

Beschlussvorlage

Geplante Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers im Bereich Röntgen-Stadion, Jahnplatz und Kirmesplatz in Remscheid-Lennep; Bebauungsplan Nr. 657 und 5. Änderung des Flächennutzungsplanes; Entscheidung zum Verkehrskonzept

Beratungsfolge

	Gremium	Sitzungstermin	Beratungsform
1	Bezirksvertretung 3 - Lennep	01.12.2014	Vorberatung
1	Rat	11.12.2014	Entscheidung
1	Naturschutzbeirat	16.12.2014	Kenntnisnahme
1	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Energieeffizienz und Verkehr	15.01.2015	Kenntnisnahme
1	Ausschuss für Bauen, Gebäudemanagement, Liegenschaften und Denkmalpflege	20.01.2015	Kenntnisnahme
1	Ausschuss für Bürger, Umwelt, Klimaschutz und Ordnung	27.01.2015	Kenntnisnahme

Öffentlichkeit

Die Beratung erfolgt in öffentlicher Sitzung.

Dringlichkeitsbeschluss / Dringlichkeitsentscheidung

nicht erforderlich

Federführung

4.12 Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung

Beteiligte Stellen

0.10 Verwaltungssteuerung

0.11 Personal und Organisation

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt zieht gem. Ziffern 5.3 und 17.3 der Hauptsatzung der Stadt Remscheid die dem Haupt-, Finanz- und Beteiligungsausschuss gemäß § 41 Absatz 2 GO NRW übertragene Entscheidung über projektbezogene Angelegenheiten des geplanten Designer-Outlet-Centers und damit verbundener Ersatzmaßnahmen (Ziffer 2 Nr. 14 der Zuständigkeitsordnung) für die nachfolgenden Beschlüsse wieder an sich:

1.

Zur geplanten Ansiedlung des Designer-Outlet-Centers im Bereich Röntgen-Stadion, Jahnplatz und Kirmesplatz in Remscheid-Lennep wird das Verkehrskonzept - Netzfall 4 - (siehe Anlage) im weiteren Planverfahren verfolgt.

2.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zu dem Bebauungsplan Nr. 657 und zur 5. Änderung des Flächennutzungsplanes – Gebiet Röntgen-Stadion, Jahnplatz und Kirmesplatz in Remscheid-Lennep – auf Basis dieses Verkehrskonzeptes - Netzfall 4 - weiter zu qualifizieren, um die weiteren verfahrensleitenden Beschlüsse (u. a. Entscheidung über die Ergebnisberichte zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, Anpassung der Aufstellungsbeschlüsse, Offenlagebeschlüsse) zu ermöglichen.

Finanzielle Folgen und Auswirkungen

Voraussichtlicher Aufwand und voraussichtliche Auszahlungen im laufenden Jahr und in Folgejahren

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Ergebnis- und Finanzplan enthalten

Produkt(e)

keine Produktrelevanz

Begründung

1. Informationen zum Verfahrensstand

Zu dem Bebauungsplan Nr. 657 und zur 5. Änderung des Flächennutzungsplanes hat im März/April 2014 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden (Informationsveranstaltungen am 12.03.2014 und 13.03.2014, Planaushang vom 17.03.2014 bis einschließlich 11.04.2014).

Mit Schreiben vom 02.04.2014 erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die verwaltungsinterne Abstimmung, die Abstimmung mit den Nachbargemeinden sowie das landesplanerische Anpassungsverfahren.

Über den Zwischenstand der Auswertung dieser Verfahrensschritte hatte die Verwaltung in der Sitzung des Rates am 25.09.2014 mit der Drucksache 15/0246 informiert.

Ein zentrales Thema des Gesamtprojektes ist die Frage, wie das bei Verwirklichung des Designer-Outlet-Centers entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Dies muss unter Berücksichtigung der hieraus resultierenden zusätzlichen schall- und luftschadstofftechnischen Belastungen erfolgen.

Unter Berücksichtigung der im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingereichten Stellungnahmen sowie verschiedener Anträge aus den politischen Gremien wurde die Verkehrsuntersuchung vom hierfür zuständigen Fachgutachter in verschiedenen Varianten weiterentwickelt.

Zum weiteren Projektfortgang ist nun zu entscheiden, welche Variante weiterverfolgt und damit Grundlage für das weitere Verfahren des Bebauungsplanes Nr. 657 und der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes wird.

