Anlage 4/1

Begründung
4.Fortschreibung des Flächennutzungsplanes
Teilraum Köln Nordwest

nach § 5 Abs.5 BauGB mit Umweltbericht nach § 2 a i.V.m. § 2 Abs.4 BauGB

Inhalt

1. Anlass, Ziel und Zweck

2. Allgemeiner Teil

3. Städtebauliche Planungsvorgaben

4. Verkehr – Allgemein –

5. Stadtteilbeschreibungen

Anlageplan „Hochwasser“
Anlageplan „Örtliche Hauptverkehrszüge“
Anlageplan „Öffentlicher Personennahverkehr“

1. Anlass, Ziel und Zweck

Arbeitsplatzsicherung, Wohnungsbereitstellung, Umweltschutz, Erhalt des sozialen Gefüges und die weitestgehende Sicherung der Funktionen und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sind die wichtigsten Aufgaben, denen sich die räumlich-funktionale Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung widmen muss.

Das Gesamtkonzept Stadtentwicklung von 1978 lieferte als Grundstock und Planungsbasis einen Katalog sowohl prinzipieller Ziele als auch konkreter Maßnahmen zur Flächenentwicklung. Aus ihnen – und weiteren Fachbeiträgen – entstand der Flächennutzungsplan der Stadt Köln, der 1982 erstmals Rechtskraft erlangte. Die damals getroffenen textlichen Aussagen und flächenhaften Darstellungen haben zwar zu einem Großteil noch Gültigkeit, bedürfen aber in wichtigen Details der Überarbeitung, da sich – vor allem im Umweltsektor – die rechtlichen Grundlagen erheblich und raumwirksam weiterentwickelt haben. Ebenso haben sich demographische Trends und Wanderungsbewegungen der Bevölkerung auf die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Stadt über die Zeit seit 1982 ausgewirkt und fordern Flächennutzungsplan relevante Reaktionen.

Weiterhin verringerten sich Natur- und Erholungsräume; die Flächenversiegelung und Umweltbelastungen nahmen zu. In der Konsequenz steigerten sich die Nutzungsintensitäten vorher geringer belasteter Freiflächen. Zwischenzeitlich realisierte verkehrliche Entlastungen zentraler Siedlungsbereiche durch Umgehungsstraßen verbesserten die Situation im Kern, aber schränkten in der Folge die peripheren Naherholungsmöglichkeiten ein, da die Anwohner von ihren bisherigen Naherholungsflächen abgekoppelt wurden. Diese Beispiele belegen die Notwendigkeit, solche Wechselbeziehungen zwischen Siedlungs- und Freiflächen und den Grad der Funktionserfüllung ihrer strukturellen Einzelkomponenten präziser zu untersuchen. Auf dieser Basis können Entscheidungen zur Freiraumentwicklung, zu Siedlungserweiterungen und zu zukünftigen Verflechtungen räumlicher Entwicklungen vorbereitet werden.

Das Werkzeug, mit dem diese Untersuchungen, Analysen und Planungsempfehlungen erarbeitet werden, ist die so genannte Integrierte Raumanalyse (IRA). Integriert deshalb, weil sie zwei Sichtweisen auf das Untersuchungsgebiet vereinigt: die der Siedlungsgeographischen Raumanalyse, welche die infrastrukturellen, wirtschaftlichen, sozialen und demographischen Potenziale des Untersuchungsraumes ermittelt, und die der Ökologischen Raumanalyse, welche das Untersuchungsgebiet an Hand ausgewählter Umweltmedien untersucht und bewertet.

Die Ergebnisse beider Untersuchungsstränge werden zusammengeführt in den Planungsempfehlungen und sind die Basis für ein nachhaltiges Flächenmanagement auf einer aktualisierten Datengrundlage.

Aufgrund der räumlichen Zusammenhänge und Verflechtungen mit den Nachbarstädten Hürth, Frechen und Pulheim wurde erstmals eine stadtübergreifende „*Interkommunale* Integrierte Raumanalyse (IIRA)“ erstellt.

1.1 Integrierte Raumanalyse (IRA)

Die IRA ist eine informelle vorgezogene Planungsebene, die strukturelle Zusammenhänge darstellt und analytisch ermittelte Planungsempfehlungen ausspricht, die in weiteren Verfahren zu beachten sind. Sie hat in erster Linie die Aufgabe, die Komplexität des gesamten Untersuchungsraumes zu erfassen und darzustellen und zielgerichtete Aussagen für die Entwicklung des Untersuchungsraumes zu treffen.

Auf der Grundlage einer systematischen Bestandserhebung aller siedlungsgeografischen und ökologischen Informationen sowie der Analyse und Bewertung der siedlungsräumlichen, wirtschaftlichen und umweltrelevanten Erkenntnisse werden in Form von „integrierten Pla-

nungsempfehlungen“ Abwägungsgrundlagen für alle weiteren Einzelplanungen bereit gestellt.

Nach den abgeschlossenen Raumanalysen und Flächennutzungsplan-Fortschreibungsverfahren für die Gebiete

- Meschenich – Immendorf - Rondorf
- Stammheim – Flittard – Dünnwald - Höhenhaus und
- Porz - Süd

schloss sich die Untersuchung des linksrheinischen Kölner Nordens und Westens an.

In einem Konfliktplan, der in mehreren interfraktionellen Arbeitskreisen mit den Bezirksvertretungen diskutiert wurde, wurden die Probleme, Fragen und besonderen Handlungserfordernisse dargestellt und Lösungsansätze in der Bezirks- oder Stadtteilbeschreibung aufgezeigt.

Mit Beschlüssen der Nachbarstädte und dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 24.06.2008 wurde die IIRA abgeschlossen und über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung entschieden. Die Ergebnisse der durch die Einbeziehung des Rhein-Erft-Kreises sowie der Städte Pulheim, Frechen und Hürth interkommunalen Raumanalyse wurden für den Teilraum Köln-Nordwest in einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, bestehend aus drei Veranstaltungen in den Bezirken Lindenthal und Chorweiler, der Bevölkerung vorgestellt und inhaltlich diskutiert. Die Bürgerinnen und Bürger hatten danach zwei Wochen Zeit, auch schriftlich ihre Anregungen vorzubringen. Nach Beratungen in den Bezirksvertretungen wurden am 08.12.2008 in der BV 3 und am 29.01.2009 in der BV 6 Beschlüsse zur Berücksichtigung der Anregungen im weiteren Verfahren getroffen. Der Stadtentwicklungsausschuss beschloss am 08.12.2009 die 4. Flächennutzungsplan-Fortschreibung, erarbeitet auf der Grundlage des Beschlusses zur interkommunalen IRA, offen zu legen.

1.2 Untersuchungsraum

Begrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Grenze des Untersuchungsgebietes verläuft im Westen an der Stadtgrenze, im Norden entlang des Rheins, der Autobahn A1, dem Militärring im Osten und im Süden entlang der Luxemburger Straße.

Allgemeine Beschreibung des Untersuchungsgebietes

In die Untersuchung einbezogen wurden der gesamte Bezirk Chorweiler und der westliche Bereich des Bezirks Lindenthal sowie ein geringer Teil des Bezirks Ehrenfeld.

Der Untersuchungsraum umfasst 97 Quadratkilometer (Stadtgebiet: 400 qkm) und 131.000 Einwohner. Das entspricht einem Anteil von 24 Prozent des Stadtgebietes mit einem Einwohneranteil von 12 Prozent. Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei stark verdichtete Siedlungsschwerpunkte, der Stadtteil Chorweiler mit seinen unmittelbar angrenzenden Stadtteilen sowie die Stadtteile Weiden und Lövenich mit ihren Nachbarstadtteilen. Im Übrigen besteht das Untersuchungsgebiet aus ländlich-dörflichen Ortsstrukturen mit mehr (beispielsweise Widdersdorf) oder weniger (beispielsweise Merkenich) starken Verstädterungserscheinungen.

Der **Stadtbezirk Chorweiler** entstand aus der ehemaligen, 1922 nach Köln eingemeindeten Bürgermeisterei Worringen und den in den Gemarkungen einzeln liegenden Gehöften sowie der Gebietsreform des Landes NRW 1975 mit den Stadtteilen Esch und Volkhoven.

Nach der Wiederaufbauphase des Zweiten Weltkrieges begann ein Entwicklungsprozess vor allem in den stadtnahen Zonen mit wachsender Verstädterung des ländlichen Raumes, mit der Trennung der Funktionsbereiche Wohnen und Arbeiten und der Bildung von Unter- und Nebenzentren. Das einstige Bild der Siedlungsleere, welches bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts das Umland prägte, wandelte sich bis heute in einer Breite von 30 km zwischen der Ville im Westen und dem Bergischen Land im Osten zu einer Städteagglomeration.

Prägendes Ergebnis dieses Suburbanisationsprozesses im nördlichen Untersuchungsgebiet ist die Entwicklung der „Neuen Stadt". Chorweiler sollte einen Kristallisationspunkt innerhalb der stadtkölner Peripherie darstellen. Mit dem Bau eines „gartenstadtähnlichen Siedlungsgebildes" sollte eine eigenständige Stadteinheit mit einer klaren Gliederung der Funktionen Wohnen (Chorweiler, Seeberg, Heimersdorf), Arbeiten (Gewerbegebiet Feldkassel/Langel) und Erholung (Fühlinger See) entstehen. Die späteren Änderungen des Gesamtkonzeptes führten jedoch zu einer massiven, hochgeschossigen Verdichtung des sozialen Wohnungsbaues mit all seinen bekannten Folgen. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahre haben zu Verbesserungen geführt und werden weiterhin fortgesetzt.

Der westliche Bereich des **Stadtbezirks Lindenthal** als südlicher Teil des Untersuchungsraumes ist stark geprägt durch das im Rahmen der Gebietsreform des Landes NRW 1975 eingemeindete Siedlungsgebiet Lövenich/Weiden, den Stadtteil Junkersdorf sowie das Gewerbegebiet Marsdorf. Lediglich Widdersdorf als stark expandierender Siedlungsbereich wird durch eine prägende Landwirtschaft umgeben.

2. Allgemeiner Teil

Die nachfolgende Begründung der Flächennutzungsplan-Fortschreibung Köln Nordwest ist in **vier** Teile gegliedert. Als **erster** Teil vorangestellt sind die wesentlichen Planungsvorgaben. Ein **zweiter** allgemeiner Teil beinhaltet grundsätzliche sowie gesamträumliche Aussagen zu den Themen Verkehr, Soziale Situation und Schule, der **dritte** Teil die speziellen Stadtteilbeschreibungen mit den jeweiligen Änderungen. Im **vierten** Teil folgt die ökologische Betrachtung, der Umweltbericht, mit der Untersuchung und Bewertung der Umweltbelange

2.1 Darstellungsgrundsätze

Planzeichen

Die im Flächennutzungsplan dargestellten Planzeichen für soziale und technische Infrastruktureinrichtungen (z.B. Kindergärten, Alteneinrichtungen, Dauerkleingärten, Sportanlagen etc.) sind insgesamt überprüft worden. Bestehende Anlagen wurden genauer verortet, damals geplante und inzwischen an der dargestellten Stelle oder an anderem Ort realisierte Einrichtungen sind ergänzend aufgenommen worden. Neuplanungen aufgrund der aktuellen und zukünftigen Bedarfssituation werden im neuen Flächennutzungsplan dargestellt und in den Stadtteilbeschreibungen erläutert.

Anpassungen und Grenzkorrekturen etc.

- Die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes für den Teilraum Nordwest umfasst auch Anpassungen und Grenzkorrekturen an solchen Stellen, wo die kartographische Unterlage durch neue Techniken verfeinert worden ist.
- Durch Bebauungspläne sind, ohne dass sie eine Änderungsbedarf des FNP ausgelöst hätten, dennoch Festsetzungen getroffen worden, die eine Flächennutzungsplan-Berichtigung an der Stelle erforderlich machen.

- Die Planzeichen für Poststellen, Kirchen, verwaltungs- und kulturelle Einrichtungen sind ohne besondere textliche Erwähnung aktualisiert worden.
- Einzelfallentscheidungen nach § 34 BauGB können im Einzelfall ebenfalls eine Flächennutzungsplan-Berichtigung nach sich ziehen.
- Bebauungsplanaufstellungen nach § 13 a BauGB (vereinfachtes Verfahren) machen im Wege der Berichtigung (möglicherweise nachträglich) eine Anpassung erforderlich

Die vorgenannten Fälle werden, ohne sie explizit im Begründungstext zu erwähnen, in den Flächennutzungsplan eingearbeitet.

Darstellung von Sondergebieten für den Einzelhandel

Aufgrund des Maßstabes und der generalisierenden Darstellungssystematik des Kölner Flächennutzungsplans werden flächenhafte Nutzungsdarstellungen in der Regel unter 0,5 ha nicht dargestellt (Ratsbeschluss zum Flächennutzungsplan 1982). Einzelbetriebe bis 0,5 ha sind deshalb überwiegend nicht dargestellt. Damit sind in der Regel alle Nahversorgungsbetriebe nicht dargestellt. Darstellungsrelevant sind jedoch einzelne Einzelhandelsbetriebe und Agglomerationen mit einer Grundflächenausdehnung von deutlich über 0,5 ha. Sofern sie nicht in einem Kerngebiet oder in einer gemischten Baufläche oder Mischgebiet liegen, werden sie als Sondergebiete dargestellt

3. Städtebauliche Planungsvorgaben

3.1 Regionalplan

Die neuen Darstellungen im Flächennutzungsplan entsprechen in weiten Teilen den Darstellungen des Regionalplanes. In folgenden Bereichen sind oder wurden Änderungen im Regionalplan erforderlich:

- Wohnbauflächen in Auweiler: Der Ortsteil Auweiler geht im Regionalplan zur Zeit im Freiraum auf und soll in einem Änderungsverfahren als „Allgemeiner Siedlungsbereich“ dargestellt werden.

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Mittelfristig wird die Kölner Einwohnerzahl gemäß der neuesten Einwohnerprognose 2025 ihr Wachstum fortsetzen und bis 2025, nach Höchstwerten in den Jahren 2016 bis 2017 von 1,0267 Mio., wieder auf den derzeitigen Stand zurückgehen. Selbst bei pessimistischem Szenario sinkt die Einwohnerzahl nicht unter die Millionengrenze. Das Hauptszenario der neuen Einwohnerprognose sieht Köln im Jahr 2025 bei 1,0213 Mio. Einwohnern und 535.700 Haushalten. Dieser Prognose muss auch diese Fortschreibung des Flächennutzungsplanes Rechnung tragen.

3.3 Siedlungsentwicklung

Wohnungsbau, Gewerbe und Versorgung

Der Wohnungsgesamtplan 2004 (Ratsbeschluss 20.07.2004) als Programm Wohnungsbau 2015 mit den Leitlinien für die städtische Wohnungspolitik geht über den reinen Bedarfs- und Versorgungsaspekt hinaus und stellt die qualitative Nachfrageseite, und damit den Wohnungsmarkt selbst, in den Vordergrund. Dabei gilt es, neben der Darstellung eines ausreichend großen und qualitativ ansprechenden Flächenangebotes (für jährlich ca. 1600 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern und ca. 2200 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern), die Berufseinsteiger und Erwerbstätigen sowie abwanderungsgefährdete, etablierte Haushalte an den Wohnort Köln zu binden. Weiterhin muss sowohl der ausreichenden Bereitstellung von Wohnungen für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen als auch dem demografischen Wandel und den sich verändernden Wohnansprüchen Rechnung getragen werden.

Neben dem Wohnungsbau hat die gewerbliche Entwicklung maßgeblichen Einfluss auf den Standort Köln. Um jederzeit ein bedarfgerechtes Flächenangebot bereithalten zu können und einen Nachfragestau zu vermeiden, werden entsprechend dem Ratsbeschluss vom 06.12.1990 ständig 100 ha bebaubarer Gewerbeflächen vorgehalten. Diese sollen auch den Ansiedlungsbedürfnissen von kleinen und mittleren Betrieben (KMU) zur Verfügung stehen.

Da die Werte des Gewerbeflächenbedarfs des Gewerbegesamtplanes (Ratsbeschluss 1998) aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung grundlegend überarbeitet werden müssen, wird von der Verwaltung ein neues Standortkonzept Wirtschaft erstellt.

Das vorliegende Gutachten zur gewerblichen Flächenentwicklung in Köln zeigt, dass nach dem Strukturwandel und einem erheblichen Verlust von Industriearbeitsplätzen sich der Dienstleistungssektor sehr positiv entwickelt hat und Köln sich deshalb zukünftig als Dienstleistungsstandort positioniert. Die Zahl qualifizierter Arbeitskräfte wird dabei weiterhin zunehmen, während die Zahl der gering qualifizierten Arbeitskräfte weiter sinken wird. Bezüglich des Flächenbedarfs wurde festgestellt, dass im Flächennutzungsplan ausreichend Reserveflächen zur Verfügung stehen, auch wenn hinsichtlich der räumlichen Verteilung im Stadtgebiet große Disparitäten bestehen. Nordwestliche und südöstliche Stadtteile sind mit Flächenpotentialen besser versorgt als die übrigen Bereiche des Stadtgebietes.

Insbesondere Standorte mit städtebaulichen Qualitäten wie einer zentralen Lage, einer guten verkehrliche Erreichbarkeit und eines guten Branchenmix in der Nachbarschaft sind sehr gefragt.

Eine weitere wichtige Voraussetzung für eine stabile Siedlungsentwicklung ist eine bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung. Hier liefern das bestehende Nahversorgungskonzept und zukünftig das neue Einzelhandelskonzept die maßgeblichen Rahmenbedingungen.

Mit der Differenzierung der Zentren nach Größe, Funktion und Versorgungsgrad sowie der Unterscheidung der Versorgungsbereiche nach Angebot und Vielfalt als Bereiche für die tägliche, periodische und aperiodische Versorgung der Bevölkerung besteht die Aufgabe, eine ausreichende, umfassende und bedarfsorientierte Versorgung wohnungsnah und zentrenkonzentriert sicherzustellen. Dezentrale Entwicklungen und Streulagen, verbunden mit Kaufkraftumlenkungen oder –abflüssen, sind dabei so weit wie möglich zu vermeiden.

3.4 Verkehrsentwicklung

Gesamtverkehrskonzept und Nahverkehrsplan

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK; Ratsbeschluss vom 11.06.1992) beschreibt als nach wie vor geltender Maßstab die Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung. Die Lagegunst und die regionale und überregionale Vernetzung der Stadt stellen hohe Ansprüche an die zukünftige Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (siehe Karte). Ziele und Maßnahmen für die Verbesserung der Verkehrssituation in Köln sind die gute Erreichbarkeit, die Sozial- und Umweltverträglichkeit und die ÖPNV-Vorrangigkeit. Nach einem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 02.12.2008 soll das GVK nun fortgeschrieben werden.

Der Nahverkehrsplan (Ratsbeschluss vom 13.05.2004) legt den Rahmen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fest. Auf der Basis der städtebaulichen Entwicklung werden in Verbindung mit der Prognose zum Verkehrsaufkommen und zum Modal Split die Takte, Betriebszeiten und Qualitätsstandards für den Betrieb festgelegt.

3.5 Soziale Infrastruktur

Sozialraumanalyse in der Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung 2008

Die Sozialraumanalyse in der Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung 2008 beleuchtet die soziale Lage und Bildungsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen in den rund 280 Kölner Stadtvierteln. Dabei geben insgesamt zehn Sozial- und Bildungsindikatoren sowohl einzeln und in einer Gesamtbetrachtung Aufschluss über den Kinder- und Jugendhilfebedarf in den einzelnen Stadtvierteln.

Die Ergebnisse der Sozialraumanalyse dienten der Vorbereitung und Unterstützung von Entscheidungen im Aufgabenbereich von Jugendhilfe und Schule. Sie weisen in diesem Zusammenhang einen sowohl unmittelbar operativen als auch strategischen Anwendungsbezug auf. Eine Fortschreibung erfolgte nicht. Die Daten von 2008 zeigen jedoch in einigen Bereichen Probleme auf, die es längerfristig zu beheben gilt:

Betrachtet man das Fünftel der Stadtviertel mit dem relativ höchsten Kinder- und Jugendhilfebedarf, dann zeigt sich, dass diese nicht gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt sind. Schwerpunkte liegen in den Stadtbezirken Ehrenfeld, Nippes, Chorweiler, Kalk und Mülheim. Hier stellt sich die Lebenssituation von Kindern und Jugendlichen in einer ganzen Reihe von Stadtvierteln als vergleichsweise ungünstig dar. Da die Stadtviertel zum Teil benachbart sind oder in räumlicher Nähe liegen, ergeben sich ganze Bänder von Stadtvierteln mit prekären Lebensverhältnissen. Im Stadtbezirk Chorweiler rangieren folgende Stadt**viertel** unter den Gebieten mit einem hohen kinder- und jugendhilferelevanten Präventions- bzw. Interventionsbedarf: 60901/ Chorweiler (Rang 3), 61101/ Roggendorf (Rang 14), 60902/ Siedlung Chorweiler-Nord (Rang 27), 60301/ Seeberg-Nord (Rang 32), 60501/ Lindweiler (Rang 48) und 60802/ Weiler (Rang 51), während sich in den Vierteln der Bezirke Innenstadt und Lindenthal die Situation insgesamt vergleichsweise günstig darstellt.

Die identifizierten Gebiete, die zum Teil deckungsgleich mit den Sozialraumgebieten des Projektes „Sozialraumorientierte Hilfeangebote“ sind, bilden die Schwerpunkte der Aktivitäten im Bereich Jugendhilfe und Schule zur Gewährleistung gleicher Bildungschancen für alle Kinder und Jugendlichen in Köln. Zu nennen sind hier zum Beispiel Maßnahmen zur Erhöhung der Bildungsbeteiligung von Kindern in Kindertageseinrichtungen, die Qualitätsentwicklung der Ganztagsbetreuung in der Offenen Ganztagsschule und der Ausbau der Ganztagsbetreuung in der Sekundarstufe I oder die Einrichtung weiterer Schulsozialarbeiterstellen.

Schulentwicklungsplan

Die Schulentwicklungsplanung ist die Basis für das kommunale Handeln im Bildungsbereich und berücksichtigt neben den Schul- und Raumbedarfen auch die demografische Entwicklung, soziale Veränderungen in der Stadtteilstruktur sowie bildungspolitische Rahmenbedingungen. Mit dem neuen Schulgesetz NRW aus dem Jahr 2006 hat sich eine Reihe von Veränderungen ergeben, die sich auf den Schulentwicklungsplan der Stadt Köln 2000-2010 ausgewirkt haben. Die flächendeckende Einführung der Offenen Ganztagsschule im Primarbereich wird sich dabei in den Raumbedarfen der weiterführenden Schulen ebenso bemerkbar machen wie der Ratsbeschluss zur Verdoppelung der Zahl der Plätze im gemeinsamen Unterricht von behinderten und nichtbehinderten Kindern. Folgt man der kleinteiligen Einwohnerprognose mit Ausblick ins Jahr 2025, so scheint es stadtweit für die schulische Planung einen relativ konstanten, nur leicht sinkenden Bedarf zu geben.

Für den Stadtbezirk Chorweiler vermutet die aktuelle Einwohnerprognose spürbare Einwohnerrückgänge in den grundschulrelevanten Altersjahrgängen. Auch für den Stadtbezirk Lindenthal werden leichte Rückgänge erwartet. Die neu geplanten Wohnbaureserveflächen sollten nach ihrer Erschließung diesen Einwohnerrückgang perspektivisch zumindest teilweise kompensieren.

Durch verändertes Schulwahlverhalten in den „Nach-PISA-Jahren“, Veränderungen in der sonderpädagogischen Förderung und durch Schulstrukturdebatten gestaltet sich eine Entwicklungsprognose im Schulbereich als äußerst schwierig.

In der vorliegenden Neuplanung wird weitestgehend versucht, auf die zukünftigen Flächenanforderungen zu reagieren.

Kindergartenbedarfsplan

Die Bedarfsdeckung gemäß Rechtsanspruch (01.01.1999) mit einer Zielquote von 100 % für drei Jahrgänge (3-6-jährige) ist aktuell nahezu erfüllt.

Der Bedarf ist weiterhin hoch, bisher konnte nur in wenigen Stadtteilen eine Stagnation oder rückläufige Tendenz festgestellt werden. Die Geburtenzahlen gehen seit etwa drei Jahren nicht weiter zurück, wobei sich die Auswirkungen erst ab 2006 und langfristig bemerkbar machen. Die Kindergartenbedarfsplanung muss angesichts des Rechtsanspruchs flexibel auf Zu- und Abwanderungen, auf Veränderungen bei der Nachfrage und auf einen prognoseunsicheren Platzbedarf bei großen Wohnbauflächen wie Krebelspfad, Kreuzfeld oder Widdersdorf-Süd reagieren.

Die Versorgung der 0-3-jährigen zeigt sich mit gesamtstädtisch ca. 21 % bereits erheblich verbessert.

Die Erhöhung des Platzangebotes ist seitens der Bundesregierung im Tagesstättenausbaugesetz beschlossen. Bis zum Jahr 2013 sollen 40 % der Kinder dieser Altersgruppe einen Platz in einer Einrichtung oder einer Tagespflegestelle erhalten. Vorgesehen ist die Versorgung von 32 % mit einem Platz in einer Einrichtung und 8 % in Tagespflege.

Die Versorgung mit Hortplätzen (6- bis 11-Jährige) hat sich grundlegend verändert und hat sich ab 2007 ff gänzlich auf die offenen Ganztagsschulen verlagert. In Köln könnten ab 2010 durch Schließung der letzten Hortgruppen die bisher genutzten Räumlichkeiten für 0- bis 3-Jährige zur Verfügung stehen.

Der Bedarfs- und Versorgungssituation wird stadtteilbezogen und im Hinblick auf neue Flächenausweisungen und die demografische Entwicklung angepasst.

Alteneinrichtungen

Die Planung von Einrichtungen für Senioren wie Seniorentreffs oder –clubs sowie ambulante Pflegedienste ist keine kommunale Aufgabe. Seit Novellierung des Landespflegegesetzes (PfG NW) zum 01.08.2003 ist auch die Errichtung von voll- und teilstationären Pflegeeinrichtungen der Regulierung des freien Marktes überlassen. Die Kommune hat keine oder nur wenige Steuerungsmöglichkeiten, ob und an welchem Standort Pflegeeinrichtungen entstehen.

Der Kommune obliegt allerdings die Aufgabe der Pflegeplanung (voll- und teilstationäre Pflegeinrichtungen). Sie beinhaltet im Wesentlichen die Marktbeobachtung, die Beratung und Abstimmung der baulichen Ausstattung von Neu- und Umbauprojekten sowie die Überprüfung und Weiterentwicklung des vorhandenen Angebotes.

Das Angebot an vollstationären Pflegeplätzen im Stadtgebiet Köln hat sich in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet. Von 1998 bis 2010 sind 1.068 Plätze hinzugekommen, weitere 778 Plätze sind im Bau und werden voraussichtlich 2010 in Betrieb gehen. Ob diese und die in Planung befindlichen Plätze in Zukunft tatsächlich alle genutzt werden, hängt vom Nachfrageverhalten der Bevölkerung ab und hier von einer gut ausgebauten ambulanten Versorgungsstruktur.

Für Senioren, Menschen mit Behinderung, Pflegebedürftige und Kranke und deren Angehörigen wird immer mehr geeigneter, barrierefreier Wohnraum mit guter Infrastruktur für Einzelwohnungen benötigt, aber auch für ambulante Wohnprojekte für die unterschiedlichsten Zielgruppen, z. B. für Wohngemeinschaften von Senioren, pflegebedürftige Menschen, Menschen mit Behinderungen.

