlichen Rangierflächen an den Ladetoren kompensiert werden.
- Entsprechende Überlegungen hat die Verwaltung bereits im Vorfeld geprüft und aufgrund der oben genannten Gründe verworfen.
- Zu 9. Der Radschnellweg ist im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zu berücksichtigen. Es sind dabei auch die Wechselwirkungen zwischen dem Areal nördlich der Toyota-Allee und dem Standort des Frischezentrums angesichts der Querung des Radschnellwegs Frechen-Köln genau zu betrachten und die Verträglichkeit nachzuweisen bzw. mit konkreten Maßnahmen zu beplanen.