2. Erläuterung der Varianten

Hinweis:

Die im Text enthaltenen Hinweise auf Abbildungen beziehen sich auf die Seitenzahlen der beigelegten Anlage.

Gutachtliche Stellungnahme des Büros Brilon Bondzio Weiser GmbH:

Im Anschluss an die Fertigstellung der Entwürfe der „Verkehrsuntersuchung zur Ansiedlung eines Designer-Outlet-Centers in Remscheid-Lennep“ (Januar 2014) und der „Schall- und schadstofftechnischen Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 657 - Gebiet Röntgen-Stadion, Jahnplatz und Kirmesplatz in Remscheid-Lennep“ (März 2014) und die Vorstellung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit wurde die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen damit beauftragt, eine weitere Variante zur Anbindung des geplanten Designer-Outlet-Centers (DOC) an das Straßennetz zu entwickeln.

Das wesentliche Ziel der Entwicklung dieses neuen Netzfalls 4 war es, den im bisher ausgearbeiteten Netzfall 3 zu erwartenden Anstieg der Verkehrsbelastungen in der Spielberggasse und der angrenzenden Straßen (Mühlenstraße und Am Stadion) auf über 5.000 Kfz/24 h zu vermeiden. Es bestand die Befürchtung, dass die gewünschte fußläufige Anbindung des DOC an die Lennep Altstadt mit solchen Verkehrsbelastungen in der Spielberggasse nicht erreicht werden könnte.

Der neu entwickelte Netzfall 4 sieht daher vor, in der Straße Am Stadion auf die Anlage einer Einbahnstraße mit zugelassener Fahrtrichtung Süd (vgl. Abbildung 1) zu verzichten, sondern diese wie heute im Zwei-Richtungs-Verkehr zu betreiben, und den Knotenpunkt Am Stadion / Ringstraße mit einem zusätzlichen Fahrstreifen für die Rechtsabbieger von der Ringstraße in die Straße Am Stadion auszustatten. Die Einfahrt in die Straße Am Stadion soll aber nur für Rechtsabbieger von der Ringstraße (Kfz \leq 3,5 t) zugelassen werden.

Durch den Verzicht auf die in Netzfall 3 vorgesehene Einbahnstraßenführung sowie durch eine verkehrsberuhigende Gestaltung der Spielberggasse (einschließlich einer Verkehrsregelung, die nur Anlieger und den Linienbusverkehr zulässt) kann damit gerechnet werden, dass der Individualverkehr, der heute durch die Wupperstraße fließt, nach deren Entfall zum größten Teil die Straße Am Stadion nutzen wird. Dies ist schematisch in Abbildung 2 dargestellt. Die voraussichtlichen Unterschiede zwischen den Verkehrsbelastungen in den Netzfällen 3 und 4 können im Vergleich der Abbildungen 3 und 4 ermittelt werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich auch die Verkehrsbelastungen der Ringstraße und der Rader Straße, in denen Kundenverkehr des DOC enthalten ist, gegenüber den bisherigen Prognosen verändert haben. Aufgrund der insbesondere in den Einwendungen zum Entwurf des Bebauungsplans geäußerten Zweifel an einem samstäglichen Pkw-Besetzungsgrad von 2,9 Pers. / Fahrzeug wurden die Prognosen für den Samstag überarbeitet. Unabhängig von den betrachteten Netzfällen wurde jetzt für die verkehrstechnischen Berechnungen ein Pkw-Besetzungsgrad von 2,7 Pers. / Fahrzeug angesetzt, um eine noch höhere Sicherheit der Ergebnisse zu erreichen.

Darüber hinaus wurde für die Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärken am Samstag eine andere Ganglinie zur zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens angesetzt, die zu nochmals höheren prognostizierten Verkehrsbelastungen während der untersuchten Spitzenstunden führt. Die Ergebnisse der unter diesen (in den Netzfällen 3 und 4 identischen) Randbedingungen durchgeführten verkehrstechnischen Berechnungen und Simulationsuntersuchungen sind in den nachfolgend angegebenen Abbildungen dargestellt:

Abbildung 5: Verkehrsqualität im Netzfall 3, Nachmittagsspitze an einem normalen Werktag

Abbildung 6: Verkehrsqualität im Netzfall 3, Samstagsspitze 1

Abbildung 7: Verkehrsqualität im Netzfall 3, Samstagsspitze 2

Die Ergebnisse zu Netzfall 4 unterscheiden sich nur graduell von den Ergebnissen zu Netzfall 3. Den verkehrstechnischen Berechnungen, mit denen die Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen sowohl für den Netzfall 3 als auch für den Netzfall 4 bei vergleichbarer Qualität des Verkehrsablaufs nachgewiesen werden konnte, liegen folgende, über die bisher empfohlenen Maßnahmen hinausgehende zusätzliche Ausbauvorschläge zu Grunde:

Knotenpunkt Ringstraße / Schwelmer Straße:

Aufweitung der Ringstraße (identisch in Netzfall 3 und Netzfall 4) zur Anlage eines Aufstellbereichs für die Linksabbieger zur Gewährleistung der Kapazität und einer angemessenen Verkehrsqualität.