Aufgrund der allgemein guten Versorgungssituation im Untersuchungsbereich der 4.Fortschreibung des Flächennutzungsplanes werden in den Stadtteilen keine zusätzlichen Einrichtungen geplant, und es wird auf die Darstellung von Altentreffs und Altenclubs (Einfügung von entsprechenden Signets) verzichtet. Dargestellt werden vollstationäre Dauerpflegeeinrichtungen, Tagespflege- und solitäre Kurzzeitpflegeeinrichtungen.

3.6 Grünflächen und Freiraumentwicklung

Die jahrhunderte alte Kulturlandschaft mit ihren besonders ertragreichen Böden und der intensiven ackerbaulichen Nutzung gilt es zu erhalten. Der Schutz traditionell herausragender Elemente wird als zentrales Ziel der Freiflächenentwicklung im Untersuchungsgebiet formuliert. Die Grün- und. Freiflächenplanung verbindet und qualifiziert die Freiräume untereinander - aufbauend auf dem Projekt RegioGrün - zu einem regionalen Netz. Durch die Darstellung von Schwerpunkträumen und ökologisch hochwertigen Tabugebieten werden die Freiräume dauerhaft gesichert.

Neben der Sicherung und Entwicklung der großen Kultur- und Naturräume wird in den Verdichtungs- und Wachstumsbereichen der Bedarf an nutzungsintensiven Grün- und Parkanlagen steigen. Integraler Bestandteil von Neubaugebieten muss deshalb die Bereitstellung von Flächen für die Spiel-, Sport- und Freizeitnutzung und nicht zuletzt auch für Friedhöfe und Dauerkleingärten in räumlicher Nähe zu den vorhandenen Wohngebieten sein.

Die Freiräume werden in vier Kategorien unterteilt, wobei auch Flächen für Maßnahmen zum Schutz , zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 10 BauGB aufgrund des nachfolgend beschriebenen Konzeptes in den Flächennutzungsplan aufgenommen werden:

- Vorrangflächen für die Landwirtschaft
- Flächen für die Landwirtschaft mit Kleinmaßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- Grünflächen mit teilweiser landwirtschaftlicher Nutzung
- Vorrangflächen für Kompensationsmaßnahmen.

Durch diese Raumteilung sollen die Nutzungsansprüche an den Raum in optimaler Weise miteinander kombiniert werden. Es wird der hervorragenden Bodengüte als Ausdruck einer hohen, natürlichen Fruchtbarkeit und der daraus erwachsenden sehr guten Eignung als landwirtschaftliche Fläche ebenso entsprochen wie dem Bedarf an Kompensationsflächen für Siedlungserweiterungen, dem Bedürfnis nach naturnaher Erholung und dem Wunsch zu einer großflächigen naturnahen Aufwertung der Landschaft.

- Vorrangflächen für die Landwirtschaft:

Diese Flächen sollen ausschließlich der landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung stehen, um langfristig die Existenz der Landwirte zu sichern. Sie entsprechen in ihrer Lesart den im aktuellen Flächennutzungsplan sandgelb dargestellten Bereichen ohne Umfassung mit einer T-Linie. Eine Reservierung von landwirtschaftlich genutzten Flächen war bisher nicht in vollem Umfang möglich, da "im Zuge der Erstellung des Flächennutzungsplanes landwirtschaftliche Flächen vorrangig unter dem Gesichtspunkt ihrer Eignung für ein großstadtbezogenes Grün- und Freiraumkonzept bewertet" wurden (Erläuterungsbericht Flächennutzungsplan 1982). Mit dieser Darstellung soll sowohl der Bedeutung der Landwirtschaft im Stadtgebiet Köln Rechnung getragen als auch die Bearbeitung nach modernen, betriebseffizienten Methoden nicht in Frage gestellt werden. Die Darstellung als Vorrangfläche für die Landwirtschaft beinhaltet auch die erforderliche Rücksichtnahme von Planungen Dritter, die diese Vorrangflächen beeinflussen könnten. Sie haben in besonderem Maße auf den weitestgehenden Erhalt dieser Flächen hinzuwirken und auf betriebswirtschaftliche Sachzwänge (Schlaggrößen, Wirtschaftswege, Erhalt unzerschnittener, großer Flächen, Erreichbarkeit) einzugehen. Sie werden wie bisher im Flächennutzungsplan in sandgelber Farbe mit zwei parallelen, senkrechten Strichen (als Signet für die Schwarz-Weiss-Ausgabe) dargestellt.

- Flächen für die Landwirtschaft mit Kleinmaßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege:

Diese Flächen sollen zum größten Teil ebenfalls der landwirtschaftlichen Nutzung dienen, untergeordnet soll jedoch eine ökologische Aufwertung des Areals erzielt werden, um Verbindungen zwischen Landschaftsräumen oder Leitlinien herzustellen. Geeignete Maßnahmen sind die Anpflanzung von Hecken, Baumreihen oder Feldgehölzen oder die Anlage von Ackerrandstreifen. Gleichzeitig wird die ackerbauliche Nutzung auf etwa 90 Prozent der Fläche dennoch gesichert. Die Planung und Umsetzung solcher Maßnahmen erfolgt ausschließlich im Einvernehmen mit dem dort tätigen Landwirt. Ferner wird dem Klimaschutz entsprochen, indem die Kaltluft produzierenden Ackerflächen erhalten werden. Sie werden in sandgelber Farbe mit zwei parallelen, senkrechten Strichen als Flächensignet sowie mit einer T-Linie als Flächenumgrenzung dargestellt. In der farblichen Darstellung ist die T-Linie grün unterlegt.

- Grünflächen mit teilweiser landwirtschaftlicher Nutzung:

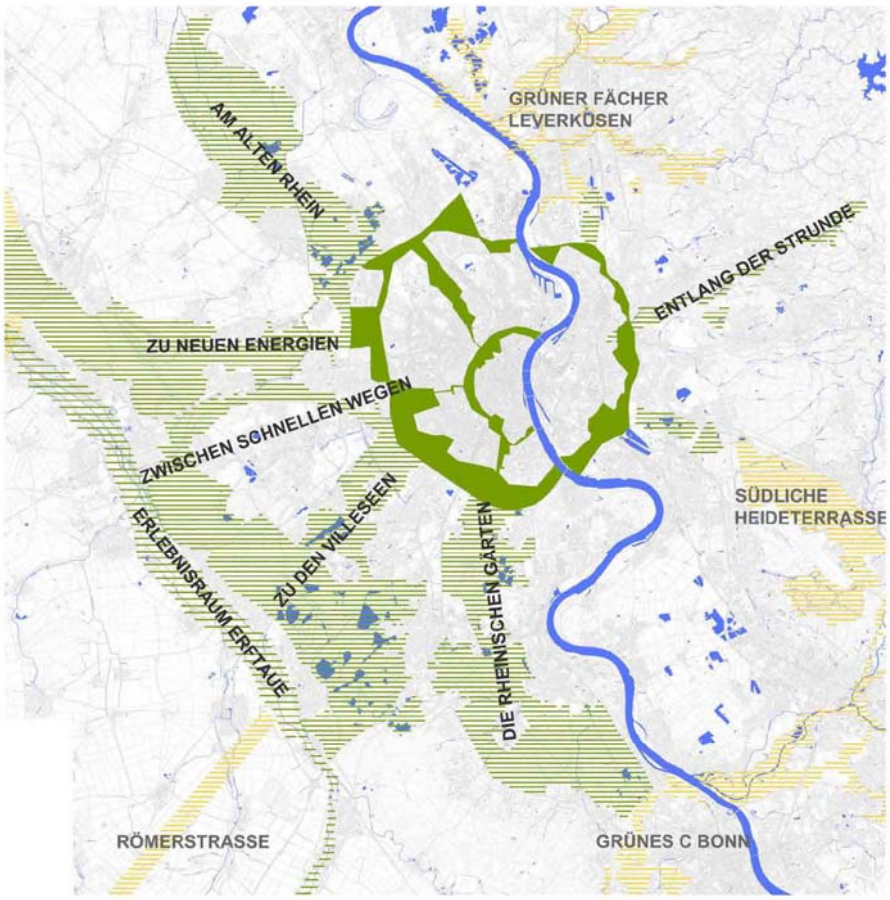
Sie existieren seit Rechtskraft des Flächennutzungsplanes und bezeichnen vor allem solche Freiflächen, die vorrangig der Erholungsnutzung dienen sollen. Innerer und Äußerer Grüngürtel sowie von ihnen ausstrahlende Freiflächen sind dabei von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus werden auch ortsnahe Freiflächen der Vororte auf diese Art gekennzeichnet, es sei denn, ihre Bodengüte empfiehlt die Sicherung als landwirtschaftliche Nutz-, rsp. Vorrangfläche.

- Vorrangflächen für Kompensationsmaßnahmen:

In diesen Räumen soll langfristig die Landschaft mit Hilfe extensiverer Nutzungsformen (einschließlich einer extensiven Landwirtschaft) und ökologisch sinnvollen Aufwertungsmaßnahmen (Ausgleichsflächenpool) naturnäher ausgestattet werden. Dies muss nicht die völlige Verdrängung des Ackerbaus bedeuten, sondern diese Darstellung versteht sich als Umgrenzung eines Suchraumes, in denen Aufwertungsmaßnahmen, die aufgrund von Eingriffen in Natur und Landschaft erforderlich werden, in einen systematischen Zusammenhang gestellt werden können. Als Aufwertungsmaßnahmen sind die Anlage von Hecken und Feldgehölzen, extensiven Hochstammobstbaumwiesen, extensive Wiesen mit zweimaliger Mahd und Weiden oder andere naturnähere Nutzungsformen denkbar. Eine Nutzung der Flächen kann auch durch Beweidung erfolgen. Die betroffenen Flächen werden in hellgrüner Farbe mit drei Punkten als Flächensignet sowie zusätzlich mit einer T-Linie als Flächenumgrenzung dargestellt. In der farblichen Darstellung ist die T-Linie grün unterlegt.

Im Stadtbezirk Lindenthal besteht ein Defizit von rund 1.200 Kleingärten, die nur durch mögliche Erweiterung bestehender Anlagen und durch eine neu geplante Anlage nördlich von Lövenich und nördlich von Widdersdorf abgebaut werden kann. Bisher geplante sonstige Anlagen stehen anderen Nutzungen entgegen und werden aus dem Flächennutzungsplan gestrichen (südlich Weiden, nördlich Bachemer Landstraße).

RegioGrün- Verbindungen im Kölner Grünsystem:



Die 4. Flächennutzungsplan-Fortschreibung Köln Nordwest definiert unter Berücksichtigung der wesentlichsten vorgenannten Planungen, Programme, Konzepte und der jeweiligen sozialen Stadtteilsituation den Rahmen einer auf den Bedarf und die Marktentwicklung bezogenen, ausgewogenen städtebaulichen Flächenentwicklung.

4. Verkehr – allgemein –

Als Grundlage für alle weiteren Untersuchungen im Planungsraum und darüber hinaus gelten das Gesamtverkehrskonzept und der Nahverkehrsplan der Stadt Köln. Für die Verkehrsentwicklung in Köln und der Region ist es erforderlich, die Siedlungsentwicklung enger an die Möglichkeiten eines umweltgerechten Verkehrssystems zu binden. Auf der Basis des vorhandenen Verkehrsnetzes werden die Problembereiche der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung dargestellt und Lösungen durch Vergleiche verschiedener Varianten ortsbezogen und im überörtlichen Bezug vorgeschlagen.

Die Verkehrsentwicklung und ihre Fortschreibung im Flächennutzungsplan werden nachfolgend für das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet.

Die Verkehrsinfrastruktur des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Untersuchungsgebiet wird unterschieden in regionale und überregionale Verkehrswege einerseits und lokale Verbindungen mit Stadtteilbezug und innerörtlichen Erschließungen andererseits. Die Analyse und Bewertung der Verkehrssituation gliedert sich somit in drei Teile, wobei die Strukturen, die Probleme und die Lösungsvorschläge ineinander greifen und nur in einem Gesamtzusammenhang wirksam werden können:

1. Regionales und überregionales Verkehrsnetz,
2. Siedlungsräumliches Verkehrsnetz und die
3. örtliche und kleinräumliche Verkehrssituation.

Während das überregionale, regionale das siedlungsräumliche Verkehrsnetz im Flächennutzungsplan dargestellt wird, wird auf die örtliche und kleinräumliche Verkehrssituation auf Stadtteilebene nur in Ausnahmefällen eingegangen.

Regionales und überregionales Verkehrsnetz

Ein radiales Verkehrssystem verbindet das Zentrum der Stadt mit dem Umland und der Region, ein tangentiales Verkehrsnetz übernimmt vorwiegend Verkehrsverteilerfunktionen zwischen den Stadtteilen. Kölner und Einpendler nutzen täglich dieses gegliederte Verkehrsnetz zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz, Schule, Ausbildungsplatz, Versorgungseinrichtungen, zwischen City und Region.

Die ÖPNV-Erschließung im Orts- und Nachbarortsverkehr (Nah- und Regionalverkehr) hat mit der insbesondere in den letzten zwanzig Jahren starken Erweiterung der Siedlungsflächen und ihrer Verkehrsbeziehungen im Plangebiet Köln Nordwest nicht Schritt gehalten. So fehlen noch immer wichtige Tangentialverbindungen innerhalb des Stadtgebietes, aber auch im Kölner Umland.

Die überdurchschnittliche Motorisierung der in den Randlagen wohnenden bzw. in die Randlagen ziehenden Haushalte, die geringeren Taktdichten im ÖPNV in der Fläche sowie die gewachsenen Pendlerverflechtungen innerhalb der Region haben mit dazu beigetragen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) – entgegen dem Trend in der Innenstadt – stark zugenommen hat und die Straßeninfrastruktur partiell an den Grenzen der Leistungsfähigkeit angekommen ist. Einige Streckenabschnitte im Untersuchungsraum werden zur Zeit ausgebaut, doch mit weiter wachsenden Mobilitäts-Ansprüchen werden auch die Anforde-

rungen an ein leistungsstarkes ÖPNV-Verkehrsnetz und an die Entlastung der Stadtteile weiterhin einen hohen Stellenwert haben. Andererseits sind viele der in den 70er Jahren geplanten und realisierten Straßen, insbesondere im Kölner Norden, überdimensioniert und bedürfen des Rückbaus, um stadtverträglichere Lösungen herbeizuführen.

Nicht unerwähnt zu lassen ist in diesem Zusammenhang der in der Interkommunalen Integrierten Raumanalyse genannte Dritte Verkehrsring um Köln. Es fehlt der Ringschluss zwischen dem Anschluss bei Worringen an die BAB A 57 im Norden und der Verlängerung über die L 150 bei Brühl und somit Anschluss an die BAB A 555 im Süden sowie potentiell einer Rheinquerung mit Anschluss an die BAB A 59 rechtsrheinisch (siehe Verkehrskonzept des Rhein-Erft-Kreises). Auch wenn dieser in der vorliegenden Fortschreibung des Flächennutzungsplanes auf Kölner Stadtgebiet nicht darstellbar ist, so könnte er zukünftig für den Militärring und den Kölner Autobahnring eine starke Entlastung bedeuten.

Siedlungsräumliches Verkehrsnetz

Im Zusammenhang mit der großräumlichen Betrachtung sind die örtlichen Verkehrssituationen in Verbindung mit der Siedlungsentwicklung in einem vernetzten System zu verbessern. Aufgrund der Ergebnisse der Integrierten Raumanalyse werden für die folgenden Schwerpunkträume Änderungen erforderlich:

- Großraum Gewerbegebiet Köln-Marsdorf und Gewerbegebiet Frechen
- Siedlungsachse Köln-Widdersdorf / Pulheim-Brauweiler
- Verkehrssituation Esch/Pesch/Auweiler
- Köln-Fühlingen, -Blumenberg

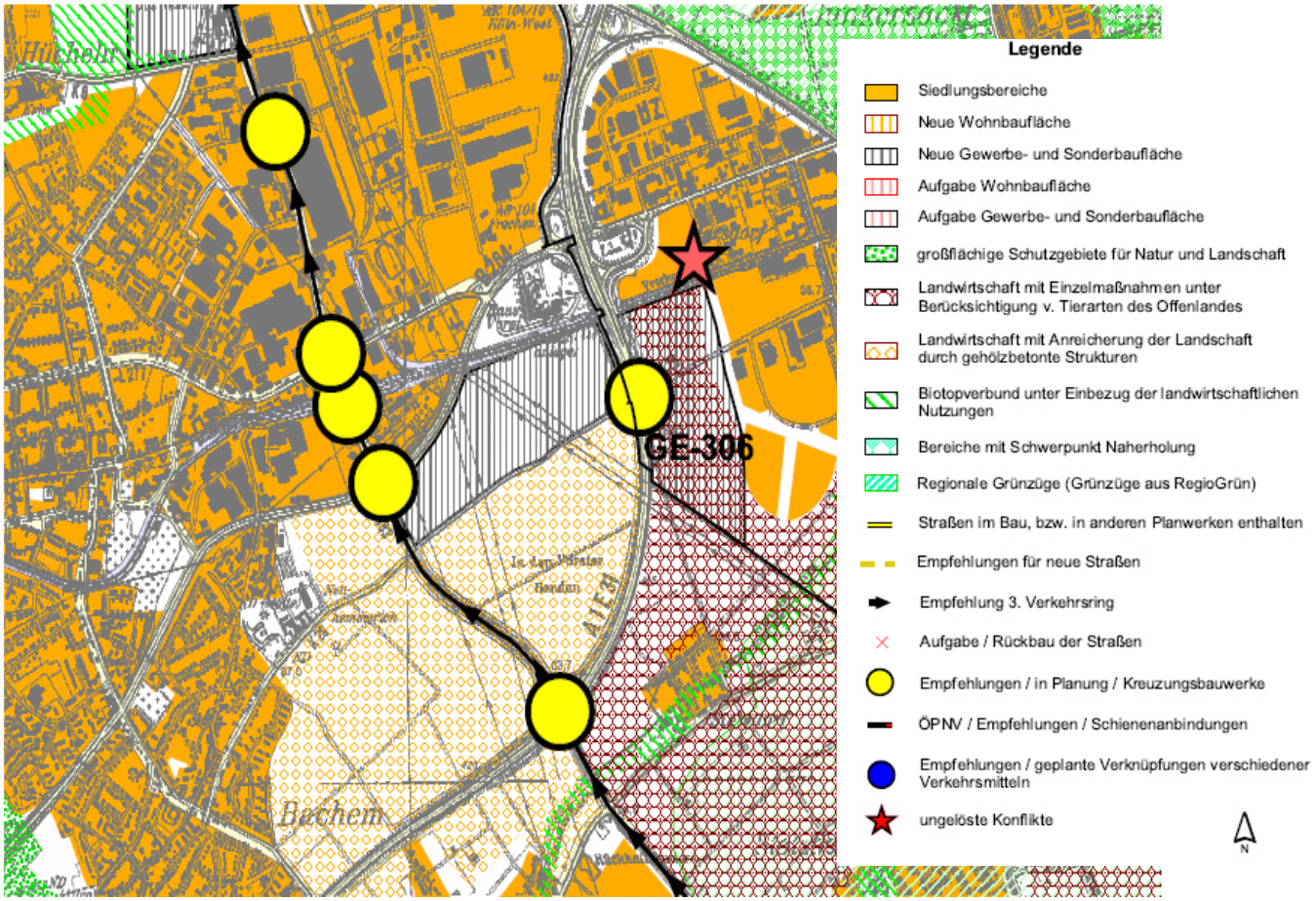
Großraum Gewerbegebiet Köln-Marsdorf und Gewerbegebiet Frechen (Europaallee):
In unmittelbarer Nähe der Autobahnen A 4 und A 1 ist in den zurückliegenden Jahren ein sehr großes Gewerbegebiet mit einem hohen Anteil an Einzelhandelsbetrieben entstanden. Es haben sich ca. 130 Unternehmen mit etwa 4.000 Beschäftigten angesiedelt. Mit der bereits zusätzlich geplanten Erweiterung der Gewerbegebiete (ca. 219 ha) werden weitere Unternehmen und Beschäftigte hinzukommen; die bereits angespannte Verkehrssituation wird sich weiter verschärfen.

Für den **MIV** wurde zwar mit dem teilweise 4-streifigen Ausbau der Dürener Straße und verschiedener flankierender Maßnahmen die Verkehrssituation bereits verbessert, weitere Maßnahmen sind jedoch unentbehrlich. Zunächst ist für die geplante Verlagerung des Großmarktes und die Errichtung eines neuen Frischezentrums in Marsdorf (gem. Ratsbeschluss vom 13.12.2008) ein Verkehrsgutachten erforderlich, das auf der Grundlage der Status – quo - Verkehrsbelastungen das zukünftige Verkehrsaufkommen untersuchen soll. In Abstimmung mit den Nachbarstädten sollen über das Gutachten auch Lösungen gefunden werden, die den Gesamtraum entlasten. Neben einem Vollanschluss der Bonnstraße an die A 4, dem Ausbau der Bonnstraße selbst und anderer Straßen sind ebenso auch neue Autobahnanschlüsse gutachterlich zu prüfen. Die Neuausweisung von Gewerbeflächen in Marsdorf im Sinne der IIRA wird bis zum Abschluss dieses Verkehrsgutachtens zurückgestellt.

An das **ÖPNV**-Netz ist der Großraum Lövenich, Weiden, Junkersdorf und Marsdorf hingegen bereits heute sowohl innerörtlich als auch regional gut angebunden. Die S-Bahnstrecke (S12 / S13) und die Stadtbahnstrecken der Linien 1 und 7 bilden dabei die Haupterschließungsachsen des ÖPNV zwischen Umland und dem Stadtzentrum von Köln. Die ÖPNV-Entwicklung in diesem Raum wurde dabei durch den 2006 in Betrieb gegangenen S-Bahn-Haltepunkt Weiden-West an der Bonnstraße und der dortigen Verknüpfung mit der verlängerten Stadtbahnstrecke der Linie 1 sowie durch den neuen und bereits stark frequentierten P+R-Parkplatz im Bereich Aachener Straße/Bonnstraße wesentlich verbessert.

Die Planungsempfehlungen (inkl. Ratsbeschluss zum neuen Großmarktstandort) bildet der Planausschnitt 1 ab.

Planausschnitt 1



Siedlungsachse Köln–Widdersdorf/Pulheim-Brauweiler:

Im Rahmen der Planungen zur Neubebauung Widdersdorf-Süd wurde auch die Verkehrssituation in Widdersdorf selbst und im weiteren Umfeld untersucht.

Mit der Nordumgehung Lövenich werden sowohl die Stadtteile Lövenich und Widdersdorf innerorts entlastet als auch überörtlich gut erschlossen. Querschnittsbelastungen auf der Widdersdorfer Hauptstraße von mehr als 16.000 Kfz / 24h erforderten jedoch eine weitergehende Lösung. Um die überwiegenden Durchgangsverkehre zu minimieren, wurde mit der Quartiersentwicklung Widdersdorf-Süd eine südliche Erschließungs- und Umgehungsstraße entwickelt, die von Bocklemünd kommend an die Ortsumgehung Lövenich angebunden ist und die Belastung der Widdersdorfer Hauptstraße halbieren soll.

Die in der Flächennutzungsplanung (Stand:1982) geplante Verlegung der B 59 in den Bereich südlich und parallel der Bahntrasse wurde bereits mit dem Beschluss zum Gesamtverkehrskonzept nicht weiterverfolgt. Sie ist inzwischen zusammen mit dem Ausbau des Autobahnanschlussstelle Bocklemünd an die A1 im Trassenverlauf der B59 und auf Pulheimer Stadtgebiet mit einer Bahnüberquerung realisiert. Über diese Fortschreibung wird der örtliche Hauptverkehrszug, welcher diese Verkehrstrasse im Flächennutzungsplan darstellt, dem tatsächlichen Ausbau entsprechend angepasst.

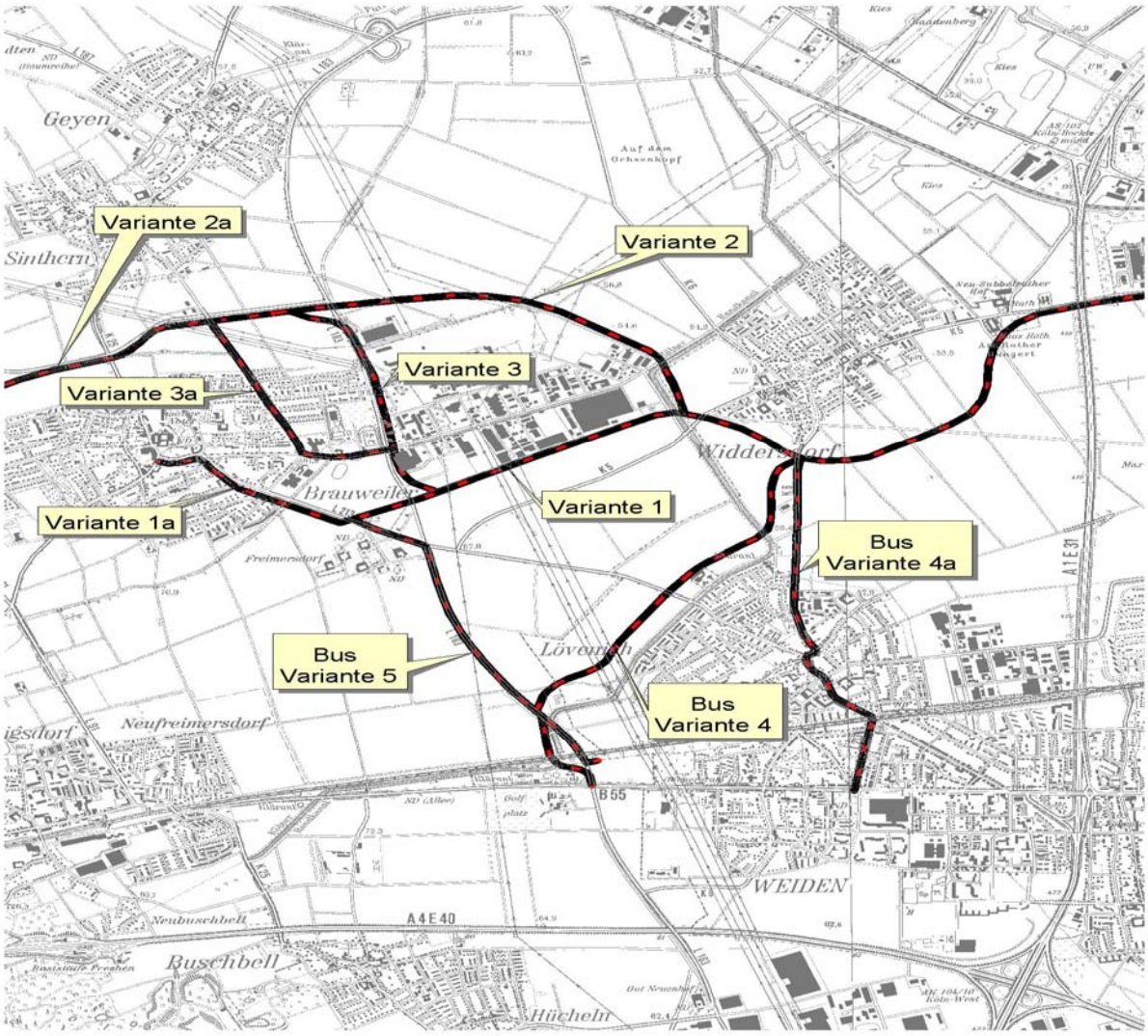
Die **ÖPNV**-Anbindung von Widdersdorf muss vor dem Hintergrund der großen Ortserweiterung an den neuen Bedarf angepasst werden. Dies kann kurz- bis mittelfristig nur über eine verbesserte Busanbindung erfolgen. Für eine langfristige Lösung wurde im Bebauungsplan die Trasse für eine zukünftige Stadtbahnanbindung freigehalten.

Grundsätzlich ist eine Verlängerung der Linie 1 über Weiden-West bis Widdersdorf ebenso möglich wie eine Verlängerung der Linie 4 über Bocklemünd. Darüber hinaus wurde eine weitere Verlängerung der Stadtbahn über Widdersdorf hinaus nach Brauweiler gutachterlich in einem Variantenvergleich geprüft und in der IIRA dargestellt. Mit der Variantenuntersuchung wurde die Variantenlinie 1, 3, und 2a von Bocklemünd nach Brauweiler und die Busvariante 4 und 5 von Widdersdorf bzw. von Brauweiler nach Weiden-West favorisiert (siehe Planausschnitt 2).

Planausschnitt 2

Interkommunale integrierte Raumanalyse
Teilraum Köln-Nord-West

Verkehr: Machbarkeitsstudie Widdersdorf-Brauweiler



Die Tragfähigkeit dieser Trassenfortführungen ist jedoch maßgeblich an ein zukünftiges Fahrgastaufkommen auf dieser Strecke und mit der weiteren städtebaulichen Entwicklung in diesem Raum (siehe auch IIRA-Ergebnisse zu Pulheim-Brauweiler) gebunden.

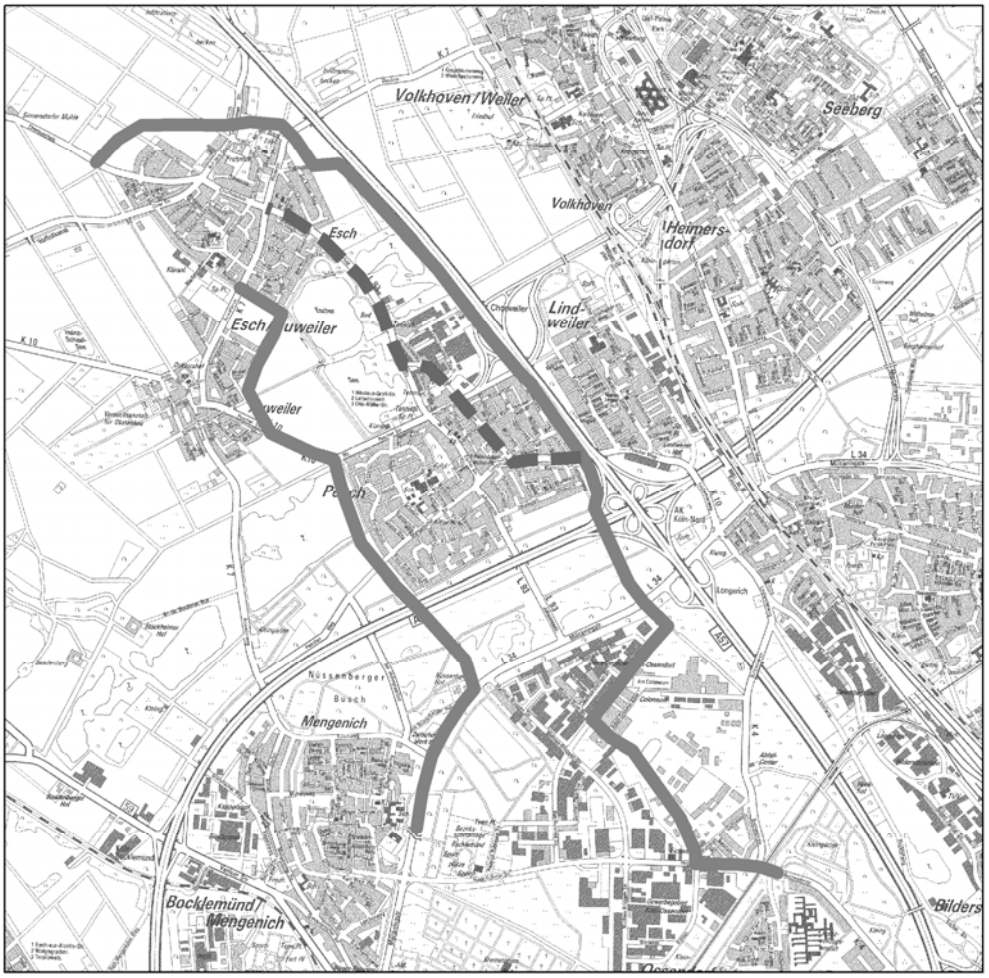
Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 24.06.2008 folgenden Beschluss gefasst: “Sicherung der Trasse für die Stadtbahn von Bocklemünd über Widdersdorf nach Brauweiler und Neubau eines DB-Haltepunktes an der Strecke E (RE8 und RB 27) mit Verknüpfung zur Stadtbahn sowie Sicherung der Trasse von Weiden-West nach Widdersdorf.“

Verkehrssituation Esch/Pesch/Auweiler

Der **MIV**-Durchgangsverkehr durch Esch (Querschnittsbelastung auf der Straße Am Baggerfeld fast 16.000 Kfz / 24 h) in Richtung Sinnersdorf (fast 5.500 Kfz / 24 h auf der L 93, Chorbuschstraße) und Pulheim (über 12.000 Kfz / 24 h auf der Kreisstraße 9, Orrer Straße), der einhüftige Autobahnanschluss Chorweiler an die A 57 und die ÖPNV-Anbindung der drei Ortsteile bedürfen einer gesamtheitlichen Lösung. Dies gilt erst recht dann, wenn die angestrebte Siedlungserweiterung realisiert werden sollte.

Als erster Schritt soll der neue Autobahnanschluss Chorweiler mit einer neuen Trassenführung zur Straße Im Baggerfeld im FNP dargestellt werden.

Eine **ÖPNV**-Schienenanbindung lässt sich – wenn überhaupt – nur langfristig realisieren, ist aber über eine Variantenuntersuchung angestoßen worden. Im Ergebnis kamen zwei, möglicherweise auch drei Lösungen in die engere Wahl **(siehe Planausschnitt 4):** Bereits detailliert untersucht wurden eine nordwestliche Trassenführung parallel der A 57 und eine südwestliche Trassenführung bis zur Zentrenmitte zwischen Esch und Auweiler, beide an den Ortsrändern gelegen. Die bisher favorisierte Variante war die Trasse parallel zur A57 (Beschluss der BV 6 vom11.05.06). Allerdings zeigte das Gutachten, dass die bisher untersuchten Varianten keine Stadtbahnwürdigkeit aufwiesen und die Realisierbarkeit finanziell kaum darzustellen ist. Darüber hinaus ist durch den Trassenausbau in Ossendorf und bedingt durch verschiedene Grundstückssituationen die westliche Linienführung nicht bzw. nur durch Umwege zu realisieren. Im Sinne einer langfristigen Trassensicherung bzw. Freihaltung von Grundstücken sollten alle drei unten dargestellten Trassen im FNP-Anlageplan „ÖPNV-Strecken“ langfristig gesichert werden. Insbesondere sollte die ortszentrale Trassenführung durch Pesch und Esch weiter im Verfahren (s. gestrichelte Linie im Planausschnitt 4) berücksichtigt werden.



Stadtteil Fühlingen-Blumenberg

Im MIV gehören die Neusser Landstraße mit dem Durchgangsverkehr durch die Ortslage Fühlingen (über 15.000 Kfz / 24 h), die Verlängerung der Industriestraße und der Ausbau des Blumenbergsweges (L 43) mit Anbindung an die A 57 ebenfalls in ein räumlich zusammenhängendes Verkehrskonzept (Variantenuntersuchung **siehe Planausschnitt 5).** Die Verlängerung der Industriestraße mit einer Anbindung direkt an die Neusser Landstraße nördlich von Fühlingen wird zu erheblichen Entlastungen (beide Varianten über 11.000 Kfz / 24 h) innerhalb der Ortslage Fühlingen führen. Auf der Grundlage einer Variantenuntersuchung wurde die direkte Anbindung der Industriestraße an die Neußer Landstraße nördlich von Fühlingen (Variante 2 c) beschlossen und soll nach der Bebauungsplanung umgesetzt werden.

Planausschnitt 5

Interkommunale integrierte Raumanalyse
Teilraum Köln-Nord-West

Verkehr: Umgehung Fühlingen, Blumenberg, Roggendorf

Im Sinne der Vorrangigkeit von Straßenertüchtigungs- und Ausbaumaßnahmen vor Straßenneubauten gilt es, die Industriestraße inklusive der Verlängerung an den Blumenbergsweg anzubinden und diesen als örtlichen Hauptverkehrszug in Roggendorf/Thenhoven an die A 57 anzuschließen. Der Ausbau des Blumenbergsweges ist für die „Integrierte Verkehrswegeplanung NRW“ angemeldet worden, die Maßnahme ist in Stufe 2 vorgesehen, wonach eine Realisierung nach 2015 geplant ist. Mit der Realisierung können dann auch flankierend weitere verkehrsentlastende Maßnahmen für Roggendorf/Thenhoven vorgenommen werden.

Die im bisherigen Flächennutzungsplan dargestellte Autobahn A 542 als Querverbindung zwischen der A 57 und der A 59 mit einer Rheinbrücke im Osten von Worringen wird in Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) aufgegeben. Die geplante Autobahn, die auch im Regionalplan dargestellt ist, wird in den Bundesbedarfs- und Ausbauplänen weiterhin absolut nachrangig geführt; eine Realisierung ist ungewiss und zudem durch

die Trassennähe zum FFH-Gebiet „Worringer Bruch“ äußerst problematisch. Eine langfristige Option bleibt jedoch bestehen; Überplanungen sind zu verhindern.

Mit der Realisierung der Verlängerung Industriestraße könnte die Alte Römerstraße in einen reinen Rad-und Fußweg umgewandelt werden.

Die ÖPNV-Anbindungen der Rheindörfer und der Ortslage Fühlingen an das Stadtbahnliniennetz und damit an das Bezirkszentrum Chorweiler und an die City werden über Buslinien hergestellt. Der Stadtteil Blumenberg ist durch die S-Bahnlinie S11 direkt an das Schienennetz angeschlossen.

Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 12 über die heutige Endhaltestelle Merkenich hinaus bis nach Langel wird im Flächennutzungsplan, Anlageplan „ÖPNV“ dargestellt und im Nahverkehrsplan als Langfristmaßnahme nachrichtlich erhalten.

Fortschreibungen -allgemein-

- Entwicklung eines leistungsfähigen 3. Verkehrsrings um Köln mit Anschluss im Norden an die A 57 (AS Worringen/Sinnersdorf) und im Süden an die L 150 Köln-Godorf
- Erstellung eines überregionalen Verkehrskonzeptes für den Bereich Köln-Marsdorf/Frechen i.V.m. der Errichtung eines Frischezentrums in Marsdorf gem. Ratsbeschluss
- Trassensicherung für die Verlängerung der Stadtbahnstrecke von Köln-Bocklemünd über Widdersdorf (Option bis Brauweiler / Linie 4) sowie alternative Trassensicherung der Stadtbahnstrecke von Weiden-West bis Widdersdorf (Linie 1)
- B 59 Trassenanpassung im Hauptplan und im Anlageplan an den tatsächlichen Ausbau
- Trassensicherung (drei Varianten) für die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Pesch, Esch/Auweiler
- Darstellung eines neuen Autobahnanschlusses Chorweiler an die A 57 und an die Straße „Im Baggerfeld“.
- Verlängerung des Blumenbergsweges zum AK A57 Worringen/Sinnersdorf
- Verlängerung der Industriestraße (als Ortsumgehung Fühlingen) mit Anbindung an den Blumenbergsweg (mögl. Sperrung der Alten Römerstraße)
- Trassenanpassung der Umgehungsstraße Roggendorf/Thenhoven gemäß Ausbau
- Aufgabe der seit den 60er Jahren geplanten Autobahn A 542 und der Rheinbrücke
- Trassensicherung der Verlängerung Linie 12 über Merkenich nach Langel

5. Stadtteilbeschreibungen

Bezirk 3	**Müngersdorf (305)**	Seite 21
	Junkersdorf (306)	Seite 23
	Weiden (307)	Seite 27
	Lövenich (308)	Seite 30
	Widdersdorf (309)	Seite 32
Bezirk 6	**Merkenich (601)**	Seite 35
	Fühlingen (602)	Seite 38
	Seeberg (603)	Seite 40
	Heimersdorf (604)	Seite 42
	Lindweiler (605)	Seite 44
	Pesch (606)	Seite 46
	Esch/Auweiler (607)	Seite 49
	Volkhoven/Weiler (608)	Seite 51
	Chorweiler (609)	Seite 54
	Blumenberg (610)	Seite 58
	Roggendorf/Thenhoven (611)	Seite 60
	Worringen (612)	Seite 63

5.1 Stadtteil Müngersdorf (305)

8.071 Einwohner (Stand 12.2008)

Durch die Abgrenzung des Flächennutzungsplan-Fortschreibungsgebietes wird nur der westlich des Militärrings gelegene Ortsteil erfasst und nachfolgend näher beschrieben. Der östliche Teil des Stadtteils wird durch die 166. Flächennutzungsplanänderung mit dem Arbeitstitel „Umgebung Eupener Straße (inklusive ehemaliges Sidolgelände)“ erfasst.

5.1.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Seit dem Mittelalter war Müngersdorf eine von prächtigen Hofgütern und Landarbeiterhäusern, die sich um die Dorfkirche gruppierten, geprägte Ansiedlung und blieb bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahezu unverändert. Die Eingemeindung von Müngersdorf nach Köln erfolgte im Jahre 1888. Aus der Zeit um 1890 entstammt die monumentale Dorfkirche St. Vitalis an der Ecke Wendelinstraße - Alter Militärring. Umfangreiche bauliche Erweiterungen wurden erst ab 1900 mit der Ansiedlung von Gewerbe und Industrie abseits des alten Ortskerns im Bereich der Eupener Straße getätigt. Auf dem Gelände der ehemaligen preußischen Befestigung wurde im Bereich nördlich der Aachener Straße im Jahre 1930 der Äußere Grüngürtel angelegt. Ein bedeutender städtebaulicher Akzent wurde mit dem Bau der Sportanlagen (1921 - 1923) am Müngersdorfer Stadion gesetzt. Wie in anderen am Rande gelegenen Stadtteilen kam es auch hier in der Nachkriegszeit zu erheblichen Ortserweiterungen. Um in den 50er Jahren die große Nachfrage nach Baugrundstücken für Einfamilienhäuser decken zu können, wurde der Bereich um den Brauweilerweg, das Maler-Viertel, bis zur Bahntrasse für Wohnbauzwecke erschlossen. Die im historischen Ortskern dominierenden und Maßstab brechenden Verwaltungs- und Versicherungsbauten stammen aus den 60er - 70er Jahren. Der alte Dorfkern wurde in den 80er Jahren durch den Bau der neuen Militärringstraße vom Durchgangsverkehr befreit und hat so wieder an Wohnqualität gewonnen.

Der Stadtteil bietet - abgesehen von einigen kleineren Baulücken, möglichen Nachverdichtungsbereichen und neu zu nutzenden Büro- und Gewerbestandorten - keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau.

Das Arbeitsplatzangebot beschränkt sich westlich der Militärringstraße am Äußeren Grüngürtel auf private und öffentliche Dienstleistungen. Östlich der Militärringstraße, außerhalb des Fortschreibungsbereiches, sind noch größere Gewerbegebietsreserven ausgewiesen.

Der Stadtteil verfügt, bedingt durch die Lage am Äußeren Grüngürtel und den weitläufigen Anlagen der Sporthochschule und des Sportparks, über reichlich Grün- und Freiflächen. Der Äußere Grüngürtel teilt die Wohnsiedlungen in einen östlich und einen westlich gelegenen Teil. In diesen weit ausgedehnten Grünflächen befinden sich südlich der Bahntrasse beidseitig des Militärrings mehrere Kleingartenanlagen, die den Bedarf im Stadtteil decken.

5.1.2 Versorgung

Sowohl Alt - Müngersdorf als auch der Ortsteil Egelspfad ist mit Geschäften deutlich unterversorgt (siehe Nahversorgungskonzept) und hat kein eigenes Zentrum. Es befinden sich am Alten Militärring und an der Widdersdorfer Straße einige Läden mit bescheidener Flächengröße. Diese Läden decken die Grundversorgung der Bevölkerung nicht ab. Die Versorgung erfolgt derzeit aus dem Warenangebot der benachbarten Stadtteile und sollte in den v.g. Ortsteilen mit den Maßnahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzept deutlich verbessert werden.

5.1.3 Verkehr

Für den motorisierten Individualverkehr führt die Aachener Straße als überörtliche Haupterschließungsstraße direkt in die Innenstadt und nach Westen in die Region und zum Autobahnanschluss Köln-Lövenich. Die Militärringstraße, die im Stadtteil von Nord nach Süd verläuft, verbindet den Stadtteil mit den umliegenden Stadtteilen und weiteren überörtlichen Verkehrswegen.

Aufgrund der zentrumsnahen Lage weist Müngersdorf mit der Stadtbahnlinie 1 und dem am nördlichen Rand gelegenen S–Bahn-Haltepunkt Müngersdorf Technologiepark der Linien S 12 und S 13 (Düren bzw. Horrem – Köln – Troisdorf/Hennef – Au) eine gute bis sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr auf. Ergänzt wird das Angebot durch mehrere Buslinien. Diese übernehmen die Feinerschließung - vor allem in den Bereichen Egelspfad, Alt-Müngersdorf und Gewerbegebiet Müngersdorf/Braunsfeld -, verbinden die Stadtteile untereinander und haben Zubringerfunktion zum schienengebundenen Verkehr.

5.1.4 Soziale Infrastruktur

Die Bevölkerungsstrukturen im Stadtbezirk Lindenthal zeigen kaum sozialstrukturelle Auffälligkeiten, dies gilt auch für den Stadtteil Müngersdorf.

Es bestehen sieben Kindertageseinrichtungen (Vitalisstraße, Belvederestraße, Stolberger Straße, am Lindenweg, Wendelinstraße und die Einrichtung der Sporthochschule am Olympiaweg) mit insgesamt 16 Gruppen. Eine weitere Einrichtung ist an der Wendelinstraße geplant. Die Versorgungsquote der Drei- bis Sechsjährigen bietet 2010 / 2011 ein relativ großes Überangebot, das von anderen Stadtteilen mit genutzt werden kann. Bei der Versorgung der Kinder unter drei Jahren ist die vorgegebene Zielquote von 40 % mit einer Versorgungsquote von über 50 % überschritten.

In Müngersdorf besteht die zweizügige Gemeinschaftsgrundschule Wendelinstraße. Die Schule kann im Bedarfsfall noch Schülerinnen und Schüler aufnehmen. Die GAG - Sanierungsgebiete jenseits der Militärringstraße sind in dieser Betrachtung berücksichtigt. Weitere größere Bau- oder Sanierungsgebiete sind nicht bekannt. Die benachbarten Grundschulen in Junkersdorf, Lövenich und Widdersdorf haben keine Kapazitäten mehr frei. An der benachbarten Gemeinschaftsgrundschule Geilenkirchener Straße in Braunsfeld besteht im Rahmen der Vierzügigkeit noch Aufnahmekapazität. An der Belvederestraße 149 befindet sich die Rheinische Förderschule mit dem Förderschwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung. Diese Schule führt einen Grund- (Primarstufe) und Hauptschulzweig (Sekundarstufe I). Des Weiteren befindet sich in Müngersdorf die Ernst – Simons - Realschule, Alter Militärring 96. Auf dem Grundstück der Ernst – Simons - Realschule ist die Anna - Freud - Schule, Rheinische Schule für Körperbehinderte mit den Sekundarstufe I und II, untergebracht. Das Schulgebäude wurde vor kurzer Zeit generalsaniert und sollte daher in der langfristigen Standortplanung für Schulen im Bereich der Sekundarstufe I berücksichtigt werden.

In Müngersdorf gibt es die Jugendeinrichtung „OT VITA“, Vitalisstraße 293 (Träger ist der Sozialdienst katholischer Männer e.V.) sowie die Jugendeinrichtung an der Stolbergerstraße 403 (Träger ist das Jugendzentren Köln GmbH).

In Müngersdorf gibt es neben den sechs Altentreffs beziehungsweise -clubs vier vollstationäre Dauerpflegeeinrichtungen (Alter Militärring und Neuer Grüner Weg). Mit dem Frida Kahlo Haus, den Häusern Andreas, Stephanus, Paulus und dem Püschel Haus werden zur Zeit 467 Plätze angeboten, die durch den Gebäudekomplex des Clarenbach-Werkes eine Versorgung für weite Bereiche des Stadtbezirks sicher stellen. Eine Einrichtung für Kurzzeitpflege ist im gesamten Bezirk Lindenthal nicht vorhanden.

Der Sportpark Müngersdorf i.V.m. Stadion und den Anlagen der Sporthochschule mit Bundesleistungszentrum ist eine weit über die Stadtgrenzen und die Region bekannte und renommierte Sportstätte. Sport- und Bildungseinrichtungen ergänzt durch Wissenschaft und

Forschung, Verwaltung und eine Reihe von Wirtschafts- und Nebengebäuden sind integriert in eine weitläufige Parklandschaft (Äußerer Grüngürtel) mit hohem Erholungs- und sportorientierten Freizeitwert. Die Konzentration der Anlagen (Sportinternat und dreiteilige Sporthalle) und die zukunftsorientierte Ausrichtung machen eine standort- und imagegerechte Planung notwendig. Durch eine dreiteilbare Schulsporthalle soll das bestehende Defizit in Müngersdorf und Umgebung abgebaut werden.

Der Landschaftsschutz, der Denkmalschutz, die ungehinderte Durchgängigkeit der offenen Bereiche und die nach Süden und Norden angebundenen Grünstrukturen sind bei allen projektorientierten Entscheidungen wesentliche Abwägungsmerkmale.

Im Sinne der Weiterentwicklung des Äußeren Grüngürtels auch nach Norden gilt es unter Berücksichtigung der Nutzung der Flächen und Forschungsarbeiten des Max - Planck - Institutes eine behutsame landschaftliche Anreicherung zu entwickeln und der Erholung suchenden Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Die Entwicklungsmaßnahme wird unter der Bezeichnung „Belvedere Park“ im Projekt „RegioGrün“ geführt. In Verbindung mit den Vorgaben des Regionalplanes soll die Landschaft zwischen dem Äußeren Grüngürtel und dem Grünzug Kottenforst Ville unter Erhalt besonders hochwertiger Bodenstrukturen als Grünachse landschaftlich attraktiver werden.

5.2 Stadtteil Junkersdorf (306)

12.409 Einwohner (Stand 12.2008)

5.2.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Das Gebiet von Junkersdorf ist vermutlich seit römischer Zeit besiedelt. Die bauliche Struktur des Dorfes blieb vom Mittelalter bis ins frühe 19. Jahrhundert nahezu unverändert und wird von einer auf einer Anhöhe gelegenen alten Dorfkirche mit einem aufgelassenen Friedhof geprägt. Der Ort entwickelte sich um die großen Hofanlagen Statthalterhof und Fronhof. Diese sind in Teilen erhalten, große Landflächen des Fronhofs gingen bereits Mitte des 19. Jahrhunderts in Flächen für die Anlage von Wohnsiedlungen über. Seit 1975 zählen die Hofsiedlung Marsdorf und die Hofgüter Burg Horbell und Stüttgenhof zu Junkersdorf. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sollten in Junkersdorf mit der Anlage des Äußeren Grüngürtels von 1923 bis 1929, Wohnstandorte für gehobene Ansprüche in grüner Umgebung im Stil des Neuen Bauens entwickelt werden. In den 70er / 80er Jahren wurde das Ortsbild überwiegend von einer ein- bis zweigeschossigen Wohnbebauung auf meist großen Grundstücken bestimmt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Bauten der belgischen Streitkräfte prägend für das Ortsbild. Mit der Umnutzung, des belgischen Kasernengeländes Haelen wurde auf einer Fläche von etwa 14 ha die letzte große Wohnanlage in den letzten Jahren fertig gestellt.

Auch der Stadtteil Junkersdorf bietet durch den Stadtteil begrenzenden Äußeren Grüngürtel und seiner abgerundeten Siedlungsstruktur neben den nachfolgend genannten Flächen ansonsten nur kleinere Baulücken und mögliche Nachverdichtungsbereiche, jedoch keine größeren Erweiterungsflächen für den Wohnungsbau.

Mit dem Beschluss des Rates aus dem Jahre 2006 / 2007 zur Friedhofszielplanung kann auf die Erweiterung des Ortsfriedhofes Junkersdorf verzichtet werden. Bedingt durch die zentrale Ortslage und die gute Erschließung wird eine Fläche disponibel, die mit einer Größe von ca. 1,9 ha für den Wohnungsbau im Sinne der städtebaulichen Innenentwicklung vorgesehen ist („Willi-Lauf-Allee“).

Im Bereich der Ludwig - Jahn - Straße ist mit der Überdeckelung der Bundesautobahn A 1 im Bereich Junkersdorf und nach einem Lärmschutzgutachten mit entsprechenden Maßnahmen

ebenfalls Wohnungsbau möglich. Im Sinne der Stadtinnenentwicklung und bedingt durch die gute Erschließung wird die Fläche von ca. 3,7 ha aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen und umgewandelt.

Neben den Arbeitsplätzen im Handwerk und Dienstleistungsbereich im Stadtteil Junkersdorf bestehen im Gewerbegebiet, Ortsteil Marsdorf, weitere industrielle und gewerbliche Arbeitsplätze. Der am Autobahnkreuz gelegene Ortsteil Marsdorf hat sich, nicht wie die übrigen Weiler im Untersuchungsgebiet, zu einer zusammenhängenden Wohnsiedlung, sondern zu einem schnell wachsenden Gewerbe- und Einzelhandelsstandort entwickelt und weist auch weiterhin Ansiedlungspotentiale auf. Aktuell (Ende 2008) stehen noch ca. 20 ha Gewerbegebietsreserven, die durch Bauleitplanung gesichert sind, in Marsdorf zur Verfügung.

Das Schwergewicht der Nutzungsarten / Branchenprägung ist nördlich der Trasse der Kölner Verkehrsbetriebe, die von der Stadtbahnlinie 7 erschlossen wird, auf großflächigen Einzelhandel und Dienstleistungen aller Art gerichtet. Zahlreiche großflächige Einzelhandelsbetriebe haben sich in den vergangenen Jahren zu einem überdimensionalen Agglomerationsbereich entwickelt, soll aber auf die heute in Bebauungsplänen festgesetzten Teilräume begrenzt bleiben. Zusammen mit dem Einzelhandelsstandort westlich der Autobahn auf dem Gebiet der Stadt Frechen hat das Gebiet überregionale Bedeutung und einen Einzugsbereich, der weit über das Stadtgebiet von Köln, Frechen, Hürth und Pulheim angewachsen ist. Die damit verbundene Verkehrssituation bleibt auch nach dem Ausbau der Dürener Straße angespannt. Für die Flächen südlich der Trasse der Kölner Verkehrsbetriebe ist ein wesentliches Ziel, einen durchgrünten Dienstleistungs- und Gewerbestandort zu entwickeln, der sich in den Freiraum einbindet. Hier befindet sich der größte Anteil der Reserveflächen. Großflächiger Einzelhandel ist in diesem Gebiet ausgeschlossen. Das ohnehin knappe Gewerbeflächenangebot soll ausschließlich dem Gewerbe zugeführt werden.