Knotenpunkt Ringstraße / Hackenberger Straße:

Anlage eines zusätzlichen Fahrstreifens für den Geradeausverkehr im Zuge der Ringstraße, Fahrtrichtung von Süd nach Nord, und Anlage einer Trenninsel im südlichen Knotenpunktarm (identisch in Netzfall 3 und Netzfall 4) zur Gewährleistung der Kapazität und einer angemessenen Verkehrsqualität (vgl. Abbildung 8) ohne eine Verlegung der Fußgängerquerung in den nördlichen Knotenpunktarm.

Einmündung der Fontanestraße in die Ringstraße:

Ergänzung einer Fußgänger-Signalanlage (identisch in Netzfall 3 und Netzfall 4) zur Verbesserung der Verkehrsqualität für die Linkseinbieger aus der Fontanestraße in die Ringstraße. Diese Maßnahme ist als Option zu verstehen, für den Fall, dass nach der Realisierung des DOC eine nicht mehr ausreichende Verkehrsqualität zu beobachten ist. Nach den Ergebnissen der Untersuchung entspricht die ohne eine Fußgänger-Signalanlage zu erwartende Verkehrsqualität während der Spitzenstunden am Samstag nicht mehr der Qualitätsstufe ausreichend. Davon wäre aber nur eine sehr geringe Anzahl von Fahrzeugen betroffen.

Knotenpunkt Ringstraße / Rader Straße:

Nur in Netzfall 4: Änderung der Markierung (gegenüber der bisher für den Ausbau geplanten Markierung) zur Herstellung von zwei Fahrstreifen für die Linksabbieger aus der östlichen Rader Straße in die Ringstraße zur Gewährleistung der Kapazität und einer angemessenen Verkehrsqualität bei den in Netzfall 4 gegenüber Netzfall 3 veränderten Belastungsverhältnissen der einzelnen Ströme.

Knotenpunkt Ringstraße / Am Stadion:

Zusätzlich in Netzfall 4: Anlage eines separaten Fahrstreifens für die Rechtsabbieger aus der Ringstraße in die Straße Am Stadion (Kfz $\leq 3,5$ t) zur Gewährleistung der Kapazität und einer angemessenen Verkehrsqualität (vgl. Abbildung 9).

Knotenpunkt Ringstraße / Talsperrenweg:

Herstellung eines separaten Fahrstreifens für die Linkseinbieger aus dem Talsperrenweg in die Ringstraße zur Gewährleistung der Kapazität und einer angemessenen Verkehrsqualität (vgl. Abbildung 10). Über den Talsperrenweg soll ein Parkplatz für die Mitarbeiter des DOC mit etwa 150 Stellplätzen auf dem Gelände des städtischen Bauhofs an die Ringstraße angebunden werden (identisch in Netzfall 3 und Netzfall 4).

Knotenpunkt Lenneper Straße / östliche Rampe der Anschlussstelle Remscheid:

Herstellung eines dritten Fahrstreifens (Kombinationsfahrstreifen geradeaus/rechts) anstelle der bislang vorgesehenen Verlängerung des Rechtsabbiegekeils zur Gewährleistung der Kapazität und einer angemessenen Verkehrsqualität sowie zur Einhaltung der Vorgaben des Landesbetriebs Straßenbau NRW hinsichtlich der Mindestgrünzeiten (identisch in Netzfall 3 und Netzfall 4).

Zusätzlich kann es sich (in beiden Netzfällen) als sinnvoll erweisen, das Linkseinbiegen aus der Herrmannstraße in die Ringstraße zu untersagen. Auch diese Maßnahme ist als Option zu verstehen, für den Fall, dass nach der Realisierung des DOC eine nicht mehr ausreichende Verkehrsqualität zu beobachten ist. Nach den Ergebnissen der Untersuchung entspricht die für die Linkseinbieger zu erwartende Verkehrsqualität während der Spitzenstunden am Samstag nicht mehr der Qualitätsstufe ausreichend. Davon wäre aber nur eine sehr geringe Anzahl von Fahrzeugen betroffen. Diese Fahrten können problemlos an den Nachbarknotenpunkten abgewickelt werden, die eine größere Kapazitätsreserve aufweisen.