Mit Beschluss des Rates vom 13.12.07 zur Verlagerung des Großmarktes und zur Planung eines neuen „Frischezentrums“ in Marsdorf wird eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

Die Interkommunale Integrierte Raumanalyse (IIRA) hat hier in Verbindung mit der überregionalen Entwicklung in Richtung Frechen eine gewerbliche Erweiterung empfohlen. Diese Planung kann jedoch hier in der Fortschreibung Köln-Nordwest nicht berücksichtigt werden, da wesentliche Voraussetzungen für eine Standortdarstellung als Sonderbaufläche „Frischezentrum“ noch fehlen: Das erforderliche Verkehrsgutachten mit Darstellung der Erschließung und der überörtlichen Verkehrsanbindung, incl. Ausbaumaßnahmen im übergeordneten Verkehrsnetz, ist eine wesentliche Voraussetzung für eine planungsrechtlich belastbare Begründung des Standortes auch im Abstimmungsverfahren gem. § 2 BauGB mit den Nachbargemeinden. Aus diesem Grunde wird die Fläche aus dem Verfahren ausgeklammert.

Der Äußere Grüngürtel, und zukünftig der Grünzug West mit Anbindung an das Erholungsgebiet “Kottenforst Ville“, sowie die weitläufigen Sportanlagen der Sporthochschule bieten für Freizeit, Sport und Erholung ein überdurchschnittlich hohes Freiflächenangebot. Im Stadtteil selbst befindet sich westlich des Salzburger Weges eine Sportanlage. Offene Sportanlagen sind ausreichend, aber nur in weiterer Entfernung vorhanden. Mit einer dreiteilbaren Schulsporthalle, die auch von Vereinen genutzt werden kann, sollen bestimmte Defizite abgebaut und die bestehenden Angebote ergänzt werden.

5.2.2 Versorgung

Der Stadtteil Junkersdorf verfügt über ein sehr gestrecktes, lückenhaftes und strukturschwaches Geschäftszentrum entlang des Kirchweges mit langen Einkaufswegen, jedoch relativ guter Aufenthaltsqualität. Die höchste Geschäftsdichte liegt im Südabschnitt im Bereich der Kirche. Entlang des Vogelsanger Wegs befinden sich ebenfalls kleinere Versorgungseinrichtungen. Eine Buslinie garantiert eine befriedigende Erreichbarkeit. Laut Aussage des Nahversorgungskonzeptes sind die Wohnanlagen im Stadtwaldviertel Junkersdorf an der Dürener Straße und in Junkersdorf Nord als unterversorgte Wohnsiedlungsbereiche zu werten. Sie liegen außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit (700 m - Radius) zum nächst gelegenen Nahbereichszentrum Junkersdorf Kirchweg. Konkrete Empfehlungen zur Entwicklung der Nahversorgung und des Zentrums bleiben dem Einzelhandelskonzept vorbehalten.

Die Einzelhandelsangebote mit nicht täglich benötigten, sogenannten aperiodischen und insbesondere nicht zentrenrelevanten Warensortimenten haben sich im Bereich Marsdorf mit den Einrichtungen in Frechen zu einem Agglomerationsschwerpunkt entwickelt. Mit der Beschränkung des Einzelhandels auf bestimmte Sondergebietsstandorte und mit vorwiegend nicht zentrenrelevanten Sortimenten wird bereits im bestehenden Flächennutzungsplan einer Fehlentwicklung der Einzelhandelsstandorte vorgebeugt.

5.2.3 Verkehr

Der Stadtteil Junkersdorf mit dem Ortsteil Marsdorf / Horbell wird im Westen von der A 1 begrenzt. Die A 4 trennt Junkersdorf von dem Gewerbegebiet Marsdorf. Die Aachener Straße (B 55) und die Dürener Straße (B 264), beide stark belastete Hauptverkehrsstraßen mit Zubringerfunktion zum Autobahnkreuz West, durchqueren den Stadtteil. Die Nord-Süd-Verbindungen Salzburger Weg und Marsdorfer Straße wirken sich belastend auf die Wohngebiete aus. Bei Großveranstaltungen im Müngersdorfer Stadions steigt die Verkehrsfrequenz sprunghaft an. Die Verkehrsbelastungen im Stadtteil Junkersdorf in Verbindung mit allen benachbarten Stadtteilen und den Städten Frechen, Hürth und Pulheim müssen im regionalen Verkehrsgutachtens zum geplanten „Frischezentrum“ in Marsdorf analysiert und bewertet werden. Kurz- und langfristig wirksame verkehrslenkende Maßnahmen müssen sowohl zu regionalen als auch stadtteilbezogenen Entlastungen führen.

Mit den Stadtbahnlinien 1 und 7 sowie den bestehenden Buslinien, die das Streckennetz des öffentlichen Personennahverkehrs komplettieren, ist Junkersdorf gut an die Innenstadt angebunden. Ein Park & Ride-Terminal mit Bus- und Wohnmobilstellplätzen sowie Bike & Ride - Plätzen an der Haltestelle Haus Vorst der Stadtbahnlinie 7 schaffen gute Verbindungsmöglichkeiten zum öffentlichen Personennahverkehr für Einpendler aus der Region. Durch die geringere Verkehrsgunst gegenüber z.B. der P+R-Anlage Weiden West weist die Anlage an Haus Vorst jedoch deutlich geringere Nutzungsquoten auf.

5.2.4 Soziale Infrastruktur

Wie bereits zum Stadtteil Müngersdorf erwähnt, ist die Sozialstruktur sehr ausgewogen und es bestehen auch im Stadtteil Junkersdorf nur wenige strukturelle Auffälligkeiten. Der Anteil von Einwohnern mit Migrationshintergrund liegt unter dem Durchschnitt. Es gibt im Stadtteil relativ wenig Arbeitslose und Empfänger von SGB II Leistungen (Sozialgesetzbuch, Zweites Buch). 71,1% der Schüler der Klassen 7 - 9 besuchen das Gymnasium, in den gleichen Jahrgangsstufen gehen 7,3 % in eine Haupt- oder Förderschule.

Im Stadtteil Junkersdorf gibt es insgesamt sechs Kindertagesstätten (Blumenallee, Am Schulberg (integrativer Kindergarten), Else - Lang - Straße, Schlehdornweg, Ulrich - Brisch - Weg) und Eichenstraße. Basierend auf der aktuellen Hochrechnung der Einwohnerentwicklung werden in Junkersdorf weitere Kindertagesstätten benötigt, um den aktuellen und zukünftigen Bedarf zu decken. Eine weitere Einrichtung ist mit der Wohnbebauung Willi – Lauf -

Allee und der Wohnbebauung Ludwig-Jahn-Str. geplant. Mit der Wohnbebauung an der Aachener Str.(ehemals RTL-Gelände) werden zwei weitere Anlagen vorgesehen.

Die Versorgung mit Kinderspielplätzen ist äußerst defizitär und bei allen größeren Planungen, so auch bei der Planung „Willi-Lauf-Allee“, zu berücksichtigen.

Bei einer Anzahl von möglicherweise bis zu 570 Wohneinheiten im Plangebiet ehemaliger RTL-Flächen sowie der Wohnbaufläche nördlich der Ludwig-Jahn-Str. in Köln-Junkersdorf rechnet die Fachverwaltung langfristig mit einem Einwohnerzuwachs von rd. 1.700 Personen. Langfristig werden hiervon erfahrungsgemäß etwa 17 Kinder pro Jahrgang schulpflichtig sein. In der Erstbezugsphase ist von etwa 34 schulpflichtigen Kindern pro Jahrgang auszugehen. Die nächstgelegenen zuständigen Grundschulen sind die GGS Kirchweg und die KGS Im Kamp. Beide verfügen nicht über ausreichende Aufnahmekapazitäten.
Durch den Ankauf des Grundstückes der ehemaligen belgischen Schule (Stadthalterhofallee) soll es zukünftig möglich sein, die durch den Erstbezug der neuen Wohngebiete in Junkersdorf entstehenden Bedarfsspitzen zu decken. Hierzu wird auf dem Gelände der ehemaligen belgischen Schule zunächst eine Nebenstelle zur Ildefons-Herwegen-Schule, GGS Kirchweg eingerichtet. Sofern der langfristige Bedarf es erfordert, kann hier eine eigenständige zweizügige Grundschule errichtet werden.
Durch die gestaffelten Realisierungszeiträume der Baumaßnahmen im Stadtteil Junkersdorf, den sukzessiven Zuzug junger Familien und dem unbekannten Schulwahlverhalten der zuziehenden Eltern ist eine jahres- und schulscharfe Zuordnung der Schülerströme im Vorfeld jedoch nicht möglich.

Die Schul-, Sport- und Jugendeinrichtung im benachbarten Stadtteil Weiden haben genügend Kapazitäten und können genutzt werden. Im Stadtteil selbst befindet sich keine Jugendeinrichtung.

Zu erwähnen ist die Zweigstelle der Jugendkunstschule im Stadtwaldviertel Junkersdorf, die ihren Sitz am Ulrich - Brisch - Weg 1 hat. Dort werden Kurse wie musikalische- und künstlerische Früherziehung für Kinder ab drei Jahre sowie das Erarbeiten eines Videofilms für Anfänger in der Altersklasse ab 12 Jahre angeboten.

In Junkersdorf gibt es keine vollstationäre Dauerpflegeeinrichtung für ältere Menschen. Der Bedarf wird durch die Wohn- und Heimanlagen in den benachbarten Stadtteilen gedeckt. Auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne Haelen gibt es die Einrichtung Vitales Wohnen von der Gemeinnützigen Gesellschaft für soziales Leben. Es ist eine Einrichtung für betreutes Wohnen.

5.3 Stadtteil Weiden (307)

16.337 Einwohner (Stand 12.2008)

5.3.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Der westliche Ortsausgang Weidens gründet auf das ehemals eigenständige Dorf Üsdorf. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestand das Dorf aus vier Gutshöfen, kleineren Anwesen und einem knappen Dutzend Wohnhäusern. Der einzig erhaltene Hof dominiert die Kreuzung Gertrudisstraße und Frechener Weg. Östlich der Üsdorfer Bebauung im Bereich der Aachener Straße / Schulstraße entwickelte sich auf den Ursprüngen des Clarenhofes der heutige Stadtteil Weiden. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Wohnbauflächen in Richtung Bahnanlagen, im Bereich Goethe- und Schillerstraße für die Anlage einer Villenkolonie neu erschlossen. Die grundlegende Veränderung des Ortsbildes setzte nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Bauten für Kriegsvertriebene und die seit den 50er Jahren neu erschlossenen Wohngebiete nördlich der Aachener Straße ein. Die Bebauung der beiden Dörfer Üsdorf und Weiden ging bald nahtlos in einander über. In den 60er Jahren setzte mit dem Hochhausgebiet Weiden - Süd und dem in den Jahren 1966 - 1970 errichteten Einkaufszentrum Rhein - Center eine intensive Bebauung der Üsdorfer Felder ein. Bis zur kommunalen Neugliederung 1975 gehörte Weiden zur selbstständigen Gemeinde Lövenich. Mit der Baugebietsplanung „Kronstätter Straße“ in den 90er Jahren fand die Wohnungsbauentwicklung in Weiden ihren Abschluss.

Der Stadtteil wird zwar nachgefragt, bietet aber - abgesehen von einigen kleineren Baulücken und möglichen Nachverdichtungsbereichen - keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau.

Durch fehlende Gewerbe- und Industriegebiete ist das Arbeitsplatzangebot im Stadtteil Weiden wenig ausgeprägt und beschränkt sich auf Angebote in Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben sowie auf die Arbeitsplätze im „Rhein - Center“.

Der südliche Bereich von Weiden wird derzeit vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Er ist Teil des in der Planung befindlichen Grünzuges West. Der Grünzug West verläuft nördlich der Bundesautobahn A 4 und verbindet in Richtung Westen den Äußeren Grüngürtel auf Kölner Stadtgebiet mit den angrenzenden Grün- und Freiflächen des Rhein - Erftkreises und dem Erholungsgebiet Kottenforst - Ville. Ursprünglich weit Richtung Autobahn vorgeschobene Wohnbauerweiterungsflächen wurden mit der 3. Änderung des FNP zurückgenommen, ursächlich bedingt durch die hohe Lärm- und Schadstoffbelastung der Autobahn nahen Flächen.

Offene Sportanlagen sind nur wenige vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das schwache Sportstättenangebot.

Der Stadtteil Weiden gehört zu den mit Kleingärten unterversorgten Bereichen. Eine neue Anlage kann nur nördlich von Lövenich dargestellt werden.

5.3.2 Versorgung

Im Stadtbezirk Lindenthal haben sich verschiedene höherrangige Geschäftszentren entwickelt, von denen aufgrund der Größe und Ausdehnung des Bezirks keines die alleinige Funktion eines sogenannten Bezirkszentrums mit Versorgungsfunktionen für den gesamten Stadtbezirk Lindenthal besitzt. Aufgrund seiner quantitativen und qualitativen Ausstattung ist das Zentrum Weiden mit dem „Rhein - Center“ das bedeutendste der Bezirksteilzentren. Das „Rhein - Center“ in Weiden liegt unmittelbar an der Aachener Straße. Benachbarte Geschäftsstreulagen, vorwiegend entlang der Aachener Straße, ergänzen das Geschäftszent-

rum. Angesichts der Größenordnung von 40.100 m² Verkaufsfläche und einem deutlichen Schwerpunkt des Angebotes im mittel- und langfristigen Bedarf verfügt das „Rhein - Center“ über eine weiträumige Ausstrahlung auf das Kölner Stadtgebiet und das westliche Umland. Insofern nimmt es Versorgungsfunktionen wahr, die deutlich über die der Nahversorgung hinausgehen. Die Erreichbarkeit dieses Einkaufszentrums ist optimal, da sowohl die Stadtbahnlinie 1, mit Haltepunkt vor dem Einkaufszentrum als auch das große Parkplatzangebot und die fußläufigen Verbindungen zu den umliegenden Wohngebieten als Einkaufsmagnet wirken. Ausschließlich durch Einzelhandel geprägt, wird das „Rhein - Center“ in der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes als Sondergebiet „Einzelhandel“ (VK 40.100 qm) dargestellt und in dieser Größenordnung festgeschrieben.

5.3.3 Verkehr

Der Stadtteil Weiden wird von überregionalen Verkehrstrassen begrenzt: im Westen ist es die Bonnstraße (K 25), im Norden die Trasse der Deutschen Bahn, im Osten die Bundesautobahn A 1 und im Süden die Bundesautobahn A 4. Zusätzlich trennt die Aachener Straße (B 55) den Stadtteil in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Sie ist für den motorisierten Individualverkehr des angrenzenden Rhein–Erft-Kreises die direkte Verbindung in die Kölner Innenstadt und hat Zubringerfunktion zum Autobahnkreuz Köln-West (A1/A4).

Im Stadtteil Weiden zweigt die Bahnstraße von der Aachener Straße ab und erschließt die nord-westlich gelegenen Stadtteile Lövenich, Widdersdorf und Brauweiler. Sie weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und zerschneidet den nördlich gelegenen Wohnbereich. Der Schwerlastverkehr wird seit der Inbetriebnahme der Umgehungsstraße Lövenich (L 213n) umgeleitet, damit wird der innerörtliche Verkehr auf der Aachener Straße und der Bahnstraße entlastet.

Mit dem Verkehrsgutachten für den Großraum Frechen/Marsdorf (siehe Stadtteilbeschreibung Junkersdorf) sollte auch die einhüftige Autobahnanbindung der Bonnstraße an die A4 als Vollanschluss untersucht werden.

Die Erschließung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt durch vier Haltestellen der in zwei Stufen 2002 und 2006 bis Weiden-West verlängerten Stadtbahnlinie 1. Mehrere Buslinien verbinden die angrenzenden Stadtteile untereinander, führen in die Region und erfüllen Zubringerfunktionen zur Stadtbahnlinie 1 als auch zum S -Bahnhaltepunkt Lövenich der Linien S12 und S13. Am westlichen Ortsausgang gibt es mit der Haltestelle Weiden-West einen leistungsstarken Verknüpfungspunkt zwischen öffentlichem Personennahverkehr (S-Bahn und Stadtbahn) und motorisiertem Individualverkehr (P+R-Platz mit fast 700 Plätzen). Dieser Verknüpfungspunkt hat zu einer erheblichen Verkehrsentlastung in den Stadtteilen Weiden und Lövenich beigetragen.

5.3.4 Soziale Infrastruktur

Die Bevölkerungsstruktur im Stadtteil Weiden weist außer einem erhöhten Anteil von älteren Einwohnern / innen mit 22,1 % keine besonderen Auffälligkeiten auf. Auch das Wohnungsgemenge zeigt zwischen Ein- und Mehrraumwohnungen ein ausgewogenes Verhältnis.

Im Stadtteil Weiden bestehen 7 Kindertagesstätten (Hans - Willy - Mertens - Straße, Goethestraße, An der Alten Post, Benfleetstraße, Körnerstraße, Bistritzer Straße und Aachener Straße) mit insgesamt 24 Gruppen. Zwei Einrichtungen werden integrativ geführt. Basierend auf der aktuellen Hochrechnung der Einwohnerentwicklung werden in Weiden für ca.130 Plätze 2 weitere Kindertagesstätten benötigt.

In Weiden gibt es zwei Gemeinschaftsgrundschulen, die dreizügige Albert - Schweitzer - Schule, Breslauer Straße 11, und die zweizügige Clarenhofschule, Schulstraße 2. Beide Schulen haben im Rahmen der festgelegten Zügigkeiten noch Aufnahmepotential, so dass

Schülerzuwächse durch Wohnbaumaßnahmen in geringem Umfang in den vorhandenen Räumen aufgenommen werden können. Außerdem sind am Schulzentrum Ostlandstraße mit der Martin - Luther - King - Hauptschule und dem Georg - Büchner - Gymnasium zwei weiterführende Schulen vorhanden. Der Standort soll an einen privaten Betreiber vergeben werden und ist als zukunftsfähig zu bewerten. In der Ostlandstraße, angegliedert an das Schulzentrum, befindet sich das Jugendzentrum Weiden. Träger ist die Jugendzentren GmbH. Die Jugendeinrichtung soll perspektivisch aus dem Schulzentrum ausgegliedert werden. Am Schulzentrum befinden sich auch Sporteinrichtungen, die von den Jugendlichen genutzt werden können.

An der Aachener Straße besteht mit dem St. Josefsheim eine vollstationäre Dauerpflegeeinrichtung. Ferner gibt es das Köln - Ring / Wohn Forum im Marienweg für psychisch Kranke und Behinderte und das Stammhaus der Gemeinschaft „Unser Platz im Leben“, an der Aachener Straße am westlichen Ortsausgang. Die zuletzt genannte Einrichtung ist für körperlich und mehrfach behinderte Erwachsene ausgestattet. In ihr befindet sich ein Kurzzeitpflegeplatz. Diese soziale Wohn- und Betreuungseinrichtung beschäftigt sich in besonderem Maße mit der Betreuung, Unterbringung und Integration von schwer und schwerstbehinderten Menschen. Sie soll in ihrem Wirken gesichert und in der weiteren Entwicklung unterstützt werden. Aus diesem Grunde wird die Anlage, obwohl im Außenbereich gelegen, durch ein Planzeichen „Allgemeine Sozialeinrichtung“ im Flächennutzungsplan dargestellt.

Die Weidenhof - Residenz an der Kronstädter Straße ist eine Einrichtung des Betreuten Wohnens.

Im Stadtteil besteht an der Ludwig - Jahn - Straße eine Sportanlage, die mit einem Kunstrasenfußballfeld und einer Trainingsbeleuchtungsanlage sowie zwei beleuchteten Kleinspielfeldern mit Aschebelag ausgestattet ist. Die Anlage ist langfristig an einen Verein vermietet. Eine Unterversorgung besteht an Sporthallen, die für den allgemeinen Bedarf, den Vereinssport, als auch für die offene Ganztagsgrundschule benötigt werden.

5.4 Stadtteil Lövenich (308)

8.378 Einwohner (Stand 12.2008)

5.4.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Die historische Dorfstruktur mit den drei großen Gutshöfen im Süden des Stadtteils, deren Datierung auf den Anfang des 14. Jahrhunderts zurückgeht, und den nach Norden dichter bebauten Siedlungsteilen mit den Kleingehöften, Landarbeiterhäusern und Handwerksbetrieben sind heute noch ablesbar. Den Dorfmittelpunkt bildet die katholische Pfarrkirche St. Severin aus dem 12. Jahrhundert. Trotz der Eisenbahnstrecke Köln - Aachen, die 1870 eröffnet wurde und am Stadtteil vorbeiführt, fand bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts keine nennenswerte Siedlungserweiterung statt. Die ersten Siedlungserweiterungen fanden in den 30er Jahren südlich der Kölner Straße statt. Eine nennenswerte bauliche Ausdehnung setzte erst nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 70er Jahre ein. Bis zur Eingemeindung 1975 bildete Lövenich mit den Stadtteilen Weiden, Junkersdorf und Königsdorf die ehemalige Gemeinde Lövenich. In den letzten Jahren wurden ca. 15 ha Ackerland für ein Wohnbaugebiet im Bereich Haus Közal neu erschlossen. Eine weitere Baufläche von ca. 3,5 ha wurde östlich der Vinzenzallee mit einer Mischgebietsausweisung bereitgestellt. Neue Wohngebiete und das Gewerbegebiet an der Kölner Straße / Dieselstraße umgeben heute den historischen Ortskern im nördlichen Halbkreis. Im Süden wird Lövenich durch den hochgelegenen Bahndamm begrenzt.

Mit der Fläche zwischen Randkanal und Widdersdorfer Landstraße besteht noch eine der wenigen Möglichkeiten, den Stadtteil mit einer Wohnbauflächenarrondierung zu einem städtebaulich sinnvollen Abschluss zu bringen. Ansonsten bietet der Stadtteil, abgesehen von einigen kleineren Baulücken und möglichen Nachverdichtungsbereichen, keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau.

Die Arbeitslosenstatistik weist für Lövenich, verglichen mit den Arbeitslosen in den übrigen Stadtteilen im Fortschreibungsbereich, einen niedrigen Arbeitslosenstand aus.

Sowohl im Gewerbeflächenbereitstellungskonzept als auch im derzeitigen Flächennutzungsplan ist für Lövenich eine Fläche von etwa 58 ha brutto zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben enthalten. Die Planungen für den Bereich werden unter der Bezeichnung Dieselstraße und Nördlich Kölner Straße geführt. Der Bereich des Gewerbegebietes Dieselstraße liegt zwischen Kölner Straße, Bundesautobahn A 1 und der Bahnstrecke Köln - Aachen. Das Plangebiet ist weitestgehend bebaut. Es handelt sich überwiegend um ein typisches Gebiet für kleine und mittlere Unternehmen mit Ausnahme der nicht zentrenintegrierten Discounter. Das Gewerbegebiet Nördlich Kölner Strasse liegt zwischen dem nordöstlichen Ortsrand von Lövenich, der Kölner Straße und der Bundesautobahn A 1. Die Fläche ist bereitgestellt für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Ausgeschlossen werden Einzelhandelsbetriebe bzw. Verkaufsstellen von Handwerksbetrieben, die sich an den Endverbraucher richten. Die Gewerbegebietserweiterungsfläche nördlich der Kölner Straße hat eine Nettogröße von etwa 25 ha und dient zur allgemeinen Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Mit der im Jahre 2004 fertig gestellten Nordumgehung Lövenich können die Gewerbegebiete direkt erschlossen werden.

Der gesamte Stadtteil ist mit Haus- und Vorgärten und kleineren Grünanlagen durchgrünt und grenzt an große landwirtschaftlich genutzte Freiräume im Norden an. Kleingartenanlagen stehen den Ortsbewohnern in Lövenich nicht zur Verfügung. Der gesamte Stadtbezirk Lindenthal weist ein Defizit von rund 1.200 Kleingärten aus. In Lövenich wird im Norden der Ortslage eine Anlage vorgesehen, die im Stadtteilverbund einen Beitrag zur Bedarfsdeckung darstellen soll.

Am südwestlichen Ortsausgang befindet sich der Friedhof, der in seinem Bestand erhalten bleiben soll. Eine Erweiterung ist laut Friedhofszielplanung (Ratsbeschluss vom 14.12.2006) nicht vorgesehen.

5.4.2 Versorgung

Der Stadtteil Lövenich ist geprägt durch ein zweigeteiltes kleines Geschäftszentrum gemäß Nahversorgungskonzept der Stadt Köln. Das Geschäftszentrum orientiert sich im Wesentlichen um den S - Bahn - Haltepunkt. Eine weitere verstreute Geschäftsansiedlung befindet sich im historischen Ortsteil im Bereich der Karl - Keulen - Straße / Brauweilerstraße. Die Geschäftsdichte ist äußerst gering und die Ausstattung mit Angeboten von Gütern für den täglichen Bedarf nicht vollständig. Am Odemshof wird ein großflächiger Lebensmitteleinzelhandelsbetrieb die Nahversorgung im Ortszentrum in absehbarer Zeit ergänzen und wesentlich verbessern. Dezentrale Nahversorgungsangebote (Discounter) befinden sich im Gewerbegebiet an der Kölner Straße und Dieselstraße. Die weitere Ausbreitung des Einzelhandels soll jedoch hier verhindert werden. Das Geschäftszentrum liegt etwa 500 m bis 800 m von den Wohnsiedlungsbereichen entfernt und wird noch als fußläufig erreichbar eingestuft. Die Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs erfolgt im Wesentlichen im Stadtteil Weiden. Eine Buslinie stellt eine befriedigende Erreichbarkeit des Geschäftszentrums, aber auch des Einkaufszentrums im Bezirksteilzentrum Weiden sicher.

5.4.3 Verkehr

Lövenich ist über die gleichnamige, aber in Weiden gelegene Anschlussstelle an die Autobahn A1 angebunden. Die Innenstadt ist über Bahnstraße/Aachener Straße oder die neue Umgehungsstraße (L 213n) zu erreichen. Der Ortskern, vorrangig die Brauweiler Straße, hat nach Fertigstellung der Nordumgehung L 213n an Wohnqualität gewonnen. Mit der Umgehungsstraße werden vorrangig die Gewerbegebiete erschlossen und der Ortskern somit vom Schwerlastverkehr entlastet. Die Kölner Straße stellt eine weitere gute Anbindung für den motorisierten Individualverkehr dar.

Mit der S-Bahnhaltestelle am Bahnhof Lövenich bestehen schnelle Verbindungen in die Innenstadt und ins Umland. Die Buslinien ergänzen das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs und stellen eine direkte Verbindung zur Stadtbahnstrecke in Weiden sowie in Richtung Brauweiler und Müngersdorf her.

5.4.4 Soziale Infrastruktur

Gemäß der Sozialraumanalyse gibt es in Lövenich, wie in den anderen Stadtteilen des Bezirks Lindenthal, keine besonderen Auffälligkeiten.

Im Stadtteil Lövenich gibt es zwei Kindertagesstätten (Biberweg und Siegstraße) mit insgesamt 8 Gruppen; eine weitere Einrichtung ist im Neubaugebiet Haus Közal geplant. Basierend auf der aktuellen Hochrechnung der Einwohnerentwicklung wird in Lövenich eine weitere Kindertagesstätte benötigt.

In Lövenich gibt es eine Gemeinschaftsgrundschule, die vierzügige Johanniter Schule an der Kölner Straße 37. Bedingt durch Erstbezüge der kürzlich fertig gestellten Wohneinheiten ist die Grundschule derzeit fast ausgelastet. Größere Baumaßnahmen über die vorgesehene Maßnahme am Randkanal mit rund 70 Wohneinheiten hinaus sollten für die kommenden Jahre vermieden werden, da ansonsten die Versorgung mit Grundschulplätzen gefährdet ist: Die benachbarte Grundschule in Junkersdorf ist ausgelastet und auch in den beiden Grundschulen in Widdersdorf bestehen durch die Umsetzung von Widdersdorf -Süd keine Reserven für Lövenicher Kinder.