Die Untersuchungen zum Verkehrsablauf kommen zu dem Ergebnis: Das Verkehrsaufkommen nach Realisierung des DOC kann in beiden Netzfällen verkehrssicher und leistungsfähig abgewickelt werden.

Die schalltechnische Untersuchung der Netzfälle 3 und 4 (vgl. Abbildungen 11 und 12) hat unter den o.g. identischen Randbedingungen der Verkehrsprognose zu den folgenden Ergebnissen geführt (jeweils Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen am angegebenen Immissionsort, Tag/Nacht in dB(A):

Immissionsort	Netzfall 3	Netzfall 4
Geschwister-Scholl-Straße 31	72/65	72/65
Am Stadion 29 (Fassade Südost)	72/64	72/65
Am Stadion 29 (Fassade Nordost)	68/60	69/61
Friedrichstr. 102/ Am Stadion 19	62/54	65/57
Am Stadion 1	65/55	64/53
Wupperstraße 16a	65/56	65/54
Mühlenstraße 15	64/55	63/52
Mühlenstraße 32	64/55	63/53
Rader Straße 2	66/57	65/55
Rospattstraße 24	61/52	62/53

Es wird deutlich, dass sich die für die beiden Netzfälle prognostizierten Verkehrsbelastungen im direkten Umfeld des DOC direkt auf das Niveau der Schallimmissionen auswirken. Außerhalb des hier betrachteten Bereichs treten keine Unterschiede zwischen den beiden Netzfällen auf. Es gibt aber verschiedene Bereiche im Straßennetz, in denen bereits heute hohe Schallbelastungen auftreten, die sich durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen des DOC (unabhängig vom dem zu Grunde liegenden Netzfall) weiter erhöhen werden.

Im Straßennetz im direkten Umfeld des DOC bewegen sich die Unterschiede zwischen den beiden Netzfällen im Bereich von etwa 1 dB(A) bis maximal 3 dB(A). Außerhalb des Einflusses der schon heute hoch belasteten Ringstraße wird die Grenze von 70/60 dB(A) weder im Netzfall 3 noch im Netzfall 4 erreicht, sondern (mit maximal 65/57 dB(A) im Bereich Friedrichstraße / Am Stadion) deutlich unterschritten.

Im Verlauf der Ringstraße wird die Grenze von 70/60 dB(A) überschritten. Hier ist vorgesehen, lärmoptimierten Asphalt einzubauen, so dass der Anstieg der Beurteilungspegel durch das Verkehrsaufkommen des DOC kompensiert werden kann. Für einzelne Abschnitte werden die Wirkungen von zusätzlichen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Schallschutzwände) zurzeit geprüft. Über die Ergebnisse dieser Prüfung soll in den anstehenden Sitzungen der politischen Gremien berichtet werden.

Die schalltechnische Untersuchung hat zu folgendem Ergebnis geführt: Die durch das DOC ausgelösten Konflikte sind technisch lösbar.

Die vorangegangene luftschadstofftechnische Untersuchung hatte gezeigt, dass im Bereich der Ringstraße von Haus-Nr. 16 bis Haus-Nr. 56 die höchsten Konzentrationen von Schadstoffdioxid zu erwarten sind. Dabei wurde errechnet, dass der Grenzwert von $40 \mu\text{g} / \text{m}^3$ im Jahresmittel zwar im Bereich der Fahrbahn, nicht aber an den Fassaden der Häuser erreicht werden wird. Die aktuellen Schadstoffuntersuchungen für die Netzfälle 3 und 4 zeigen, dass dieses Ergebnis unabhängig von dem zu Grunde liegenden Netzfall Bestand hat (vgl. Abbildung 13). Der o.g. Grenzwert wird auch an keiner anderen Stelle im untersuchten Straßennetz überschritten.