In Lövenich gibt es keine Jugendeinrichtung. Im Stadtteilverbund stehen den Jugendlichen die Einrichtungen in Weiden und Müngersdorf zur Verfügung. Der Bedarf wird durch diese Einrichtungen gedeckt.

In Lövenich besteht auch keine vollstationäre Dauerpflegeeinrichtung. Der Bedarf wird im Stadtteilverbund durch die Anlagen in den benachbarten Stadtteilen abgedeckt.

Offene Sportanlagen sind vorhanden. Die Schulsporthalle der Gemeinschaftsgrundschule, die auch von den Vereinen genutzt werden kann, ergänzt das Sportstättenangebot. Ob neben der bestehenden Sporthalle in Lövenich weitere Sporthallen zur Verfügung gestellt werden müssen, ist zu prüfen.

Am nördlichen Rand von Lövenich kann das enorme Defizit an Kleingärten im Bezirk Lindenthal durch Planung einer neuen Anlage teilweise abgebaut werden.

5.5 Stadtteil Widdersdorf (309)

7.103 Einwohner (Stand 12.2008)

Die Fläche des Siedlungsentwicklungsbereichs Widdersdorf - Süd und die angrenzenden Freiflächen bis zur Bundesautobahn A 1 wurden mit der 138. Änderung des Flächennutzungsplanes überplant; das Verfahren der 138. Änderung des Flächennutzungsplanes ist seit Ende Januar 2010 abgeschlossen. Die siedlungsrelevanten Flächen der 138. Änderung werden in die 4. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes übertragen. Die Freiflächen zwischen den Siedlungsbereich und der Bundesautobahn A 1 werden mit der 4. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes neu definiert.

5.5.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Widdersdorf liegt nordwestlich der Kölner Innenstadt auf der fruchtbaren Mittelterrasse des Rheintals. Die erste urkundliche Erwähnung des Ortes Widdersdorf stammt aus dem Jahr 1109. Vor der kommunalen Gebietsreform 1975 war Widdersdorf ein Ortsteil der Gemeinde Brauweiler. Um stattliche Hofanlagen und der Kirche mit Friedhof entwickelte sich der alte Ortskern von Widdersdorf. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte eine merkliche bauliche Entwicklung des Ortes ein, vorrangig in Richtung Bocklemünd an der heutigen Hauptstraße. Die Ortschaft Widdersdorf liegt noch immer vollständig im Freiraum, umgeben von landwirtschaftlich genutzten Flächen. Widdersdorf ist nicht wie andere Stadtteile im Fortschreibungsgebiet mit angrenzenden Stadtvierteln zusammen gewachsen. In den 60er / 70er Jahren setzte eine rege Bautätigkeit ein. Etwa 45 % der gesamten Bebauung Widdersdorfs, vorrangig in ein- bis zweigeschossiger Reihenhausbebauung, ist in dieser Zeit entstanden und veränderte den ländlichen Charakter des Ortes maßgeblich.

Die Bereiche an der Straße Im Kamp, die Fläche des ehemals geplanten Sportplatzes mit einer Größe von ca. 3,3 ha und die aufgegebene und nicht mehr benötigte Klärwerksfläche am Dachsweg mit einer Größe von ca. 1,4 ha, sollen im Rahmen der Ortsrandarrondierung als Wohnbauflächen dargestellt und entwickelt werden.
Mit Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 18.12.2003 und der Darstellung im Flächennutzungsplan wurde über ein Anwachsen der Bevölkerung auf 10.000 Einwohner entschieden. Die Erweiterung des Ortes von heute ca. 7.100 auf eine Einwohnerzahl von ca. 10.000 soll sich vorwiegend im Bereich von Widdersdorf - Süd vollziehen. Diese Erweiterung macht eine zusätzliche Haupterschließung sowie weitere soziale Infrastruktureinrichtungen und Einrichtungen für die Nahversorgung erforderlich. Da die vorhandene Siedlungsdichte und damit die städtebauliche Grundstruktur in Widdersdorf erhalten bleiben soll, wird eine Siedlungsfläche von rund 80 ha benötigt.

Im gültigen Flächennutzungsplan wird eine Wohnbaufläche von rund 33 ha dargestellt. Teile dieser Wohnbaufläche werden in der 138. Änderung des Flächennutzungsplanes als Sondergebiet „großflächiger Einzelhandel“, rund 2,8 ha, Fläche für den Gemeinbedarf, rund 3 ha, und Sport- und Grünflächen mit rund 7,5 ha dargestellt. Zusätzlich werden in der 138. Änderung des Flächennutzungsplanes 45,5 ha Wohnbaufläche und 1,5 ha Grünfläche dargestellt. Diese Flächen werden wie in der Einleitung beschrieben in die 4. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes übernommen.

Der Stadtteil Widdersdorf verfügt über keine im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Gewerbeflächen. Das Arbeitsplatzangebot im Stadtteil beschränkt sich auf das private Dienstleistungsgewerbe und vereinzelt Handwerksbetriebe sowie das Max - Planck - Institut und ein Teil der Anlagen des Westdeutschen Rundfunks, die östlich der Bundesautobahn A 1 liegen. Neue Arbeitsplatzangebote werden bei der Verwirklichung der öffentlich zugänglichen Golfanlage in Widdersdorf - Süd entstehen.

Östlich der Ortslage Widdersdorf, entlang des Lärmschutzwalles der Bundesautobahn A 1, soll eine öffentlich zugängliche Golfanlage entstehen. Der Betreiber dieser Golfanlage will neben der öffentlichen Nutzung in Zusammenarbeit mit der Sporthochschule Köln ein Ausbildungs- und Forschungszentrum für den Golfsport schaffen. Die Golfanlage mit ihren Biotopen und parkähnlich angelegten Strukturen und den neu geschaffenen Wegeverbindungen bildet für die Ortslage Widdersdorf einen direkten Anschluss an den „Landschaftspark Belvedere“. Über den Landschaftspark hinaus werden die „Freiluga“ und der äußere Grüngürtel im Westen von Köln erschlossen. Ferner bildet der Golfplatz ein wichtiges Verbindungsglied zu den angrenzenden Grün- und Freiflächen des Rhein - Erftkreises (Glessener Höhe). Für die öffentlich zugängliche Golfanlage soll eine Fläche von rund 91,5 ha dargestellt werden. Ein Sondergebiet mit der Zweckbindung für golfplatzbezogene bauliche Anlagen (Betriebseinrichtungen, Verwaltung, Gastronomie und Parkplatz) ergänzt die Darstellung. Im Zuge der Verwirklichung des Golfplatzes soll der Rath - Mengenicher Weg auf die Ostseite der Bundesautobahn A 1 verlegt werden.

Durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes für die Golfanlage wird der bereits rechtskräftige BPlan „Widdersdorf-Süd“ teilweise überlagert. Dies betrifft einerseits landwirtschaftliche Flächen, andererseits werden Ausgleichsflächen überplant. Bei Realisierung des BPlanes „Golfplatz“ wird mit der Umsetzung von 1,5 ha externem Ausgleich jedoch eine vollständige Kompensation sichergestellt. Mit der Anlage von speziellen Artenschutzmaßnahmen soll eine deutlich höhere Struktur- und Artenvielfalt erreicht werden, auch wenn derzeit typische Arten der Ackerfeldflur geeignete Lebensraumbedingungen verlieren.

Die Versorgung mit Sporthallen und Sportplätzen in Widdersdorf ist ausreichend. Mit dem Neubau der Grundschule wurde neben einem Turnhallenneubau auch das Sportplatzgelände neu geordnet. Hier wurden zwei neue Plätze geschaffen und sollen durch ein Vereinsheim ergänzt werden. Zurzeit sind keine weiteren Ergänzungen vorgesehen.

Kleingartenanlagen stehen den Ortsbewohnern von Widdersdorf nicht zur Verfügung. Im gesamten Stadtbezirk liegt ein Defizit von etwa 1.200 Kleingärten vor. Für Widdersdorf sollte deshalb eine Kleingartenanlage, mitversorgend auch für andere Stadtteile, im nördlichen Bereich vorgesehen werden.

Die bestehenden Ortsfriedhöfe sind ausreichend, eine Erweiterung oder Neuanlage ist nicht vorgesehen.

5.5.2 Versorgung

Der Stadtteil Widdersdorf ist gemäß Nahversorgungskonzept geprägt durch ein Nahbereichszentrum mit einer Streulage von Einzelgeschäften. Das strukturschwache innerörtliche

Geschäftszentrum Widdersdorf erstreckt sich entlang der Hauptstraße zwischen der Adrian - Meller - Straße und der Neuen Sandkaul.
Mit der Erweiterung der Wohnbebauung in Widdersdorf - Süd wurden auch die Defizite in der Nahversorgung weitestgehend abgebaut. Am südwestlichen und nordöstlichen Siedlungsrand wurden dezentral zwei Ergänzungsstandorte zum Nahbereichszentrum Widdersdorf errichtet. In den beiden Ergänzungsstandorten befinden sich ein Vollsortimenter, zwei Discounter, ein Drogeriemarkt und einige kleinere Geschäfte, mit denen die Nahversorgungssituation in Widdersdorf wesentlich verbessert wurde. Im Südwesten werden, wie im Kapitel „Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe“ schon erwähnt, rund 2,8 ha Wohnbaufläche als Sondergebiet „großflächiger Einzelhandel“ dargestellt jedoch auf max. 4.400 qm Verkaufsfläche begrenzt.

5.5.3 Verkehr

Die Erschließung von Widdersdorf erfolgt über die Widdersdorfer Landstraße (K 6) in Richtung Lövenich und den Freimersdorfer Weg (K 5) in Richtung Bocklemünd/Mengenich. Die Erschließung der Wohngebiete in Widdersdorf selbst erfolgt über die Hauptstraße. Mit der Wohnflächenerweiterung in Widdersdorf - Süd werden die Verkehrsbelastungen so erhöht, dass eine zweite Erschließungsstraße erforderlich wurde. Diese Erschließungsstrasse Unter Linden nimmt zum einen den Siedlungsverkehr des Neubaugebietes Widdersdorf-Süd auf, zum anderen hat sie eine entlastende Funktion für die Hauptstraße. Der Durchgangsverkehr auf der Hauptstraße konnte durch den Bau der Umgehungsstraße L 213n reduziert werden.

Die Erschließung des öffentlichen Personennahverkehrs ist über zwei Buslinien gewährleistet. Beide Buslinien fahren über die Hauptstraße durch den Zentrenbereich. Die Verbindung zwischen dem Zentrum mit seinen Ergänzungsstandorten und den Wohnbereichen ist als unbefriedigend zu bezeichnen, zumal größere Bereiche des nördlichen Teils als nicht erschlossen angesehen werden können. Hier ist eine Änderung der Linienführung aufgrund der Straßenbreiten und der Radien in den Wohn- und Sammelstraßen jedoch nicht möglich.

Eine Versorgung des Neubaugebietes Widdersdorf-Süd mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist bereits deutlich verbessert worden. Eine neue Buslinie verkehrt zwischen Einkaufszentrum Weiden, Bhf Lövenich und Neubaugebiet und ergänzt somit die Verbindung über Alt-Widdersdorf. Langfristig soll Widdersdorf über die Stadtbahn mit der Innenstadt verbunden werden. Dies kann sowohl über Weiden mit der Linie 1 als auch über Bocklemünd mit der Linie 4 erfolgen (siehe auch Kapitel: Verkehr Allgemein).

5.5.4 Soziale Infrastruktur

Gemäß der Sozialraumanalyse gibt es in Widdersdorf, wie in den anderen Stadtteilen des Bezirks Lindenthals, keine besonderen Auffälligkeiten.

Mit der starken Vergrößerung des Stadtteiles wird der dörfliche Charakter wesentlich verändert. Zur Sicherung stabiler Bevölkerungsstrukturen sind altersorientierte Angebote zu schaffen, die in integrativer räumlicher Zuordnung zur Verfügung stehen müssen. Tendenzen der sozialen und räumlichen Isolierung sind zu vermeiden, eine menschengerechte Wohnumwelt für alle Gruppen ist integrativ (nicht jede für sich) zwingend. Strukturelle und soziale Verflechtungen mit dem heutigen Widdersdorf sind herzustellen.

Mit der starken strukturellen Veränderung und der Vergrößerung des Stadtteils werden auch zahlreiche soziale Infrastruktureinrichtungen vergrößert und neu geschaffen.

Im Stadtteil bestehen vier Kindertageseinrichtungen, davon eine integrative Einrichtung (Heckgasse, Im Kamp, Indianapolis Straße und Neue Sandkaul) mit insgesamt 17 Gruppen. Es besteht für die Drei- bis Sechsjährigen zurzeit und auch in den nächsten Jahren ein Ü-

berangebot an Kindergartenplätzen, wobei im Zusammenhang mit der vorgesehenen Erweiterung nochmals drei Kindereinrichtungen geplant sind. Die Versorgungsquote für die unter Dreijährigen bis 2010 / 2011 wird auch in Widdersdorf nicht erreicht.

In Widdersdorf liegen die Katholische Grundschule, Pater - Delp - Schule, Im Kamp 14, und die Gemeinschaftsgrundschule, Olympia - Schule, Neue Sandkaul 33. Beide Schulen werden zweizügig geführt. Nach den derzeitigen Erwartungen sollten insgesamt vier Grundschulzüge ausreichen. Dennoch ist es schwierig, den Platzbedarf während der Erstbezugsphase von Widdersdorf - Süd zu prognostizieren. Daher wurde der Standort der Olympia - Schule so konzipiert, dass eine Erweiterung um einen Zug möglich ist. Somit können kurzfristig zusätzliche Grundschulplätze geschaffen werden. Des Weiteren entsteht zurzeit in Widdersdorf die Internationale Friedensschule mit Primar- und Sekundarstufe, die privat geführt wird.

Die alte Schule „An den Kastanien“ gegenüber der Pfarrkirche steht Kindern und Jugendlichen als Jugendeinrichtung „Alte Schule Widdersdorf“ (Träger: Jugendzentren Köln GmbH) zur Verfügung.

Eine vollstationäre Pflegeeinrichtung mit ca. 80 Plätzen wird in Kürze in Widdersdorf fertig gestellt sein.

5.6 Stadtteil Merkenich (601)

5.680 Einwohner (Stand 12.2008)

5.6.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Der Stadtteil Merkenich wurde 1922 nach Köln eingemeindet. Der Stadtteil erstreckt sich über rund 8 Stromkilometer längs des Rheines. Die räumliche Abfolge der Rheindörfer Merkenich, Kasselberg, Rheinkassel und Langel bilden mit ihren Kirchen und den Dächern den großen Hofanlagen, den landwirtschaftlichen Freiflächen und der Auenlandschaft vom Rhein aus, auf der Gleithangseite, ein abwechslungsreiches Orts- und Landschaftsbild. Die einzelnen Ortslagen sind Straßendörfer, die parallel zum Rheindeich liegen und deren dörflicher Charakter bis heute erhalten geblieben ist.

Der Süden des Stadtteiles Merkenich wird von der Bundesautobahn A 1 durchquert, die hier über den Rhein geführt wird. Die A 1 trennt die zentrale Ortslage Merkenich von den anderen drei Ortslagen Kasselberg, Rheinkassel und Langel. Im westlichen Hinterland der Ortslagen haben sich bis zur Stadteilgrenze mit Fühlingen (602) Gewerbe- und Industriegebiete gebildet. Des Weiteren grenzen im Westen der Ortslage Merkenich Gewerbe- und Industriegebiete an, die über die Stadtteilgrenze hinaus mit den Industriegebieten des Stadtteiles Niehl eine Einheit bilden. Durch die Gewerbe- und Industriegebiete sind Erweiterungen der zentralen Ortlage in südwestlicher Richtung nicht möglich.

Die soziale Situation im Sozialraum Merkenich und in den Rheindörfern ist eher unauffällig, sie zeigt im Vergleich zur Gesamtstadt und zu anderen Stadtteilen keine besonders auffälligen sozialen Belastungen und auch keinen erhöhten Jugendhilfebedarf.

Neben den dorftypischen Arbeitsplätzen in den Zentren der Ortslagen profitieren die Einwohner in Merkenich von den Großbetrieben der Automobil- und der petrochemischen Industrie sowie vom Branchenmix in den Gewerbe- und Industriegebieten in Feldkassel und Langel. Für kleinere und mittlere Unternehmen stehen hier zukünftig noch Flächenangebote zur Verfügung.

Ortslage Merkenich
Der als Gewerbegebiet dargestellte Bereich um die Straßen In den Kämpen, Derichsweg und um den Alexander – von – Wacker - Platz hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Wohngebiet entwickelt. Gewerbliche Strukturen konnten sich nicht durchsetzen. Somit hat sich der gefragte Wohnstandort Merkenich so etabliert, dass hier eine Flächennutzungsplan-anpassung und die Darstellung als „Wohnbaufläche“ erforderlich werden.

Ebenso ist am Kasselberger Weg, bedingt durch die aktuellen Hochwasserschutzbauten, ein geschützter Siedlungsergänzungsbereich entstanden, der ebenfalls als „Wohnbaufläche“ dargestellt wird.

Ortslagen Langel, Rheinkassel, Feldkassel
Eine Weiterentwicklung der Rheindörfer und der verschiedenen Splittersiedlungen, nördlich der Bundesautobahn A 1, entlang der Rheinschiene lässt sich städtebaulich nur in Teilräumen begründen. Im Sinne der Ziele der Raumordnung und der Landesplanung soll sich eine nachhaltige Raumentwicklung und die landesplanerisch angestrebte Schwerpunktbildung nur innerhalb bereits im Regionalplan dargestellter Siedlungsbereiche vollziehen. Aus diesem Grunde hat man im Regionalplan auf eine Darstellungsweise von Siedlungsbereichen unter 2.000 Einwohner / innen (EW) verzichtet. Eine weitere Zersiedlung der Landschaft, eine Verfestigung und das Zusammenwachsen von schwach ausgeprägten Siedlungsansätzen soll somit verhindert werden. Damit wird nicht ausgeschlossen, dass zur Sicherung der städtebaulichen Ordnung und zur sinnvollen und maßvolle Abrundungen der gewachsener Strukturen, Erweiterungen in begründeten Ausnahmen möglich sind.

Zur Stabilisierung einer ausgewogenen Bevölkerungsstruktur, zur möglichen Entwicklung einer Grundversorgung und zur Abrundung des Ortsbildes und des bestehenden Ortsgefüges ist deshalb für Langel mit ca. 1.250 Einwohner / innen eine begrenzte Arrondierung vorgesehen, die jedoch die 2.000 Einwohner / innen Grenze nicht überschreiten wird. Eine bandartige Entwicklung ist auszuschließen. Ebenfalls eine begrenzte Wohnbauarrondierung ist für den Bereich am Nordrand von Rheinkassel geplant. Hier sollen ca. 2,0 ha Fläche zusätzlich aufgenommen werden.

Die Entwicklung der isolierten Splitteransiedlung „Hagenauer Weg“ mit nur wenigen Gebäuden soll als Wohnbaufläche ebenfalls aufgenommen und an die Ortslage von Merken infrastrukturell angebunden werden. Die Flächenpotentiale im näheren Umfeld begrenzt durch Deich, Lärmabstände zur Autobahn, Hochspannungsleitungen und Bahntrasse, lassen nur eine begrenzte städtebauliche Entwicklung zu.

Das hier ehemals geplante Gewerbegebiet „Alte Römerstraße“, dessen Planung noch nicht umgesetzt wurde, wird aus Gründen des Hochwasserschutzes und durch den Ratsbeschluss vom 01.02.1996 aufgegeben.

Gewerbegebiet Feldkassel / Langel
Mit der Veränderung der geplanten Trassenführung der Umgehungsstraße Fühlingen (siehe Verkehr) wurde eine Neustrukturierung möglich. So kann einerseits den Expansionswünschen bestehender Unternehmen Rechnung getragen werden. Andererseits werden auch für die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben im Sinne der Bedarfsdeckung- und Nachfragesituation Flächenpotenziale geschaffen.

5.6.2 Versorgung

Versorgungsschwerpunkt mit der Qualität eines schwach ausgeprägten Geschäftszentrums im Stadtteil ist der Ortsteil Merkenich. Dieses Geschäftszentrum erstreckt sich über eine Länge von rund 300 m entlang der Merkenicher Hauptstraße mit einer Konzentration um den alten Ortskern. Im fußläufigen Einzugsbereich lebt mehr als die Hälfte aller Einwohner des Stadtteiles.
In den Rheindörfern und Streulagen des Stadtteils gibt es ein geringes Einzelhandelsangebot. Konkrete Empfehlungen zur Entwicklung der Nahversorgung und des Zentrums bleiben dem Einzelhandelskonzept vorbehalten.

5.6.3 Verkehr

Das örtliche Straßennetz entspricht in allen Ortsteilen der städtebaulichen Entwicklung. Entlang einer Haupterschließungsstraße entstanden Straßendörfer. Das früher als Garten- und Grünland genutzte Hinterland wurde nach und nach bebaut und durch Stich- und Parallelstraßen erschlossen. Auf der Achse Merkenicher Hauptstraße und Alte Römerstraße mit ihren Zubringerstraßen zum übergeordneten Straßennetz wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Stadtteil abgewickelt. Mit der Entwicklung der Industrie- und Gewerbegebiete südwestlich der Rheindörfer entstand ein weiteres Straßennetz für den Industrie- und Gewerbeverkehr, das direkt mit dem Fernverkehrsnetz verbunden ist (Industriestraße / Autobahnanschluss Köln - Niehl).

Diese Verkehrsbeziehungen werden überwiegend auch durch den öffentlichen Personennahverkehr benutzt. Bis Merkenich-Nord reicht das radial auf das Kölner Stadtzentrum ausgerichtete Stadtbahnnetz (Linie 12). Langel, Rheinkassel und Feldkassel (Gewerbegebiet) werden durch die Buslinie 121 untereinander und mit den Endhaltestellen der Stadtbahnlinien in Merkenich, Chorweiler und Longerich verbunden. Die Linienführung zwischen Chorweiler-Zentrum und Langel ist strecken- und zeitaufwändig und mehr auf den Radialverkehr nach Köln als auf stadtbezirksinternen Verkehr ausgerichtet. Der am Rhein gelegene kleine Ortsteil Kasselberg ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur nach einem Fußweg von gut 500 m zu erreichen. Eine Freihaltung der Trasse zur Verlängerung der Stadtbahnlinie bis Langel soll weiterhin gewährleistet bleiben und deshalb im Anlageplan: ÖPNV dargestellt werden.

Aus wasserschutztechnischen Gründen ist die bisher im Flächennutzungsplan dargestellte Fortführung der Neusser Landstraße durch das im Hochwasserschutzkonzept festgelegte Retentionsgebiet nicht möglich (siehe auch Anlageplan: Hochwasser). Nach einer Variantenuntersuchung verschiedener Trassen wurde die Direktanbindung an den Knotenpunkt Neusser Landstraße / Mennweg / Blumenbergsweg beschlossen (siehe Kapitel: Verkehr allgemein). Durch diese Entscheidung wurde eine stärkere Rücksichtnahme auf die Splittersiedlung am Mennweg sowie eine Neustrukturierung und Abrundung des Gewerbe- und Industriegebietes möglich.

5.6.4 Soziale Infrastruktur

Im Stadtteil bestehen drei Kindergärten (Hildengasse, Mohlenweg, Causemannstraße) mit insgesamt 9 Gruppen. Die Versorgung der unter Dreijährigen wird sich bis 2010 / 2011 verbessern jedoch die angestrebte Zielquote von 40 % noch nicht erreicht haben. Die Versorgungsquote der Drei- bis Sechsjährigen wird in den nächsten Jahren mit knapp 100 % nicht ausreichen, da neuer Wohnungsneubau geplant ist. Aus diesem Grund ist für Rheinkassel eine neue Einrichtung vorgesehen.

In Merkenich liegt die Gemeinschaftsgrundschule Spoerkelhof. Im Gebäude können zwei Grundschulzüge untergebracht werden. Die Schule führt in Rheinkassel die Nebenstelle Amandusstraße. Dort kann ein Grundschulzug untergebracht werden. Insgesamt sind ausreichend Grundschulplätze vorhanden. Auch durch die geplanten Wohngebietsarrondierun-

gen ändert sich diese Einschätzung nicht. Mit der Schulsporthalle und dem vorhandenen Sportplatz sind auch für den Vereinsport ausreichende Möglichkeiten vorhanden.

Im Stadtteil gibt es keine Jugendeinrichtung. Auch seitens der Kirchengemeinden werden für Jugendliche keine besonderen Einrichtungen vorgehalten. Zwar gibt es im Stadtbezirk Chorweiler einige Angebote, diese sind allerdings von Merkenich aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht zu erreichen. Die soziale Struktur in diesem Viertel ist nicht unproblematisch. Das Angebot einer Jugendeinrichtung oder zumindest eines Jugendprojektes ist im Viertel Merkenich sinnvoll.

Im Stadtteil bestehen keine stationären Alteneinrichtungen. Die Bedarfsdeckung ist im Bezirk ausreichend (siehe auch Kapitel: Planungsvorgaben).

Stadtteil Fühlingen (602)

2.109 Einwohner (Stand 12.2008)

5.6.5 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Vor- und frühgeschichtliche Funde belegen im Raum Fühlingen eine lange Entstehungsgeschichte. Die hochwasserfreie Kante der Niederterrasse begünstigte eine kontinuierliche Besiedlung. Heute noch dominieren die großen Hofanlagen das Ortsbild. Der Ort Fühlingen gehört zu den wenigen Bereichen im Stadtbezirk, dessen bauliche Einheit und klare Grenze zur freien Landschaft bewahrt wurde. Sicherlich verhinderte die Terrassenkante am östlichen Dorfrand ein Ausufern der Siedlung. Im 20. Jahrhundert griff die Bebauung in Fühlingen in Form von Einfamilienhäusern auf das Gebiet westlich der Neusser Landstraße über. Diese langsame und stetige Entwicklung des Dorfes begünstigte über viele Jahre den Erhalt des sozialen Gefüges, so dass negative Auswirkungen, etwa in Form sozialer Ungleichheiten, weitgehend ausgeblieben sind.

Durch den absehbaren Bau der Umgehungsstraße wird die Ortslage zukünftig stark beruhigt und als Wohnstandort, auch ohne Grundschulversorgung, weiter an Attraktivität gewinnen. Zur Weiterentwicklung des Wohnortes und im Sinne der Bedarfsdeckung und -verteilung von Wohnbauflächen im Sinne des Wohnungsgesamtplanes gilt es, auch hier ergänzende Arrondierungen vorzunehmen. Aufgrund der gefragten Wohnlage Fühlingen werden am nordwestlichen und nordöstlichen Ortsrand zwei Wohnbauflächen mit einer Gesamtgröße von ca. 8 ha vorgesehen.

Durch den Neubau der Umgehungsstraße Fühlingen als Verlängerung der Industriestraße ist eine Neustrukturierung und ein Heranwachsen des Gewerbegebietes Feldkassel / Langel an Fühlingen geplant. Die verbleibenden Frei- und Erholungsflächen zwischen der Ortslage, der Umgehungsstraße und den Gewerbeflächen müssen dabei optimal ausgestaltet werden und zum Rhein hin durchgängig erlebbar bleiben.

Das Arbeitsplatzangebot beschränkt sich auf dorftypische Betriebe: neben Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor (Handel, freie Berufe) gibt es Handwerksbetriebe mit einigen Arbeitsplätzen. Die Fühlinger Bürger / innen profitieren von den Großbetrieben der Automobil- und der petrochemischen Industrie, sowie vom Branchenmix in den Gewerbe- und Industriegebieten mit seinen kleineren und mittleren Unternehmen im Stadtteil Merkenich.

Während die südlichen Freiräume vielfältige Nutzungsmöglichkeiten bieten (Wassersport, Erholen, Baden am Fühlinger See, Reiten, Kleingärten, Sport- und Spielflächen), zeigt der Norden Fühlingens noch freie Landschaft, die landwirtschaftlich intensiv genutzt wird. Der

gesamte Freiraum Fühlinger See wird als Sport- und Erholungslandschaft genutzt und wird deshalb im Flächennutzungsplan bereits heute als Erholungsbereich dargestellt, ohne die einzelnen Nutzungen in diesem Bereich näher zu differenzieren.

5.6.6 Versorgung

Fühlingen gilt als unterversorgter Stadtteil. Lediglich eine Fleischerei, eine Bäckerei und ein Kiosk gehören zum Versorgungsangebot. Dem Dorf fehlt der Versorgungsmittelpunkt. Die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs findet außerhalb, vorwiegend in Chorweiler statt. Mit zusätzlichen Wohnbauflächen und der damit verbundenen Kaufkraftstärkung im Ort könnte die Grundlage für die Ansiedlung eines Vollsortimenters am nördlichen Ortsrand geschaffen sein. Damit könnten auch die Rheindörfer auf relativ kurzem Wege über den Mennweg an eine Nahversorgungseinrichtung angebunden werden. Weitere konkrete Empfehlungen zur Entwicklung der Nahversorgung und des Zentrums bleiben dem Einzelhandelskonzept vorbehalten, am nördlichen Ortsrand sollte jedoch zumindest ein Vollsortimenter etabliert werden.

5.6.7 Verkehr

Fühlingen wird von der Neusser Landstraße (B 9) durchtrennt. Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr wird vom Ausbau der Industriestraße als östliche Umgehung von Fühlingen erwartet. Aus Verkehrsuntersuchungen sind die starken Beziehungen zum Bezirkszentrum Chorweiler deutlich ablesbar. Der Freizeitverkehr in Verbindung mit dem Erholungsgebiet Fühlinger See spielt sich hauptsächlich im Süden des Stadtteils ab und beeinträchtigt den Ort daher nicht.

Die Buslinie 120 erschließt Fühlingen mit insgesamt vier Haltestellen. Sie stellt eine Direktverbindung zum Bezirkszentrum Chorweiler her und hat Zubringerfunktionen zu den Haltepunkten des Schienenverkehrs in Chorweiler (S11, Stadtbahnlinie 15) und Worringen (S11).

Zwischen den S - Bahnstationen Roggendorf / Thenhoven und Chorweiler - Zentrum verkehrt eine Buslinie. Die erwartete Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Neusser Landstraße nach dem vollständigen Ausbau der Industriestraße könnte zur Gestaltung einer neuen Mitte von Fühlingen, etwa zischen Arenzhofstraße und Kriegerhofstraße, genutzt werden.

5.6.8 Soziale Infrastruktur

Die soziale Situation im Sozialraum Fühlingen ist als unauffällig zu bewerten.

In der einzigen Kindertagesstätte, in Fühlingen, am Roggendorfer Weg werden drei Gruppen geführt. Mit dieser Einrichtung wird eine Versorgungsquote der Drei- bis Sechsjährigen von über 100 % erreicht. Die Versorgung der unter Dreijährigen mit derzeit knapp 12 % wird sich bis 2010 / 2011 nicht verändern, es ist jedoch anzustreben die Zielquote von 40 % zu erreichen. Mit dem dargestellten, arrondierenden Wohnungsbau soll eine weitere Kindereinrichtung vorgesehen werden.

In Fühlingen gibt es keine Schulen. Die nächstgelegenen Grundschulen liegen in Blumenberg und Seeberg. Die vorgesehenen Wohnbaumaßnahmen in Fühlingen von rund 190 Wohneinheiten werden voraussichtlich die Nachfrage an der Katholischen Grundschule am Balsaminenweg in Seeberg erhöhen. Es wird erwartet, dass die zuziehenden Eltern das Schulwahlverhalten der bereits in Fühlingen wohnenden Familien annehmen. Ungeachtet der Wohnortnähe zu Blumenberg, wählen die Eltern wahrscheinlich aufgrund der bestehen-

den Schulbusverbindung die Katholische Grundschule in Seeberg für ihre Kinder aus. Durch die Einrichtung einer Busverbindung von Fühlingen nach Blumenberg könnte das Schulwahlverhalten möglicherweise zugunsten der Grundschule in Blumenberg verändert werden. Dies würde auch zu einer Entlastung der Katholischen Grundschule am Balsaminenweg führen.
In Fühlingen gibt es keine Jugendeinrichtung.

Im Stadtteil bestehen keine stationären Alteneinrichtungen. Der Bedarfsdeckung ist im Bezirk ausreichend (siehe auch Kapitel: Planungsvorgaben).

5.7 Stadtteil Seeberg (603)

11.556 Einwohner (Stand 12.2008)

5.7.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Die Geschichte des Stadtteils Seeberg beginnt mit der Konzeption der „Neuen Stadt“, die etwa ab dem Ende der 1950er Jahre konkrete Formen annahm. Seeberg gehörte zu den ersten Baubezirken, in denen zwischen 1961 und 1966 in mehreren Bauabschnitten die „Neue Stadt“ realisiert wurde. Erst in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts war mit der Wohnbebauung in Seeberg - Nord die Entwicklung des Stadtteiles vollendet. Der Gestaltungswille seiner Erbauer und die positiv besetzte Aneignung durch seine Nutzer wird in diesem Stadtteil nach wie vor besonders deutlich. Störend sind allerdings die Hochspannungsleitungen, die mitten durch Seeberg führen. Im Stadtteil Seeberg wohnen ca. 11.500 Menschen, verteilt auf vier räumliche Einheiten; Seeberg - Mitte, Seeberg - Nord, Seeberg - Süd und Siedlung Oranjehof. Diese vier Einheiten, die durch großzügige wohnortnahe Grünflächen voneinander getrennt werden, belegen rund 50 % der Stadtteilfläche Der Stadtteil bietet abgesehen von einigen kleineren Baulücken und möglichen Nachverdichtungsbereichen keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau.

Das Arbeitsplatzangebot in Seeberg beschränkt sich hauptsächlich auf kleinere private und öffentliche Dienstleistungsbetriebe. Die industriellen und gewerblichen Arbeitsplätze werden in der Umgebung, vor allem im Gewerbegebiet Feldkassel / Langel, angeboten.

Für die kurzzeitige Naherholung stehen in Seeberg zentrale Freiflächen zur Verfügung, die von der Bevölkerung intensiv genutzt werden.
Östlich von Seeberg liegt in fußläufiger Entfernung das Erholungsgebiet Fühlinger See mit vielfältigen Sport- und Freizeitmöglichkeiten. Offene Sportanlagen sind ausreichend vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

Im gesamten Stadtbezirk Chorweiler ergibt sich neben den vorhandenen ca. 850 Gärten ein Fehlbedarf von zusätzlich rund 500 Kleingärten (1 Garten / 14 WE). Als wohnungsnaher Kleingartenstandort bieten sich die Freiflächen zwischen Karl - Marx - Allee und Neusser Landstraße an. Unter dem Gesichtspunkt der schwierigen Standortsituation können dort so genannte Minikleingärten, die eine Nettofläche von ca. 200 m² haben, entstehen.

5.7.2 Versorgung

Der südliche Teil Seebergs (Seeberg - Mitte, Seeberg - Süd) ist mit Läden des täglichen Bedarfs nicht versorgt. Wegen der Nähe zum Zentrum Heimersdorf kann das Nahversorgungsangebot dennoch als gut bezeichnet werden. Im nördlichen Teil von Seeberg befinden sich einige Läden in Streulage, die den täglichen Bedarf der Bevölkerung abdecken. Ein weiter-

führendes Angebot finden die Einwohner im benachbarten Zentrum des Stadtteils Chorweiler.
Das Gartencenter im Süden des Stadtteils ist aus ehemaligen Gärtnereibetrieben hervorgegangen (Verkaufsfläche 4.000 m²). Es hat einen überlokalen Einzugsbereich und soll in seinem Bestand, mit einer Erweiterungsoption von plus 10 %, gesichert werden.

5.7.3 Verkehr

Nach dem konsequent bis zum Abschluss des letzten Bauwerks durchgehaltenen Erschließungskonzept erfolgt in Seeberg eine strikte Trennung des Kraftfahrzeugverkehrs von Fuß- und Radwegen sowie den Aufenthaltsbereichen für die Bevölkerung (Grünflächen, Kinderspielplätze). Zahlreiche Durchgänge verbinden die verschiedenen Bereiche und machen somit das ganze Gebiet für Fußgänger durchlässig. Seeberg wird von allen Seiten durch Hauptstraßen erschlossen. Das innere Erschließungsnetz besteht im Wesentlichen aus Stichstraßen, die an Wendeplätzen oder an oberirdischen und unterirdischen Parkierungsanlagen enden. Das Straßen- bzw. Erschließungsnetz für den Individualverkehr war von Anfang an auf ein höheres Verkehrsaufkommen ausgerichtet, womit die Probleme der heutigen Altquartiere weitgehend vermieden werden.

Seeberg liegt im Einzugsbereich der S-Bahn-Haltepunkte Chorweiler und Volkhovener Weg sowie an den Haltestellen der Stadtbahnlinie 15 in Chorweiler und Heimersdorf. Zusätzlich wird Seeberg von zwei Buslinien erschlossen: der Linie 122, die den südlichen Teil des Ortes durchquert und eine Verbindung nach Chorweiler und Longerich herstellt, sowie der Linie 125, die randlich zwischen Seeberg und Heimersdorf auf der Mercatorstraße verkehrt und den westlichen Teil Seebergs erschließt.

5.7.4 Soziale Infrastruktur

Die Siedlung Oranjehof ist sowohl in allgemeinen sozialen Belangen als auch im Bereich der Jugendhilfe ein erheblich belasteter Bereich und muss weiter gefördert werden. Die auf die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtete Versorgung ist ausreichend.

Im Stadtteil bestehen insgesamt 7 Kindertagesstätten (Geranienweg, Riphahnstraße, Karl - Marx - Allee 5 und 69, Abendrothstraße, Paul - Löbe - Weg und Ludwig - Gies - Straße) mit insgesamt 27 Gruppen. Die Versorgungsquote der unter Dreijährigen liegt heute insgesamt und unverändert 2010 / 2011 bei knapp 20 %. Im Sinne der angestrebten Zielquote von 40 % und der sozialen und demografischen Situation in den Haushalten im Stadtteil ist die Versorgungsquote dringend zu verbessern. Die Versorgungsquote der Drei- bis Sechsjährigen ist auch unter dem Gesichtspunkt der demografischen Entwicklung voll ausreichend.

In Seeberg liegt die städtische Gemeinschaftsgrundschule an der Riphahnstraße und die Katholische Grundschule Sankt - Martin am Balsaminenweg 52. Beide Schulen sind vierzügig ausgelegt. Die Gemeinschaftsgrundschule an der Riphahnstraße führt bei leicht rückläufigen Schülerzahlen im laufenden Schuljahr lediglich 14 Klassen. Insgesamt sind also ausreichende Kapazitäten verfügbar. Für die Katholische Grundschule am Balsaminenweg 52 ist langfristig der Neubau einer Turnhalle in der Zeit - Maßnahmenplanung der Schulverwaltung enthalten, da derzeit der Sportunterricht in einem Gymnastikraum stattfinden muss.

Als weiterführende Schulen liegen in Seeberg die Gustav - Heinemann - Hauptschule an der Karl - Marx - Allee 3 und die Henry - Ford - Realschule an der Karl - Marx - Allee 43. Die Hauptschule ist dreizügig ausgerichtet und weist eine leichte Raumreserve im Bestand aus. Die fünfzügige Realschule wird zum Schuljahr 2010 / 2011 mit dem 5. Schuljahr beginnend in den Ganztagesbetrieb hineinwachsen. Der Standort wird für eine Ganztagsbetreuung bedarfsgerecht erweitert. Die Realschule ist derzeit ausgelastet. Im Stadtbezirk Nippes beste-

hen Reserven an Realschulplätzen. Der Raumbestand für beide Schulstandorte ist als zukunftsfähig zu werten.

Im Stadtteil Seeberg gibt es zwei Jugendeinrichtungen. Beide werden vom Jugendcafe Chorweiler e.V. betrieben und liegen im Gebiet Seeberg - Nord, dem problematischsten Viertel des Stadtteils. Mit über 1.600 Kindern und Jugendlichen im Alter von 10 bis unter 21 Jahren (Stand 2007) ist der Stadtteil sehr bevölkerungsreich, die meisten (ca. 1.300) leben in Seeberg - Nord.
Die übrigen Viertel des Stadtteils (Seeberg - Süd, Siedlung Oranjehof, Seeberg - Mitte) sind nicht mit Angeboten der offenen Kinder- und Jugendarbeit versorgt. Problematisch ist dabei das Viertel Siedlung Oranjehof mit zwar nur relativ wenigen Kindern und Jugendlichen im Alter von 10 bis unter 21 Jahren, aber einer hohen sozialen Belastung und einem hohen Jugendhilfebedarf. Perspektivisch muss hier über ein Jugendprojekt oder einer kleineren Einrichtung als Anlaufstation nachgedacht werden.

Im Stadtteil bestehen keine stationären Alteneinrichtungen. Die Bedarfsdeckung im Bezirk ist ausreichend (siehe Kapitel: Planungsvorgaben). Es besteht ein Altentreff, in der sich die älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger treffen können.

5.8 Stadtteil Heimersdorf (604)

5.973 Einwohner (Stand 12.2008)

5.8.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bestand Heimersdorf lediglich aus drei Hofanlagen. Seine erste große städtebauliche Erweiterung erfuhr der Ort in den dreißiger Jahren im Norden durch den Bau der Heimstättensiedlungen. Im Rahmen der Entwicklung Chorweilers zur „Neuen Stadt“ entstanden 1961 bis 1964 in Heimersdorf die ersten Wohnungen. Die äußeren Grenzen der Siedlung Heimersdorf sind geprägt von Verkehrsanlagen mit ihrer begleitenden Begrünung. Bis auf einige Solitäre in der Umgebung des Einkaufszentrums ist fast ganz Heimersdorf mit Einfamilienhäusern als Einzel- oder Reihenhäuser bebaut. Diese Art der Bebauung erfolgte vorwiegend auf großen Grundstücken. Lediglich knapp 10 % der Wohngebäude sind nach 1975 errichtet worden.
Störend und trennend ist die Hochspannungsleitung, die zwischen der nördlich gelegenen Altsiedlung und dem neueren Teil Heimersdorfs verläuft. Der Stadtteil bietet abgesehen von einigen kleineren Baulücken und möglichen Nachverdichtungsbereichen keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau. Lediglich am Volkhovener Weg sollte die Fläche einer Gärtnerei als örtliche Innenentwicklung in eine Wohnbaufläche (ca.2,5 ha) umgewandelt werden.

Mit Ausnahme des Dienstleistungsbereiches und einiger handwerklicher Arbeitsplätze (Wohnen und Arbeiten unter einem Dach am Zypressenweg) gibt es keine weiteren Branchen mit Arbeitsplätzen. Die industriellen und gewerblichen Arbeitsplätze werden in den Industrie- und Gewerbegebieten in der Umgebung, vor allem im Gewerbegebiet Feldkassel / Langel, angeboten.

Innerhalb der Siedlung und am Rande erstrecken sich wohnungsnahe Freiflächen. Für aktivere Erholungs- und Freizeitarten sind die großen Landschafts- und Erholungsräume nur über lange Wege zu erreichen.

Offene Sportanlagen sind vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

Im Stadtteil Heimersdorf bestehen mehrere Kleingartenanlagen. Bei der vorherrschenden Siedlungsstruktur, Wohnhaus mit Hausgarten, dürfte die Nachfrage aus Heimersdorf nicht sehr groß sein, so dass die Anlagen der überörtlichen Bedarfsdeckung dienen.

5.8.2 Versorgung

Die städtebauliche Mitte findet sich an der Mercatorstraße gegenüber der Stadtbahnhaltestelle und wird geprägt von der verdichteten Bebauung um den Haselnußhof und den Haselnußweg. Heimersdorf hat ein funktionsfähiges Geschäftszentrum überwiegend für die Nahversorgung, in der Nähe der Stadtbahnhaltestelle. Allerdings ist dieses Zentrum in jüngster Zeit von Strukturproblemen und damit Leerständen betroffen. Konkrete Empfehlungen zur Entwicklung der Nahversorgung und des Zentrums bleiben dem Einzelhandelskonzept vorbehalten.

Am Volkhovener Weg gibt es einige Nahversorgungseinrichtungen, die eine ergänzende Funktion zum Geschäftszentrum haben (Bäckerei, Arztpraxen, Blumengeschäft, Hotel und Restaurant sowie ein Reisebüro).

5.8.3 Verkehr

Heimersdorf wird von zwei Haupterschließungsstraßen durchquert die von Norden nach Süden verlaufen. Der wesentliche Verkehr wird über die randseitig gelegene Mercatorstraße abgewickelt. Zu den Hauptverkehrszeiten gibt es auf dem Volkhovener Weg ein erhöhtes Aufkommen an Durchgangsverkehr. Das Erschließungsnetz in dieser Siedlung aus den 30er Jahren (Gustorfer Weg) ist für das heutige Verkehrsaufkommen nicht ausgelegt. Die Straßenquerschnitte in den südlichen Siedlungsgebieten die in den 60er Jahren entstanden sind können das heutige Verkehrsaufkommen verkraften. Im städtebaulichen Grundriss von Heimersdorf finden sich bereits viele Elemente, die dann später in den folgenden Bauabschnitten der „Neuen Stadt“ konsequent weiterentwickelt und realisiert wurden: Erschließung für den Fahrverkehr über Stichstraßen und Schleifen und ein davon getrenntes Netz von Wohnwegen, die von außen tief in die Siedlung hineinreichen und der Erholungs- und Freizeitnutzung dienen.

Mit dem randseitigen Haltepunkt Volkhovener Weg der S-Bahnlinie S11 (–Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach) sowie der Stadtbahnhaltestelle Heimersdorf (Linie 18) ist Heimersdorf gut an das Schienennetz angebunden. Darüber hinaus wird Heimersdorf von der Buslinie 125 durchquert, die den Stadtteil nach Norden mit dem Bezirkszentrum Chorweiler und nach Süden mit Longerich (S - Bahn) verbindet.

5.8.4 Soziale Infrastruktur

Die soziale Situation im Sozialraum Heimersdorf ist eher unauffällig, sie zeigt im Vergleich zur Gesamtstadt und zu anderen Stadtteilen keine besonders auffälligen sozialen Belastungen und auch keinen erhöhten Jugendhilfebedarf.

Die zwei konfessionellen Kindergärten (Lebensbaumweg, Taborplatz) bieten mit insgesamt 5 Gruppen zurzeit für die Altersgruppe der Drei- bis Sechsjährigen ein ausreichendes Angebot. Für Kinder bis drei Jahre liegt die Versorgung aktuell bei 9 % und wird sich bis 2010 / 2011 nur unwesentlich verbessern. Für die angestrebte Zielquote von 40 %, dieser Altersgruppe wird eine erhöhte Aufwendung notwendig. Eine neue Einrichtung ist erforderlich.

Am Schulstandort Lebensbaumweg in Heimersdorf können insgesamt 6 Grundschulzüge in beengten Verhältnissen untergebracht werden. Den Standort teilen sich derzeit die zweizügige Anna - Langohr - Gemeinschaftsgrundschule und die vierzügige Katholische Grundschule, beide liegen am Lebensbaumweg. Diese Grundschulen sind auch für die Kinder aus

Volkhoven / Weiler die nächstgelegenen Schulstandorte. Es ist vorgesehen, die Anna - Langohr - Schule nach Volkhoven / Weiler an den Standort Fühlinger Weg 7 zu verlegen, um dort ein wohnortnahes Grundschulangebot zu schaffen.

Der Schulstandort Volkhovener Weg 140 ist mit der Ursula - Kuhr - Schule, vierzügige Ganztagshauptschule, zukunftsfähig aufgestellt. Der Standort wird um fehlende Unterrichtsräume und den Ganztagsbereich erweitert und stellt für die Kinder im Kölner linksrheinischen Nordosten eine Alternative für die Hauptschule an der Schulstraße in Pesch dar, die zum 01.08.2009 geschlossen wird.

Am Standort der Kindertagesstätte Unnauer Weg 96a im Stadtteil Lindweiler gibt es die Jugendeinrichtung, Haus der Begegnung – GOT - , in der Trägerschaft des Vereins Soziales Zentrum Lino - Club e.V. Dazu gehört ein Aktivspielplatz mit einem Kinder- und Jugendzirkus. Zu diesen Einrichtungen können die Kinder und Jugendliche aus Heimersdorf hingehen.

In Heimersdorf besteht eine vollstationäre Dauerpflegeeinrichtung (ca.90 Plätze). Darüber hinaus bestehen drei Altentreffs.

5.9 Stadtteil Lindweiler (605)

3.519 Einwohner (Stand 12.2008)

5.9.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Auf Karten aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (Tranchot / Müfflin) wird ein Hof bzw. Hofkomplex mit Lindweilerhöfe bezeichnet.
Eine Entstehung zumindest im 17. Jahrhundert ist durch die vorhandene Architektur gesichert. Der heutige Stadtteil entstand im Wesentlichen in den 50er und 60er Jahren und bildet zusammen mit Pesch im Westen, Heimersdorf und Seeberg im Osten ein zusammenhängendes Siedlungsband. Obwohl in direkter Nachbarschaft zu Heimersdorf und fast zeitgleich bebaut, steht die Besiedlung in Lindweiler mit der Entwicklung der „Neuen Stadt“ östlich der Eisenbahnstrecke Köln - Neuss in keinem Zusammenhang. Das städtebauliche Prinzip einer Verdichtung und Höhenentwicklung der Gebäude von außen nach innen wurde auch in Lindweiler angewandt. Ein- und Zweifamilienhäuser, deren Anteil bei ca. 80 % aller Wohngebäude liegt, überwiegen den Charakter des Ortes. Damit korrespondiert auch der hohe Anteil an Wohnungen mit vier und mehr Räumen.
Mit der Einschnürung des Stadtteiles durch die umgebenden Fernverkehrstrassen hat Lindweiler seit Jahrzehnten keine Entwicklungsmöglichkeit nach außen gehabt.
Der Stadtteil bietet abgesehen von einigen kleineren Baulücken und möglichen Nachverdichtungsbereichen keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau.

Die ökologische Wertigkeit der Fläche um den Lindweiler Hof ist bereits in der Festsetzung des Landschaftsplanes als geschützter Landschaftsbestandteil dokumentiert, so dass die Wohnbauflächen-Darstellung im Bereich Lindweiler Hof aufgegeben werden sollte.

Strukturuntersuchungen für Lindweiler sind in Arbeit und sollen die Aufnahme in das Bundes- und Länderprogramm „Soziale Stadt“ begründen, um insgesamt Sozialstruktur- und Wohnqualitäten zu verbessern.

Zwischen der Eisenbahnstrecke Köln - Neuss und dem Unnauer Weg liegt ein schwach ausgeprägtes Gewerbegebiet, in dem mehrere Betriebe jedoch mit rückläufigem Arbeitsplatzangebot angesiedelt sind. Auch das zweite Gewerbegebiet südlich des Pescher Wegs weist

Leerstände auf. Das Gewerbegebiet in einer attraktiven Lage an einer wichtigen Stadtteilverbindungsstraße sollte deshalb für kundennahes Gewerbe erhalten bleiben und nicht für weitere Einzelhandelflächen verloren gehen. Neben den üblichen zentrumsnahen Dienstleistungen (Ärzte, Beratungsbüros) gibt es keine weiteren Arbeitsplätze.

Offene Sportanlagen sind ausreichend vorhanden. Schulsporthallen die auch von Vereinen genutzt werden können ergänzen das Angebot.

Abgesehen von einigen wohnungsnahen Kleinkinderspielplätzen ist Lindweiler, was die Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für alle Altersgruppen anbelangt, auffallend schlecht versorgt. Eine Fußgängerbrücke über den Autobahnzubringer erschließt jedoch den großen Landschafts- und Freiraum im Norden.

5.9.2 Versorgung

Im Gebäudekomplex Marienberger Hof besteht ein ausreichendes aber schwach ausgestattetes Nahversorgungsangebot mit Supermarkt und Bäckerei / Konditorei, Obst-, Gemüse-, Getränkehandlung, Gaststätte mit Restaurantbetrieb sowie Frisörgeschäft und Boutique. Weitere Geschäfte befinden sich erst in den schlecht erreichbaren Geschäftszentren von Pesch und Heimersdorf. Die Bewohner im Stadtteil Lindweiler sind auf ihr Zentrum angewiesen. Es erreicht nicht die Angebotsqualität der Geschäftszentren in Pesch und Heimersdorf, so dass Lindweiler als besonders unterversorgter Bereich gilt. Empfehlenswert ist die Weiterentwicklung eines Geschäftszentrums am oder in einem räumlichen Bezug zum vorhandenen Zentrum. Konkrete Empfehlungen zur Entwicklung der Nahversorgung und des Zentrums bleiben dem Einzelhandelskonzept vorbehalten.
Mit der Begegnungsstätte Lindweiler, der evangelischen Kirchengemeinde Köln - Pesch und der katholischen St. Marienkirche ist das kleine Zentrum von Lindweiler vervollständigt.
Ein Bau- und Heimwerkermarkt am Unnauer Weg ist nicht mehr existent, so dass die Fläche entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplanes als Gewerbegebiet mit Ausschluss von Einzelhandel hier im FNP übernommen wird.

5.9.3 Verkehr

Der Stadtteil Lindweiler ist komplett von Verkehrstrassen umgeben. Im Süden und Westen verlaufen die beiden Autobahnen A 1 und A 57. Im Osten führen die S-Bahn-Strecke Köln - Chorweiler - Neuss sowie die Personen- und Güterzugstrecke von Köln nach Neuss und Krefeld vorbei. Im Norden wird der Stadtteil Lindweiler begrenzt durch die Autobahnanschlussstelle Köln-Chorweiler und den Autobahnzubringer nach Chorweiler. Von der äußeren Erschließung des Stadtteiles selbst sind besonders zu den Verkehrsspitzen der Unnauer Weg und der Pescher Weg belastet. Die inneren Erschließungsstraßen weisen kaum Verkehr auf.

Die Buslinie 121 führt zentral durch Lindweiler und verbindet den Stadtteil mit dem Bezirkszentrum Chorweiler sowie den S-Bahnhaltepunkten Longerich und Volkhovener Weg der Linie S11. Zwei weitere Buslinien, die zwischen Longerich und Pesch verkehren, führen über den Pescher Weg randlich an Lindweiler vorbei (Haltestelle Marienberger Weg).

5.9.4 Soziale Infrastruktur

Im Stadtteil Lindweiler gibt es relativ viele Arbeitslose und Bezieher von SGB II Leistungen (Sozialgesetzbuch, Zweites Buch), damit korrespondiert ein hoher Anteil von beitragsbefreiten Kindern in den Kindertagesstätten. Auffällig ist auch der 45,1% sehr hohe Anteil von Haupt- und Förderschülern in den Klassen 7 - 9.

Im Stadtteil gibt es drei Kindergärten (Soldiner Straße, Unnauer Weg, Hartenfelsweg) mit insgesamt 12 Gruppen. Die Versorgungsquote der unter Dreijährigen ist mit über 26 % bereits heute im Vergleich mit anderen Stadtteilen recht gut und wird sich bis 2010 / 2011 noch weiter verbessern. Auch die Versorgung der Drei- bis Sechsjährigen liegt über 100 % und kann reduziert oder umgewandelt werden.