Die prognostizierten Belastungen mit Partikel PM_{10} liegen - ebenso wie in den vorangegangenen Untersuchungen, deren Ergebnisse im Entwurf des Schlussberichts aus dem März 2014 dargestellt sind - in allen untersuchten Bereichen deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Aufgrund der Korrelation der Partikelkonzentration $\text{PM}_{2,5}$ mit der Partikelkonzentration PM_{10} , die gemäß vorliegenden Veröffentlichungen im Rahmen von Vergleichsbetrachtungen für einzelne Messstellen außerhalb des hier untersuchten Bereichs ermittelt wurde, kann mit hinreichender Sicherheit geschlossen werden, dass auch die Belastungen mit $\text{PM}_{2,5}$, die aufgrund fehlender Daten zur Hintergrundbelastung nicht errechnet werden konnten, unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte bleiben werden.

Die luftschadstofftechnische Untersuchung hat zu folgendem Ergebnis geführt: Die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden eingehalten.

3. Gegenüberstellung der Varianten

Hinweis:

Die im Text enthaltenen Hinweise auf Abbildungen beziehen sich auf die Seitenzahlen der beigefügten Anlage.

Gutachtliche Stellungnahme des Büros Brilon Bondzio Weiser GmbH:

Auf der Basis der erarbeiteten Ergebnisse werden die beiden Netzfälle in folgender Tabelle zusammenfassend bewertet (dabei stellt Netzfall 3 den Vergleichsfall dar):

Bewertungskriterien	Netzfall 3 (Vergleichsfall)	Netzfall 4
Qualität des Verkehrsablaufs	O	O
Verkehrssicherheit	O	O
Qualität des Straßennetzes	O	+
Gestaltung der Spielberggasse	O	+
Grundstücksverfügbarkeit	O	?
Belange des Fußgängerverkehrs	O	+
Lärmbelastungen		
im Bereich Mühlenstraße, Spielberggasse, Am Stadion Nord	O	+
im Bereich Ringstraße / Am Stadion Süd	O	-
sonstige Bereiche	O	O
Schadstoffbelastungen	O	O
Reduzierung von Fahrleistungen	O	+
Wirtschaftlichkeit	O	-

Erläuterung der Symbole:

- O Neutral
- + Verbesserung
- Verschlechterung
- ? Klärungsbedarf

Erläuterung der Bewertungskriterien:

Qualität des Verkehrsablaufs

Dieser Begriff bezieht sich auf die Bewertung der Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen und der durchgeführten Simulationsuntersuchungen. In beiden Netzfällen kann an allen untersuchten Knotenpunkten des Straßennetzes eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden.

Verkehrssicherheit

Der Begriff bedarf keiner besonderen Definition. In beiden Netzfällen ist es gleichermaßen möglich, die neu geplanten bzw. die umzubauenden Verkehrsanlagen in einer verkehrssicheren Weise herzustellen und zu betreiben.

Qualität des Straßennetzes

Unter diesem Oberbegriff werden die wesentlichen Eigenschaften der Gestaltung des Straßennetzes und der damit verbundenen Verkehrsführung zusammengefasst, d.h. Erreichbarkeit, Umwegfreiheit, Verständlichkeit (Orientierung), funktionale Gliederung. Im Hinblick auf diese Kriterien ist Netzfall 4 als vorteilhaft einzustufen.

Gestaltung der Spielberggasse

Dieses Bewertungskriterium müsste vollständig heißen: Möglichkeiten zur Gestaltung der Spielberggasse. Es ist naheliegend, dass diese Möglichkeiten in Netzfall 4, der zu deutlich geringeren Verkehrsbelastungen des Straßenzuges Mühlenstraße, Spielberggasse und Am Stadion (Nord) führt, wesentlich vielfältiger sind. Bei geringen Verkehrsbelastungen können die Nutzungsansprüche der Anwohner, der Kunden des DOC und der Besucher der Altstadt sowie die städtebaulichen und gestalterischen Aspekte wesentlich leichter miteinander in Einklang gebracht werden. Höhere Verkehrsbelastungen wie in Netzfall 3 sind ebenfalls zu bewältigen, führen aber zu deutlicheren Nutzungskonflikten.

Grundstücksverfügbarkeit

Die Verfügbarkeit der Grundstücke, die zur Herstellung der für Netzfall 3 entwickelten Ausbauvorschläge benötigt werden, ist nach Angaben der Verwaltung der Stadt Remscheid gegeben. Dagegen ist zur Zeit noch nicht geklärt, ob über die Grundstücksflächen, die zur Herstellung der für Netzfall 4 entwickelten Lösung im Bereich der Ringstraße bzw. der Einmündung Am Stadion benötigt werden, ebenfalls verfügt werden kann.