In Lindweiler liegt die Gemeinschaftsgrundschule an der Soldiner Straße, eine derzeit ein- bis zweizügige Grundschule. Am gleichen Standort ist die Hermann - Gmeiner - Schule, eine Förderschule mit dem Förderschwerpunkt Lernen untergebracht. Nach der Zusammenlegung mit der Gertrud - Bollenrath - Schule, vormals Fühlinger Weg 7 in Volkhoven / Weiler, führt die Schule derzeit am Standort Soldiner Straße ca. 200 Schülerinnen und Schüler in 14 Klassen in der Sekundarstufe I. Die Gertrud - Bollenrath - Schule unterhält am Standort Martinusstraße in Pesch eine Nebenstelle für den Primarbereich mit rund 60 Kindern in 6 Klassen im Schuljahr 2008 / 2009.

Neben der Grundschule könnte eine zweizügige Schule der Sekundarstufe I am Standort Soldiner Straße untergebracht werden. Der Standort ist daher als grundsätzlich zukunftsfähig einzuschätzen.

Am Standort der Kindertagesstätte Unnauer Weg 96a gibt es die Jugendeinrichtung „Haus der Begegnung - GOT“ in der Trägerschaft des Vereins „Soziales Zentrum Lino - Club e.V.“. Dazu gehört auch der „Aktivspielplatz“ mit einem Kinder- und Jugendzirkus am Krombachweg 29, dessen Angebot sich vorwiegend an den jüngeren Teil der Kinder- und Jugendlichen wendet.

Im Stadtteil bestehen keine stationären Alteneinrichtungen. Die Bedarfsdeckung im Bezirk ist ausreichend (siehe auch Kapitel: Planungsvorgaben). Lindweiler hat vier Altentreffs / -clubs.

5.10 Stadtteil Pesch (606)

7.720 Einwohner (Stand 12.2008)

5.10.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Die früheste bekannte Erwähnung der Ortschaft Pesch stammt aus einem Kaufvertrag des Jahres 1312. Entlang der Verbindungsstraßen (Escher Straße, Johannesstraße, Longericher Straße) entwickelte sich die heutige Siedlung. Der Raum Pesch / Lindweiler entwickelte sich relativ selbständig jenseits des äußeren Grüngürtels. Die Bundesautobahn A 1, die Bundesautobahn A 57 und die Kiesgruben mit ihren Wasserflächen im Südwesten aber auch im Norden begrenzen die Entwicklungsmöglichkeiten, so dass sich Pesch hauptsächlich entlang von wenigen Verbindungsstraßen erweitern konnte. Diese Seenfläche in Verbindung mit den Kiesgruben auf dem Stadtgebiet von Pulheim bilden eine Natur- und Erholungslandschaft im Zweckverband Stöckheimer Hof (Köln, Pulheim und der Rhein - Erft - Kreis).

Der Stadtteil ist zum großen Teil durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt, ca. 25 % der Wohnungen sind als Geschosswohnungen gebaut worden. Die Besiedlung in Pesch, hat sich in der Nachkriegszeit weniger dörflich und vielmehr städtisch entwickelt und bietet heute ein sehr heterogenes Ortsbild. An der Straße Am Pescher Holz hat sich in den vergangenen Jahren eine Straßenzeile mit Wohnungsbau entwickelt. In Anpassung an diesen Bestand wird die Darstellung als Gewerbegebiet in eine Darstellung als Wohnbaufläche geändert.

Im Gegensatz zu den städtebaulichen Leitvorstellungen für die „Neue Stadt“ wurde in Pesch das Konzept der standortnahen Gewerbeflächen und damit eines wohnungsnahen Arbeitsplatzangebotes verfolgt. Nur ein geringer Teil der Pescher Bevölkerung ist im benachbarten Gewerbegebiet beschäftigt. Der größte Teil pendelt vom Wohnort zum Arbeitsplatz. Im Pescher Gewerbegebiet haben sich einige Einzelhandelsbetriebe angesiedelt, die überregional wirksam sind und den ursprünglichen Charakter des Gewerbegebietes maßgeblich verändert haben. Die Verkehrsbelastungen haben erheblich zugenommen und verlangen nach entlastenden Lösungen.
Mit der Planung des neuen Autobahnkreuzes Chorweiler an der Bundesautobahn A 57 (siehe nachfolgendes Kapitel: Verkehr) ist gleichzeitig auch die Erweiterung des Gewerbegebietes um ca. 6,4 ha vorgesehen. Es handelt sich um die Einbindung bestehender gewerblicher Betriebe, aber auch um die mögliche Ansiedlung neuer Betriebe.

Wichtige Voraussetzung der Realisierung des Gewerbegebietes sowie der Realisierung des neuen Autobahnknotens ist eine sensible Abwägung mit den naturschutz- und artenschutzrechtlichen Belangen im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsregelung bei den konkreten Planfeststellungsverfahren.

Offene Sportanlagen sind vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

In Pesch gibt es keine Kleingartenanlagen. Die Zahl der Geschosswohnungen (GW) begründen einen Bedarf von 50 - 60 Kleingärten (1 Garten / 14 GW).

5.10.2 Versorgung

Eine Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in Pesch, in den einzelnen Siedlungsbereichen, ausreichend vorhanden. Ein Geschäftszentrum hat sich auf der Longericher Straße zwischen der Donatusstraße und Escher Straße entwickelt. Weitere Möglichkeiten der Grundversorgung gibt es in der Nähe des Schulzentrums an der Schulstraße, Ecke Mengenicher Straße und im Gewerbegebiet Pesch.
Der Versorgungsbereich um die Longericher Straße bedarf einer Aufwertung und Ergänzung, um eine Stärkung dieses Standortes zu erreichen.
Insbesondere die dezentrale Ansiedlung von Nahversorgungsbetrieben im Gewerbegebiet wirken sich nicht stärkend auf das Zentrum aus. Zur Stabilisierung des schwach ausgeprägten Versorgungszentrums muss weiterer Einzelhandel mit Angeboten des täglichen Bedarfs im Gewerbegebiet ausgeschlossen werden. Der bestehende großflächige Bau- und Heimwerkermarkt (Verkaufsfläche 4.500 qm) soll in seinem Bestand, mit einer Erweiterungsoption von plus 10 %, gesichert werden.

5.10.3 Verkehr

Pesch wird im Osten und Süden von Autobahnen eingerahmt, mit den entsprechenden Beeinträchtigungen für die dort angrenzenden Wohnquartiere. Die Johannesstraße, Longericher Straße und Donatusstraße verbinden Pesch mit dem überregionalen Verkehr. Dies führt in den Spitzenzeiten zu erheblichem Verkehrsaufkommen entlang dieser Straßen und im gesamten Ort. Allein aufgrund von Kraftfahrzeugverkehr mit Start und Ziel im Stadtteil entsteht eine maßgebliche stündliche Verkehrsmenge (MSV) von rund 700 Kraftfahrzeugen mit Verkehrsspitzen zu bestimmten Tagesstunden. Dazu kommt noch ein erheblicher Verkehr, der die Grenzen des Stadtteiles überschreitet (knapp 60.000 Kfz in 24 Stunden, entsprechend einer MSV von 6.000 Kfz).

Der geplante Neubau des Autobahnanschlusses Chorweiler an die A 57 und der Neubau der Ortsumgehung Esch wird insgesamt zu einer Entlastung dieser Straßen führen und damit

neue Gestaltungsmöglichkeiten bieten. Verbunden mit dem Neubau dieses Autobahnknotens wird gleichzeitig auch eine neue Anbindung an die Straße „Im Baggerfeld“ erforderlich, die jedoch durch die Kiesabbautätigkeiten der Vergangenheit und die dadurch entstandenen Kieslöcher nur schwer umsetzbar erscheint. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Trassenführung stellt die einzig realisierbare Lösung dar (siehe auch Kapitel: Verkehr-allgemein).

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs wird Pesch durch die Buslinien 122, 125, 126 und 127 erschlossen und mit dem Bezirkszentrum Chorweiler, den umliegenden Stadtteilen sowie dem S-Bahnhaltepunkt Longerich der Linie S11 (Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach) verbunden. Perspektivisch wird eine Stadtbahnanbindung Peschs sowie des Nachbarstadtteils Esch/Auweiler diskutiert, aber im Flächennutzungsplan optional nicht dargestellt.

5.10.4 Soziale Infrastruktur

Die soziale Situation im Sozialraum Pesch ist eher unauffällig und hat sich auch im Vergleichszeitraum zwischen dem Jahr 2000 und 2005 kaum verändert und zeigt, im Vergleich zur Gesamtstadt und zu anderen Stadtteilen keinen erhöhten Jugendhilfebedarf.

Die zwei städtischen Kindergärten (Montessoristraße, Kapellenweg) mit insgesamt zehn Gruppen bieten für die Altersgruppe, der Drei- bis Sechsjährigen, ein ausreichendes Angebot. Der städtische Kindergarten Kapellenweg wird als integrative Einrichtung geführt. Für Kinder bis drei Jahre gibt es zurzeit eine Versorgungsquote von ca. 16 %, einen Fehlbedarf von 24 % gilt es längerfristig durch eine zusätzliche Einrichtung auszugleichen.

In Pesch wird die zweizügige Erich - Ohser - Grundschule an der Schulstraße 16 und ein drei bis fünfzügiges Gymnasium an der Schulstraße 18 geführt. Die Konrad - Adenauer - Hauptschule an der Schulstraße 16-18 wird zum Schuljahresende 2008 / 2009 geschlossen. Durch den Wegfall des Hauptschulbedarfes steht dem Gymnasium ausreichend Raum für den Unterricht und der Ganztagsbetreuung zur Verfügung. Das Schulgebäude weist einen zukunftsfähigen Raumbestand für ein dreizügiges System für die Sekundarstufen I und II aus. Die 16 Räume in alten Fertigbaueinheiten können ersatzlos abgerissen werden.

Sofern in Pesch keine weitere Wohnbebauung erfolgt, reicht nach derzeitiger Einschätzung das Platzangebot der Grundschule aus.

Pesch hat keine Jugendeinrichtung. In der Altersklasse der 10 bis unter 21 jährigen leben dort 790 Kinder und Jugendliche (Stand 2007), der Stadtteil ist von der sozialen Struktur her unauffällig.

Im Stadtteil bestehen keine stationären Alteneinrichtungen. Der Bedarfsdeckung ist im Bezirk ausreichend (siehe Kapitel: Planungsvorgaben). Pesch hat drei Altentreffs / -clubs, in denen sich die älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger treffen können.

5.11 Esch/Auweiler (607)

6.408 Einwohner (Stand 12.2008)

5.11.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Der Stadtteil Esch / Auweiler liegt im ländlichen Bereich an der westlichen Grenze der Stadt Köln, gliedert sich in zwei Siedlungsbereiche, südlich das kleinere Auweiler und nördlich das größere Esch. Beide Ortslagen haben ihren Ursprung in mittelalterlichen Hofanlagen. Im Rahmen der Gebietsreform von 1975 wurden die ehemaligen Gemeinden Esch und Auweiler ein Stadtteil von Köln. Auch Esch / Auweiler hat sich in seiner expandierenden Entwicklung mehr und mehr verstädtert. Neubaugebiete liegen südlich der Stommeler Straße und östlich der Weilerstraße. Rund 93 % aller Wohngebäude sind Ein- oder Zweifamilienhäuser. Esch / Auweiler ist nach wie vor eine besonders gefragte Ortslage im Stadtbezirk Chorweiler.
Die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils als ein gefragter Wohnstadtteil kann durch verschiedene Arrondierungen insgesamt wesentlich verbessert werden. Abwanderungen ins nahe Umland könnten vermieden und die schwache Infrastrukturversorgung aufgewertet werden.
Im Sinne einer zukunftsorientierten, infrastrukturell gut ausgestatteten Entwicklung gilt es jedoch, die Siedlungsentwicklung im Rahmen einer integrierten Gesamtplanung zu betrachten. Dabei sind neben der Entwicklung einer ausreichenden Versorgungsinfrastruktur die soziale Infrastruktur und die Verkehrsinfrastruktur sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch beim öffentlichen Personennahverkehr (siehe Kapitel: Verkehr allgemein) maßgeblich zu verbessern. Mit der 4. Flächennutzungsplanfortschreibung werden an verschiedenen Ortsrändern von Esch und Auweiler Wohnbauflächenarrondierungen dargestellt und in den folgenden Ausführungen weitere städtebaulichen Maßnahmen genannt. In einem städtebaulichen Gesamtkonzept sind die Planungen für Esch und Auweiler zu konkretisieren.

In den gewachsenen dörflichen Strukturen von Esch und Auweiler gibt es nur vereinzelt kleine Betriebe. Fast alle Erwerbstätigen in Esch / Auweiler arbeiten außerhalb des Stadtteils. Prägend, am Ortsrand von Auweiler, sind die landwirtschaftlichen Versuchsgüter der Landwirtschaftskammer.

Die ausgedehnten landwirtschaftlichen Flächen, die westlich und nördlich von Esch / Auweiler liegen, bieten heute schon freie Erholungsmöglichkeiten. Diese Möglichkeiten werden in Zukunft durch das Erholungsgebiet „Stöckheimer Hof“, das auf Pulheimer und Kölner Stadtgebiet entwickelt wird, weiter ergänzt. Offene Sportanlagen sind vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot. Im Rahmen einer größeren Wohnbauerweiterung, insbesondere in Auweiler, wird sich der Bedarf erhöhen. Daher sollte eine weitere Sportanlage eingeplant werden.

Kleingartenanlagen gibt es in Esch / Auweiler nicht. Obwohl ein rechnerischer Bedarf von ca. 60 Kleingärten besteht sollte dieser Bedarf bezirksorientiert gedeckt werden.

5.11.2 Versorgung

Das Versorgungsangebot gliedert sich im Ortsteil Esch in zwei sehr schwach ausgeprägte Grundversorgungsbereiche, die sich jedoch eher als Streulagen bezeichnen lassen und kein Zentrum darstellen, da der Geschäftsbesatz sehr mangelhaft ist. Diese beiden Bereiche liegen rund 400 m voneinander entfernt, einmal im Bereich Chorbuschstraße / Edmund-Richen-Straße und im Bereich Weilerstraße / Fronhofstraße / Kirchgasse. Die meisten Einzelhandelsbetriebe verfügen über eine Verkaufsfläche (VKF) von unter 100 m². Größter Einzelhandelsbetrieb ist ein peripher gelegener Supermarkt mit rund 700 m² VKF. Vor dem Hintergrund, dass Esch insgesamt nur über eine Verkaufsfläche von rd. 1.000 m² verfügt, ist die Gesamtausstattung in Esch als zu gering einzustufen.

Im Nachbarortsteil Auweiler bestehen außer einem Kiosk keine Versorgungseinrichtungen. Die Entwicklung eines zentralen Versorgungsbereiches ist deshalb auch im Sinne des Nahversorgungskonzeptes dringend erforderlich und sollte leistungsfähig für beide Ortsteile zentral zwischen den Ortsteilen an der Auweiler Straße etabliert werden. Ein Zusammenwachsen der Ortslagen ist im Sinne der Ortsidentität zu verhindern.

5.11.3 Verkehr

Der Stadtteil Esch/Auweiler ist mit zwei Verbindungsstraßen, die mit ca. 20.700 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden (Kfz / 24 h) frequentiert sind, mit Pesch verbunden. Die Verbindungsstraßen mit der Stadt Pulheim und deren Stadtteil Sinnersdorf werden mit ca. 17.600 Kfz / 24 h frequentiert. Die Verbindungsstraßen zu den Stadtteilen Roggendorf/Thenhoven (611) und Volkhoven/Weiler (608) im Stadtteil Esch/Auweiler werden mit einen Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 Kfz / 24 h frequentiert. Durch diese Verkehrsaufkommen wird der Stadtteil Esch/Auweiler durch den motorisierten Individualverkehr sehr stark belastet. Der Quell- und Zielverkehr hat hieran jedoch einen großen Anteil: Esch/Auweiler ist der Stadtteil im Untersuchungsraum mit dem höchsten MIV-Anteil am modal split (69%). Das stetige Wachstum des Stadtteils zwischen 1950 und 1980 von damals rund 1.050 Einwohnern auf über 6.600 Einwohner hat einen entsprechenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht nach sich gezogen.

Mit zwei Buslinien (Linie 126 in Nord-Süd-Richtung, Linie 125 in Ost-West-Richtung) wird der Ortsteil Esch erschlossen und mit Chorweiler, Pesch, Longerich (dort Anschluss an die S-Bahnlinie S11), Bocklemünd und Sinnersdorf (Stadt Pulheim) verbunden. Von Auweiler fährt nur eine Buslinie in Richtung Bocklemünd und Chorweiler.
Der Stadtteil Esch/Auweiler weist damit die typischen Erschließungsprobleme des ländlichen Raumes auf. Der PKW-Verkehr ist dominierend und belastet die Ortslage von Esch massiv.

Durch die starke vom Durchgangsverkehr belastete Ortslage ist eine Gesamtverkehrskonzeption dringend erforderlich.

Eine Schieneninfrastruktur fehlt im Stadtteil Esch/Auweiler vollständig. Perspektivisch wird eine Stadtbahnanbindung Peschs sowie des Nachbarstadtteils Esch/Auweiler diskutiert (siehe auch Kapitel: Verkehr-Allgemein), aber im Flächennutzungsplan optional nicht dargestellt.

5.11.4 Soziale Infrastruktur

Die soziale Situation im Sozialraum Esch / Auweiler ist eher unauffällig. Sie hat sich im Vergleichszeitraum zwischen dem Jahr 2000 und 2006 kaum verändert und zeigt, im Vergleich zur Gesamtstadt und zu anderen Stadtteilen, keine besonders auffälligen sozialen Belastungen und auch keinen erhöhten Jugendhilfebedarf.

Die vier öffentlichen Kindergärten (Martinusstraße, Am Braunsacker, Am Scheidweg und Weilerstraße) bieten in 13 Gruppen für alle Altersgruppen ein sehr gutes Angebot. Bei der Planung der Arrondierung von größeren Wohnbauflächen am Ortsrand von Auweiler entsteht jedoch der Bedarf einer zusätzlichen Einrichtung.

In Esch liegt die dreizügige Konrad - Adenauer - Gemeinschaftsgrundschule an der Martinusstraße. Am gleichen Standort ist die Primar - Nebenstelle der Förderschule Lernen Soldiner Straße aus Lindweiler untergebracht.

Im Rahmen der Dreizügigkeit können an der Grundschule noch Kinder aufgenommen werden.

Für die Ortslagen Esch / Auweiler sind durch die 4. Flächennutzungsplanfortschreibung langfristig umfangreiche Wohnbauflächen vorgesehen. Nach derzeitigen Schätzungen könnten dort bis zu 1.200 neue Wohneinheiten entstehen. Dies ist ein relevanter Wert für die Bedarfsplanung im Grundschulbereich. Daher ist es erforderlich dass die Schulverwaltung frühzeitig informiert wird, dass heißt möglichst mit einem Vorlauf von drei bis fünf Jahren vor Bezug der Wohneinheiten, um die Platzzahlen im Grundschulbereich entsprechend anpassen zu können. Aufgrund der Lage der Bauflächen kommen als wohnortnächste Schule sowohl die Gemeinschaftsgrundschule an der Martinusstraße in Esch als auch die Erich - Ohser - Schule in Pesch in Frage. Am Standort Schulstraße in Pesch ist sowohl im Grundschulbereich, als auch bei entsprechender Gymnasialnachfrage ausreichend Grundstückspotential für einen Doppelstandort vorhanden, um die Kapazitäten auszuweiten.

Am Standort Martinusstraße in Esch ist zu gegebener Zeit eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Die Bewertung ist davon abhängig ob zum Bedarfszeitpunkt noch die Nebenstelle der Förderschule Lernen Soldiner Straße dort eingerichtet ist bzw. sich eine zweite schulische Nutzung am Standort befindet. Daher wird vorgeschlagen in den stadtplanerischen Erstüberlegungen in unmittelbarer Nähe der Schule, südwestlich der Schulsporthalle, eine Erweiterungsfläche von mindestens 2.500 m² vorzusehen. Über den tatsächlichen Bedarf muss in zukünftig konkretisierenden Verfahren entschieden werden.

Im Stadtteil Esch / Auweiler gibt es keine Jugendeinrichtung. Es leben dort ca. 850 Kinder und Jugendliche von 10 bis unter 21 Jahren (Stand 2007). Der Stadtteil weist keine sozialen Auffälligkeiten auf, die auf einen erhöhten Jugendhilfebedarf schließen lassen.

Im Stadtteil bestehen keine stationären Alteneinrichtungen. Der Bedarfsdeckung ist im Bezirk ausreichend (siehe auch Kapitel: Planungsvorgaben). In Esch / Auweiler bestehen zwei Einrichtungen, in denen sich die älteren Mitbürger treffen können.

Der Ortsteil Auweiler wird aus dem weiteren Verfahren ausgeklammert. Im Zusammenhang mit den umfangreichen Wohngebietserweiterungen ist eine Anpassung an Ziele der Raumordnung und Landesplanung und damit Änderung des Regionalplanes und die Darstellung als Allgemeiner Siedlungsbereich erforderlich. Erst danach kann die erweiterte Darstellung im Flächennutzungsplan erfolgen.

5.12 Stadtteil Volkhoven / Weiler (608)

6.037 Einwohner (Stand 12.2008)

5.12.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Volkhoven und Weiler waren bis zur Eingemeindung 1922 zwei eigenständige Dörfer. Während das südlich gelegene Volkhoven Teil der Bürgermeisterei Longerich war und mit Longerich bereits 1888 nach Köln eingemeindet wurde, gehörte Weiler zur Bürgermeisterei Worringen, die erst seit 1922 zur Stadt Köln gehört. Beide Dörfer sind Weiler, deren Entwicklung von großen Hofanlagen ausging. Volkhoven wird 1337 das erste Mal urkundlich erwähnt. Die Dörfer Volkhoven und Weiler waren von Anfang an Bestandteil der städtebaulichen Gesamtplanung für die „Neue Stadt Chorweiler“, ohne dass sich dies an konkreten Neubauvorhaben in den 60er und 70er Jahren sofort auswirkte (Ausnahme: der Friedhof Chorweiler westlich der Eisenbahnstrecke Köln - Krefeld). Erst in den 90er Jahren begann eine rege Neubautätigkeit im Rahmen des Programms Wohnungsbau 2000, welche die Einwohnerzahlen im Stadtteil Volkhoven / Weiler sprunghaft ansteigen ließ. Umgeben von dem ehemaligen Friedhof bildet die Pfarrkirche St. Cosmas und Damian noch heute die städtebauliche Dominante im historischen Ortskern von Weiler. Durch maßstabslose Neubauten wirkt das einst

einheitliche Dorfbild zerrissen und ist nur in Teilbereichen als solches nachvollziehbar. Volkhoven, das besonders von den großen Hofanlagen geprägt wurde, hat durch die Neubaumaßnahmen der 90er Jahre die historischen Elemente weitgehend eingebüßt. Jenseits der Merianstraße, auf Chorweiler zu, dominiert die kasernenartige Befestigung des Bundesamtes für Verfassungsschutz mit weiteren Verwaltungshochbauten das Ortsbild. Nach Westen hin endet die Bebauung ohne markanten Ortsrand an der Eisenbahntrasse. Westlich der Bahnlinie liegen die Anlagen des Friedhofs Chorweiler und neue einzelne Wohnstandorte.

Die Bebauungsstruktur in Volkhoven / Weiler erscheint für einen Stadtteil in Stadtrandlage ausgewogen (75 % Ein- und Zweifamilienhäuser und 25 % Geschosswohnungen).
Mit der Neubautätigkeit kamen viele Familien mit kleinen Kindern nach Volkhoven / Weiler. Auch heute noch macht die Altersgruppe der unter 18-Jährigen knapp ein Drittel der Bevölkerung aus. Bei der Entwicklung des neuen Wohngebietes Damiansweg ist im Sinne der Verbesserung einer ausgeglichenen Wohnstruktur auf weiteren Geschosswohnungsbau zu verzichten.

Zur langfristigen Steuerung einer ausgewogenen Einwohnerstruktur, wie auch der Nachfrage nach preislich akzeptablem Wohnraum (Kauf oder Miete) besitzt Volkhoven / Weiler nur noch im Bereich Damiansweg ein begrenztes Entwicklungspotential von ca. 5 ha. Eine gemischte Struktur mit gleichen Anteilen von Wohnungsbau und Gewerbe (mit Handwerksbetrieben) lässt sich jedoch an diesem Standort ebenso wenig realisieren, wie eine Orientierung rein auf Dienstleistungen oder innenstadttypische Kerngebietsnutzungen. Aus diesem Grunde wird die Umwandlung in eine Wohnbaufläche vorgeschlagen. Aufgrund der sozialen Situation in den benachbarten Stadtvierteln müssen jedoch in einer Sozialverträglichkeits- und Wirtschaftlichkeitsanalyse zuvor die Siedlungs- und Wohnformen untersucht werden. Die Fläche sollte in eine Wohnungsbaufläche umgewandelt und unter Berücksichtigung des sozialen Umfeldes sozialgerecht und bedarfsgerecht entwickelt werden.

Der Bereich westlich der Bahnlinie soll im Sinne der tatsächlichen Entwicklung und der Planungen am Thujaweg bedarfsgerecht in Wohnbaufläche umgewandelt werden.

Das Arbeitsplatzangebot ist gering, da es außer den Gärtnereien und Steinmetzen am Friedhof kaum größere Gewerbebetriebe im Stadtteil gibt. Das Arbeitsplatzangebot im Bundesamt für Verfassungsschutz und den weiteren in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Behörden gehört zwar statistisch zum Stadtteil Volkhoven / Weiler, dürfte sich allerdings vorwiegend auf ein überregionales Beschäftigtenaufkommen stützen.
Die durch Friedhofsgewerbe geprägte gemischte Baufläche wird, entsprechend der allgemeinen Entwicklung, auch im Sinne des Friedhofszielplanes auf einen zentralen Bereich reduziert und ansonsten in eine Wohnbaufläche umgewandelt.

Einzige planmäßig angelegte Grünfläche aus jüngerer Zeit ist der Friedhof Chorweiler westlich der Bahntrasse. Seit Oktober 1966 belegt war er eigentlich als Zentralfriedhof für die „Neue Stadt Chorweiler“ gedacht. Da der größte Teil der bestehenden Ortsfriedhöfe nicht, wie ursprünglich geplant, aufgegeben wurde, ist die geplante Erweiterung des Friedhofs Chorweiler nicht mehr nötig. Somit bleibt ein wesentlicher Teil des derzeitigen Freiraums zwischen Bahn und Autobahn als freie Landschaft erhalten. Ein Freiraum, der insbesondere aus den dicht bebauten und von Verkehrsanlagen umschlossenen Stadtteilen intensiv für Erholungszwecke genutzt wird.

Offene Sportanlagen sind vorhanden; Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

Der Bedarf an Kleingärten ist gedeckt.

5.12.2 Versorgung

Der Stadtteil Volkhoven / Weiler verfügt über kein ausgebildetes Geschäftszentrum. Aus diesem Grund sind die im Stadtteil vorhandenen Einzelhandelsbetriebe ausschließlich in Streulagen vorhanden. Eine Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs fehlt fast gänzlich. In Lindweiler am Unnauer Weg und an der Elbeallee in Chorweiler gibt es die nächstgelegenen Discounter, die für den Stadtteil Volkhoven / Weiler eine Grundversorgung übernehmen. Die Entwicklung eines Nahversorgungsbereiches ist wünschenswert und sollte gemäß Nahversorgungskonzept mit einer kompakten Einheit (Vollversorger etc.) auf der Baufläche am Damiansweg unmittelbar an der Merianstraße in Ergänzung des benachbarten Discounters geschaffen werden.