Belange des Fußgängerverkehrs

Die Belange des Fußgängerverkehrs wurden in allen entwickelten Maßnahmen (unabhängig von den Netzfällen) nach dem heutigen Stand der Technik berücksichtigt. Im hier erläuterten Vergleich der Netzfälle zielt dieses Bewertungskriterium ausschließlich auf den wichtigen Aspekt der fußläufigen Anbindung des DOC an die Lenneper Altstadt. Diese Anbindung kann auch in Netzfall 3 mit einem relativ hohen Kfz-Verkehrsaufkommen in der Spielberggasse technisch so gelöst werden, dass eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet wird und keine besonderen Beeinträchtigungen des Fußgängerverkehrs durch Verlustzeiten auftreten. In Netzfall 4 kann aber der Übergangsbereich zwischen DOC und Altstadt so gestaltet werden, dass die Fußgänger die Spielberggasse besonders komfortabel überqueren können.

Lärmbelastungen

Bei der Bewertung der Lärmbelastungen zeigen sich - neben hohen Werten in mehreren Bereichen insbesondere entlang der Ringstraße, die sich in den beiden Netzfällen 3 und 4 jedoch nicht unterscheiden - in der Mühlenstraße, in der Spielberggasse und in der Straße Am Stadion Nord (nördlich der Wupperstraße) und Am Stadion Süd erkennbare Unterschiede zwischen den beiden Netzfällen.

Netzfall 4 bewirkt gegenüber Netzfall 3 eine etwas geringere Lärmbelastung in der Mühlenstraße, der Spielberggasse und der nördlichen Straße Am Stadion. Für die Erhöhung der Lärmbelastung gegenüber der heutigen Situation ist in diesem Bereich (unabhängig von den beiden Netzfällen) die beabsichtigte Führung der öffentlichen Buslinien durch diesen Straßenzug ursächlich. Demgegenüber wird sich im südlichen Bereich der Straße Am Stadion in Netzfall 4 eine etwas höhere Lärmbelastung als in Netzfall 3 einstellen.

Schadstoffbelastungen

Dieses Bewertungskriterium betrifft die Ergebnisse der luftschadstofftechnischen Berechnungen zu Stickstoffdioxid und Partikel der Größe PM₁₀. In beiden Netzfällen werden alle gesetzlichen Grenzwerte eingehalten.

Reduzierung von Fahrleistungen

Dieses Bewertungskriterium ist eng mit dem Aspekt der Qualität des Straßennetzes verknüpft. In Netzfall 4 fallen im Umfeld des DOC geringere Fahrleistungen (Summe der gefahrenen Kraftfahrzeugkilometer pro Zeiteinheit) an. Dies hat eine positive Wirkung auf den Schadstoffausstoß, aber auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit (Ersparnis von Zeitkosten und Kraftstoffkosten).

Wirtschaftlichkeit

Dieses Bewertungskriterium zielt im vorliegenden Fall auf die erforderlichen Investitionen zur Gewährleistung eines funktionierenden Verkehrsablaufs und zur Reduzierung der Lärmbelastungen der Anwohner. Diese Investitionen sind für Netzfall 4 wegen des umfangreicheren Ausbaus des Knotenpunktes Ringstraße / Am Stadion insgesamt als höher einzustufen.

4. Beschlussempfehlung

Unter Bezug auf die Variantenerläuterung (Ziffer 2) sowie unter Würdigung der in der Variantengegenüberstellung (Ziffer 3) dargelegten Aspekte schlägt die Verwaltung vor, die Planungen zu dem Bebauungsplan Nr. 657 und zur 5. Änderung des Flächennutzungsplanes – Gebiet Röntgen-Stadion, Jahnplatz und Kirmesplatz in Remscheid-Lennep – auf Basis des Verkehrskonzeptes - Netzfall 4 - weiter zu fortzuführen.

Weitere Informationen werden in den Sitzungen durch die Verwaltung bzw. den Fachgutachter durch Vortrag und Präsentation vermittelt.

5. Beschlussfassung

Die Beschlüsse werden – nach Ausübung des Rückholrechtes – vom Rat der Stadt gefasst, um weitere Verzögerungen im Projektablauf zu vermeiden. Die nächste reguläre Sitzung des eigentlich zuständigen Haupt-, Finanz- und Beteiligungsausschusses ist erst für den 22.01.2015 vorgesehen.

Die Bezirksvertretung Lennep beschließt eine entsprechende Empfehlung.

Die übrigen Gremien nehmen Kenntnis.

Mast-Weisz
Oberbürgermeister

Anlage(n)

Unterlagen des Büros Brilon Bondzio Weiser