5.12.3 Verkehr

Volkhoven / Weiler wird im Westen von der Bundesautobahn A 57, im Süden vom Autobahnzubringer Köln - Chorweiler und im Osten von der als vierspurige Schnellstraße ausgebauten Mercatorstraße eingerahmt. Mit Ausnahme des Fühlinger Wegs liegen die äußeren Anbindungen außerhalb des Siedlungsbereiches, mit dem Nachteil, dass die Übergangsmöglichkeiten auch für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer in benachbarte Stadtteile nur an den großen Verkehrsknoten möglich sind. Der Verkehr in den örtlichen Erschließungswegen ist auch zu Zeiten der Verkehrsspitzen gering und dank gut gestalteter Straßenräume überschaubar.
Der Fühlinger Weg weist einen für die Nutzungen dort erheblichen und störenden Durchgangsverkehr auf. Rund 5.000 Kraftfahrzeuge passieren innerhalb von 24 Stunden diesen Bereich. Durch die Verlegung und den Vollausbau der Anschlussstelle Köln - Chorweiler und die Verwirklichung der geplanten Zubringer- und Entlastungsstraßen (z.B. Umgehungsstraße Esch) werden auch in Volkhoven / Weiler auf der Blockstraße (evtl. Schließung) und am Fühlinger Weg Entlastungseffekte entstehen.

Mehrere Buslinien (121, 125 und 126) verbinden Volkhoven/Weiler mit den angrenzenden Stadtteilen und den Haltestellen von S-Bahn und Stadtbahn. Die Linienführung wird allerdings dadurch eingeschränkt, dass die Zufahrt zum Stadtteil nur über den Fühlinger Weg erfolgen kann. So verkehrt nur die Linie 125 in den Ortsteil Weiler hinein, während die Linien 121 und 126 eine eher randliche, dafür aber zeitschnellere Verbindung herstellen. Der südlich des Ortsteils gelegene S-Bahn-Haltepunkt „Volkhovener Weg“ der Linie S11 (Düsseldorf - Köln - Bergisch Gladbach) ist somit nur fußläufig vom Ortsteil Volkhoven bzw. durch die Weiler nur randlich bedienende Linie 121 zu erreichen.

5.12.4 Soziale Infrastruktur

Der Stadtteil Volkhoven / Weiler wird von der zuständigen Fachverwaltung als Wohnbereich mit besonderem Jugendhilfebedarf angesehen. An Hand der Sozialraumanalyse von 2004 wird deutlich, dass sich die Situation der Jugendlichen, das heißt deren Möglichkeiten zur Sozialisation, in den letzten Jahren laufend verschlechtert hat.

Die vier Kindergärten im Stadtteil Volkhoven / Weiler (Weilerweg, Regenboldstraße, Am Donatushof und Toni -Welter - Straße) bieten in 16 Gruppen zurzeit nur für die Altersgruppe der Drei- bis Sechsjährigen ein ausreichendes Angebot. Die Versorgungsquote der Kinder unter drei Jahre entspricht zwar, wie in anderen Stadtteilen, zurzeit nicht der angestrebten Zielquote, wird sich bis 2010 / 2011 aber noch verbessern.

In Volkhoven / Weiler gibt es keine Grundschule. Es ist vorgesehen, die Anna - Langohr - Gemeinschaftsgrundschule aus Heimersdorf an den Standort Fühlinger Weg 7 zu verlegen, um ein wohnortnahes Grundschulangebot zu schaffen. Hierzu ist voraussichtlich ein Neubau auf dem Grundstück der ehemaligen Gertrud - Bollenrath - Schule, Förderschule Lernen, erforderlich. Das Grundstück ist hierfür ausreichend.

Im Stadtteil liegt das Heinrich - Mann - Gymnasium, Fühlinger Weg 4. Das fünf bis siebenzügige Gymnasium wird ab dem Schuljahr 2010 / 2011 mit dem 5. Schuljahr beginnend in den gebundenen Ganztagsbetrieb wechseln. Hierzu und zur Deckung des Bedarfs an Unterrichts-, Verwaltungs- und sonstigen Räumen sind Erweiterungen erforderlich.

Für rund 1.140 Kinder und Jugendliche (Stand 2007) im Alter von 10 bis unter 21 Jahren gibt es in Volkhoven seit 2006 die Kinder- und Jugendeinrichtung „Die Villa“ in Trägerschaft des Sozialdienst Katholischer Männer e.V. in Köln.

Im Stadtteil bestehen keine stationären Alteneinrichtungen. Die Bedarfsdeckung ist im Bezirk ausreichend (siehe auch Kapitel: Planungsvorgaben). Lediglich im Ortsteil Weiler gibt es einen Altenclub, in denen sich die älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger treffen können.

5.13 Stadtteil Chorweiler (609)

13.087 Einwohner (Stand 12.2008)

5.13.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

1957 wurde seitens der Stadt Köln die Planung für eine „Neue Stadt Köln - Chorweiler“ aufgenommen. Gründe hierfür waren ein allgemeiner Bevölkerungszuwachs, die Notwendigkeit neue Industrie- und Gewerbebetriebe anzusiedeln und eine zunehmende Abwanderung von Einwohnern aus den Altbaubezirken der Stadt Köln.
Die „Neue Stadt Köln - Chorweiler“ ist für eine Einwohnerzahl von 80.000 bis 100.000 ausgelegt. Zum Kernbereich gehören die Stadtteile Heimersdorf, Seeberg, Chorweiler mit Chorweiler - Nord und Blumenberg mit dem noch nicht gebauten Ortsteil Kreuzfeld. Die Einwohnerzahl dieses Kernbereiches liegt bei rund 37.600. Mit rund 13.600 Einwohnern ist Chorweiler mit Abstand der größte Stadtteil im Stadtbezirk. Aus der „Neuen Stadt Köln -Chorweiler“ sollte von Anfang an ein in sich geschlossenes Stadtgefüge werden, das als neuer Stadtteil auch alle Attribute der bestehenden Kölner Stadtquartiere aufweist. Für das gesamte Projekt der „Neuen Stadt Köln - Chorweiler“ wurde ein strukturelles Modell vorgehalten, das als Rahmen abschnittsweise im Laufe der Zeit gefüllt werden sollte. Hierdurch sollte Lebendigkeit, Vielgestaltigkeit und Erlebnisreichtum im Gesamtbereich erreicht werden. Heute sind die zeitlichen Epochen, die am Entstehen der „Neuen Stadt Köln-Chorweiler“ mitgewirkt haben, an den einzelnen Bauabschnitten ablesbar.
Mit der Großsiedlung Chorweiler wird der Versuch, urbanes Leben auf die grüne Wiese zu verlegen, der Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre überall in den Großstädten der Bundesrepublik Deutschland begann, wenn auch verspätet, in Köln einem neuen Höhepunkt zugeführt. Der Ortsteil Chorweiler wurde zum Sinnbild der Entwicklung in Köln und bundesweit zum Synonym für Großsiedlungen der 70er Jahre. Dabei wird übersehen, dass der weitaus größte Teil der neuen Stadt ruhiges Wohnen im Grünen bietet.
Somit finden sich innerhalb des Stadtteils Chorweiler die verschiedenen Baustrukturen, die von eingeschossiger Reihenhaus- bis zur mehrgeschossigen Punkthausbebauung reicht. Die städtebauliche Verdichtung nimmt von innen nach außen ab. Die einzelnen Wohnquartiere werden konsequent von Störungen durch den Straßenverkehr frei gehalten indem das zentrale innere Erschließungssystem aus Fuß- und Wohnwegen besteht, die nur in Ausnahmefällen von Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen. Die Ortsteile Chorweiler und Chorweiler - Nord werden durch die oberirdische Führung einer Hochspannungsleitung getrennt. Dadurch werden die verbleibenden Entwicklungschancen im Stadtteil Chorweiler eingeschränkt. Der Stadtteil bietet abgesehen von einigen kleineren Baulücken und möglichen Nachverdichtungsbereichen keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau.

Im Stadtteil Chorweiler entspricht das Arbeitsplatzangebot im Wesentlichen seiner Funktion als Versorgungsstandort für den Stadtbezirk. Dementsprechend finden sich hauptsächlich Angebote im Dienstleistungssektor, wozu z.B. alle Gewerbe des Einzelhandels, Banken, Versicherungen, der Gesundheitssektor, die beratenden Berufe und die Sozialeinrichtungen

zählen. Wichtige überlokale Einrichtungen sind die Dienststellen der Stadtverwaltung Köln sowie, an der Grenze zum Stadtteil Volkhoven / Weiler gelegen, das Bundesamt für Verfassungsschutz.

Neben der hoch verdichteten Zentrumsbebauung entstanden, östlich gelegen, großzügige Freizeit- und Erholungsflächen. Neben ortsnahen Kleingartenanlagen und Kinderspielplätzen entwickelten sich große Sport- und Tennisplätze, ein privat betriebenes Spaßbad sowie die Freizeitanlagen rund um den Fühlinger See. Westlich des Stadtteils Chorweiler erstrecken sich große land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen, die, obwohl in Sichtweite gelegen, auf direktem Wege nicht zu erreichen sind.
Offene Sportanlagen sind ausreichend vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

5.13.2 Versorgung

Das Bezirkszentrum Chorweiler wird im Wesentlichen gebildet durch das City - Center Köln - Chorweiler. Das Einkaufszentrum ist im Zuge der Entwicklung des Stadtteils Chorweiler 1976 eröffnet und in den vergangenen Jahren umgebaut und modernisiert worden. Heute verfügt das Einkaufszentrum über eine Gesamtverkaufsfläche von rd. 32.000 m², die von rd. 100 Einzelhandelsbetrieben sowie einer Reihe von Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben genutzt werden. Eine Vielzahl der im City - Center ansässigen Einzelhandelsbetriebe gehört leistungsstarken und bundesweit agierenden Filialunternehmen an. In Anbetracht der vertretenen Einzelhandelsbetriebe ist das Warenangebot im City - Center als breit einzustufen, wobei ein besonderes Schwergewicht bei den kurz- und mittelfristigen Bedarfsgütern besteht.
Insgesamt beläuft sich die reine Einzelhandelsverkaufsfläche des Bezirkszentrums Chorweiler auf rd. 21.400 m² Gesamtverkaufsfläche. Die fußläufige Erreichbarkeit ist in Verbindung mit anderen bezirksbezogenen Angeboten, wie z.B. dem Bezirksrathaus Chorweiler, für die Mehrzahl der Bewohner in den Stadtteilen Chorweiler und Seeberg - Nord sehr gut. Die Bedeutung der Streulagen im Stadtteil Chorweiler als Versorgungsbereich ist verhältnismäßig gering. Ein Wochenmarkt ergänzt das Versorgungsangebot.
Ebenfalls optimal ist die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr, da sowohl die S - Bahn und die Stadtbahnanbindung, mit Haltepunkt vor dem Einkaufszentrum, als auch das große Parkplatzangebot und die fußläufigen Verbindungen zu den umliegenden Wohngebieten als Einkaufsmagnet wirken.

5.13.3 Verkehr

Das System der Erschließung ist differenziert entwickelt und in der „Neuen Stadt Chorweiler“ in allen Stadtteilen konsequent durchgehalten. Die bauliche Umgrenzung der Verkehrswege durch Betonbauten, wie z.B. Tiefgaragen, Überführungen und Unterführungen erschwert allerdings heute eine Anpassung an geänderte Nutzungen des Erschließungsraumes sowie an seine stellenweise Überbeanspruchung.
Im Wesentlichen bilden Mercator- und Merianstraße das Straßengerüst an überörtlichen Verbindungsstraßen. Mit Belastungen zwischen 15.000 und 24.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden gehen neben der baulichen Zäsur auch erhebliche Emissionen von ihnen aus.
Obwohl Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der Willi - Suth - Allee im Rahmen des Ergänzungsprogramms Chorweiler stattgefunden haben, wird diese Straßenverbindung täglich von rund 6.500 Kfz als Abkürzung zwischen dem östlichen Teil der Merianstraße und dem Knoten Mercatorstraße / Autobahnzubringer genutzt. Mit dem geplanten Ausbau des Anschlusses Köln - Chorweiler könnte sich das Verkehrsaufkommen auf dem Autobahnzubringer Chorweiler und in der Folge auch auf der Willi - Suth - Allee noch erhöhen. Die überörtlichen Straßen bieten nur wenige Übergangsmöglichkeiten zwischen angrenzenden Wohnberei-

chen und umgebenden Frei- und Sportflächen. Insbesondere die Zugänge in Richtung Westen sind stark eingeschränkt.

Durch die S-Bahnhaltepunkte Chorweiler und Chorweiler-Nord der Linie S11 (Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach) sowie die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 15 (Chorweiler – Bonn) ist der Stadtteil sehr gut an das Schienennetz angeschlossen. Am Turkuplatz befindet sich auch die Verknüpfung von S-Bahn, Stadtbahn und fünf Buslinien, die Chorweiler mit den Stadtteilen des Bezirks verbinden.

Der Stadtteil Chorweiler gehört zu den Stadtteilen, in denen mehr als 50% der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Rahmen des sogenannten Umweltverbundes zurückgelegt werden können.

5.13.4 Soziale Infrastruktur

Der Sozialraum Chorweiler ist für seine hohe Problemverdichtung hinlänglich bekannt. Im Stadtteil Chorweiler gibt es mit 76,4% einen sehr hohen Anteil von Einwohnerinnen und Einwohnern mit Migrationshintergrund. Bei den Jugendlichen dieser Bevölkerungsgruppe unter 21 Jahre liegt der Anteil sogar bei 81,5%. Neben der Arbeitslosenquote von 27,5% gibt es einen sehr hohen Anteil an Empfängern von SGB II Leistungen (Sozialgesetzbuch, Zweites Buch) im Stadtteil Chorweiler. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt mit 2,8 Personen pro Haushalt deutlich über den Schnitt, entsprechend leben in 34,5% aller Haushalte Kinder. Die auf die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtete ausreichende Versorgung des Sozialraumes mit sozialen Infrastruktureinrichtungen ist dringend erforderlich.

Im Stadtteil Chorweiler bestehen 9 Kindertagesstätten (Osloer Straße, Merianstraße, Willi - Suth - Allee, Neißestraße, Saalestraße 11 und 20, Allerstraße und Usedomstraße) mit insgesamt 33 Gruppen, wobei zwei Kindertagesstätten als integrative Einrichtungen fungieren. Die Versorgung der Kinder zwischen drei- und sechs Jahren ist ausreichend. Die Versorgungsquote der unter Dreijährigen dagegen ist bis 2010 / 2011 mit ca. 18 % noch nicht ausreichend und dementsprechend weiter zu entwickeln. Basierend auf der aktuellen Hochrechnung der Einwohnerentwicklung wird in Chorweiler weitere Kindertagesstätten benötigt

In Chorweiler liegt die fünfzügig ausgelegte Gemeinschaftsgrundschule an der Merianstraße 7 - 9 und die fünf bis achtzügige Heinrich - Böll -Gesamtschule, an der Merianstraße 11. Die Schülerzahlen an der Grundschule gehen derzeit stark zurück. Auch die kleinräumige Einwohnerprognose weist für den Stadtteil Chorweiler zurückgehende Einwohnerzahlen in den schulrelevanten Altersjahrgängen aus. Daher muss geprüft werden, ob einerseits die Zügigkeit der Gemeinschaftsgrundschule Merianstraße nach unten korrigiert werden muss und andererseits ob im Grundschulgebäude, das für eine deutlich höhere Schülerzahl ausgelegt ist, eine verträgliche Zweitnutzung gefunden werden kann. Derzeit be- bzw. entstehen für Chorweiler auch wohnortnahe Reserven im Grundschulbereich am Standort Riphahnstraße in Seeberg, so dass eine (auch räumliche) Reduzierung des Grundschulstandortes an der Merianstraße möglich wäre. Die Kapazität des Schulgebäudes der Heinrich - Böll - Gesamtschule ist erschöpft, das Raumprogramm wird erfüllt. Weiterhin ist an der „Ecke Weichselring / Swinestraße“ ein Grundstück vorgeschlagen worden, das für eine Verlagerung der Förderschule emotionale und soziale Entwicklung Blumenthalstraße (Altstadt - Nord) vorgesehen ist. Am nördlich angrenzenden Standort Weichselring 6 - 8 ist eine private Waldorfschule angesiedelt. Die Markierung der Schulgrundstücke im Flächennutzungsplan bildet ein durchgängiges Band von der südlichen Grundstücksgrenze Merianstraße 7 - 9 bis zur Swinestraße im Norden und umfasst alle beschriebenen Schulstandorte im Stadtteil Chorweiler.

Im Stadtteil Chorweiler liegen 2 Jugendeinrichtungen. Beide sind in sehr problematischen Viertel des Stadtteils und arbeiten mit Angebote in der Offenen Kinder- und Jugendarbeit.

Das „Jugendcafé Pegasus“ im Rahmen des Bürgerzentrums Chorweiler, Pariser Platz 1 (Träger: Stadt Köln) mit Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und Beratungsangeboten zur persönlichen und beruflichen Entwicklung. Gleichzeitig ist das Bürgerzentrum Chorweiler eine für den Stadtteil wichtige Einrichtung mit vielfältigen Veranstaltungsangeboten und -räumen. Die Jugendeinrichtung Northside, in der Netzestraße 4 (Träger Jugendzentren Köln GmbH) im Viertel „Siedlung Chorweiler - Nord“.

Kulturbrücke
Die „Kulturbrücke“, ein eingeschossiger Aufbau auf einer vorhandenen Brücke über dem Athener Ring, liegt in der Trägerschaft des Bürgerzentrums Chorweiler. Sie steht Vereinen, Gruppen und Initiativen als Treffpunkt zur Verfügung. Durch die Zusammenführung verschiedener ortsansässiger Vereine und ihrer Angebote soll die soziokulturelle Infrastruktur belebt und verbessert werden.

Handwerkerhof
1996 wurde der Handwerkerhof gefördert als Modellprojekt des Landes Nordrhein Westfalen eröffnet. Die Trägerschaft übernahm das Bürgerzentrum Chorweiler. Hier vereinigen sich kommerzielles Handwerk, Berufsvorbereitungskurse, Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekte und ein sozialer Beratungsdienst unter einem Dach. Zielsetzung war und ist, die Arbeitsmarktlage in Chorweiler zu verbessern und ein breit gefächertes Kommunikations- und Beratungsangebot zu etablieren. Das Foyer steht Vereinen, Gruppen, Institutionen und Bürgerinnen und Bürgern zur Nutzung zur Verfügung.

Stadtteilwerkstatt Chorweiler
Die Stadtteilwerkstatt Canyon Chorweiler verdankt seine Entstehung und Finanzierung ebenfalls der Gemeinschaftsinitiative Nordrhein Westfalen „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“, Integriertes Handlungskonzept Chorweiler - Programm. Projektträgerin ist die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Waldorfpädagogik in Köln e. V. (ARGE), Weichselring.

Internet - Café
Das Internet - Café “Click - Online" ist eine Kooperationsinitiative der Einrichtung ECHO und des Bürgerzentrums Chorweiler. Es bietet den Menschen aus dem Stadtbezirk die Möglichkeit, sich mit dem Medium Computer und dem Internet vertraut zu machen, die Kompetenzen zu erweitern und die Online Kommunikation für sich zu nutzen.

Bei über 2.000 Kindern und Jugendlichen im Alter von 6 - 18 Jahren reicht das Angebot an Jugendeinrichtungen nicht aus, um in den sozialen Brennpunkten Anlaufstellen mit attraktiven Lehr- und Unterhaltungsangeboten oder auch nur Räume für zwanglose Treffen bieten zu können. Einige Ansätze sind in umgebauten Wohnungen gemacht worden, aber an zentralen Plätzen, an denen sich das Leben im Stadtteil abspielt, sind solche Möglichkeiten rar.

Im Stadtteil Chorweiler gibt es als bezirkliche Einrichtung das Marie - Juchacz - Altenzentrum mit mehr als 400 vollstationären Dauerpflegeplätzen sowie 20 Tagespflegeplätzen. Dies ist mit Abstand die größte Einrichtung im Stadtbezirk. Die gute Versorgung im Stadtteil übernimmt auch die Versorgungsfunktionen aus anderen Stadtteilen und ist somit für den gesamten Stadtbezirk wirksam.
Im Stadtteil Chorweiler leben etwas mehr als 2.000 Personen im Alter von über 65 Jahren. Der größte Teil von ihnen, die Altersgruppe der 65- bis 75-jährigen mit über 1.200 Personen, dürfte so mobil sein, dass er aktiv am städtischen Leben im Stadtteil teilnehmen will und kann. Im Bürgerzentrum Chorweiler bietet das Seniorencafé Treffpunkt am Pariser Platz ein Forum für aktive Senioren. Im Marie - Juchacz - Altenzentrum in Chorweiler wird ein Altenclub betrieben. Ein weiterer Seniorenclub wird im Ortsteil Chorweiler - Nord an der Allerstraße 20 betrieben.

5.14 Stadtteil Blumenberg mit Kreuzfeld (610)

5.966 Einwohner (Stand 12.2008)

5.14.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Blumenberg ist die nördlichste Siedlung im Gesamtkonzept der „Neuen Stadt“. Der Stadtteil Blumenberg ist das letzte in sich geschlossene, größere Siedlungsprojekt der Stadt Köln. Die städtebauliche Grundstruktur besonders hinsichtlich des Erschließungsnetzes knüpft unmittelbar an das Konzept der „Neuen Stadt“ an. Nach der Verdichtungswelle, die an der Entwicklung von Chorweiler und Chorweiler - Nord noch deutlich ablesbar ist, zeigen sich in der jahrzehntelangen Entwicklung der „Neuen Stadt“ in Blumenberg Ergebnisse gegenläufiger Tendenzen: keine Hochhäuser, aufgelockerte Bebauung, viel natürliche Durchgrünung. Der Stadtteil Blumenberg dokumentiert mit seinen Haustypen eine Abkehr vom städtebaulichen Verdichtungskonzept der 1970er Jahre.
Die städtebauliche Hauptachse folgt der leichten Krümmung des S - Bahn - Tunnels. An ihr sind die wichtigsten Einrichtungen für die Nahversorgung gruppiert. Das Wohnungsangebot reicht vom freistehenden Einfamilienhaus bis zu Wohnungen in drei bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern.

Mit Ausnahme von Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor und bei Handwerksbetrieben gibt es keine weiteren Arbeitsplätze. Im Süden des Stadtteils bestehen, am Rand des Siedlungsgebietes, Ansiedlungsmöglichkeiten für nicht störende Handwerksbetriebe, die bisher spärlich genutzt werden.

Offene Sportanlagen sind vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

Der Bedarf an Kleingärten kann sich nicht nur auf den Stadtteil Blumenberg beschränken, er bezieht die Stadtteile Chorweiler und Fühlingen mit ein. In den Stadtteilen Chorweiler, Blumenberg und Fühlingen gibt es zurzeit ca. 310 Kleingärten. Bestehende Defizite müssen im Stadtteilverbund mit einer Erweiterung der bestehenden Anlagen abgebaut werden.

5.14.2 Versorgung

Das schwach ausgeprägte Geschäftszentrum Blumenberg besteht insgesamt aus fünf Einzelbetrieben. Der größte Betrieb ist ein Lebensmittelsupermarkt mit einer Verkaufsfläche von rund 860 m² Angebote für den mittel- und längerfristigen Bedarf fehlen gänzlich. Es besteht eine gewisse Grundversorgung, die verbesserungswürdig ist. Darüber hinausgehende Bedarfe können im Einkaufszentrum von Chorweiler gedeckt werden. Durch die Lage der Geschäfte direkt an dem S - Bahn - Haltepunkt ist die Erreichbarkeit gut.

5.14.3 Verkehr

Die Haupterschließung des Stadtteils Blumenberg erfolgt über die westlich des Stadtteils vorbeiführende Mercatorstraße, die im Norden an den Blumenbergsweg anschließt, nach Süden in Richtung Chorweiler führt und an der Militärringstraße endet. Von der Mercatorstraße führen zwei Sammelstraßen in den Stadtteil, die sich wiederum in geschwungene Stichstraßen verzweigen. Ein Netz von Fußwegen verbindet die Stichstraßen untereinander. Mercatorstraße und Blumenbergsweg weisen vor allem in Richtung Worringen erhebliche Verkehre auf. In dieser Relation wurden in beide Fahrtrichtungen auf 24 Stunden hochge-

rechnet 9.000 bis 10.300 Kraftfahrzeuge ermittelt. Nach Süden hin, in Richtung Chorweiler zum Militärring, ist die Belastung mit ca. 13.600 Kraftfahrzeugen noch höher. In dieser Größenordnung liegt auch der Durchgangsverkehr auf der Mercatorstraße, der Verkehr, den der Stadtteil Blumenberg weder als Ziel noch als Quelle hat. Am gesamten Verkehrsaufkommen ist der Stadtteil Blumenberg mit weiteren 8.000 bis 9.000 Fahrten beteiligt. Die meisten Wege werden zwischen den Stadtteilen Blumenberg und Chorweiler zurückgelegt, insbesondere durch Einkaufs-, Besorgungs- und Schülerverkehr.
Die Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz ist durch den Haltepunkt Blumenberg der S-Bahnlinie S11 (Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach) gewährleistet. Fast die gesamte, bebaute Fläche des Stadtteils liegt in einem sehr günstigen 500 m-Einzugsbereich um diesen Haltepunkt. Eine Buslinie verkehrt aufgrund der Nähe zur S-Bahn in Blumenberg nicht, es gibt aber einige Haltepunkte für das abends ab Chorweiler fahrende Anrufsammeltaxi (Linie 181).

5.14.4 Soziale Infrastruktur

Die genaue Analyse der sozialräumlichen Situation des Stadtteils Blumenberg zeigt Defizite, die bei einem so jungen Stadtteil nicht erwartet worden sind. Mitverantwortlich für die soziale Situation ist der hohe Anteil an Kindern und Jugendlichen in diesem Bereich. Aktuell sind gut 35 % der Menschen jünger als 21 Jahre. Allerdings sind nur ca. 4 % der Personen älter als 65 Jahre. Der Anteil an Familien mit Kindern bei rund 50 %, darunter auch kinderreiche Familien. Der Anteil der Alleinerziehenden liegt mit gut 14 % dennoch weit unter dem städtischen Durchschnitt. Rund 66 % der Menschen haben einen Migrationshintergrund.

Die vier städtischen Kindergärten (Langenbergstraße 8 und 142., Teufelsberstraße, und Schneebergstraße) mit insgesamt 15 Gruppen bieten nur für die Altersgruppe der Drei- bis Sechsjährigen ein ausreichendes Angebot. Die Versorgungsquote der unter Dreijährigen liegt 2010 / 2011 bei ca. 22 % und muss verbessert werden.

In Blumenberg liegt die dreizügige Gemeinschaftsgrundschule an der Ernstbergstraße. Soweit keine größeren neuen Baumaßnahmen in Blumenberg und / oder Fühlingen (bei unverändertem Schulwahlverhalten) erfolgen erscheint die Größe der Grundschule ausreichend. Bei einer Fortsetzung des aktuellen Trends mit steigenden Zuwachszahlen bei Gesamtschulen und Gymnasien könnte im Stadtbezirk ein neuer Schulstandort erforderlich werden.

Für rund 1.200 Kinder und Jugendliche im Alter von 10 bis unter 21 Jahren (Stand 2007) ist ein Angebot an entsprechenden Einrichtungen mittlerweile vorhanden. Die private Jugendeinrichtung („BluJuNet“ - Blumenberger Kinder- und Jugendnetzwerk) leistet Stadtteilarbeit. Das „Katholische Jugendwerk e.V.“ ist mit einer mobilen Einrichtung (Bus) vor allem in Chorweiler - Nord und einmal in der Woche auch auf der Grenze zwischen den Stadtteilen Chorweiler und Blumenberg am Bolzplatz präsent. Diese Einrichtung bietet Beratungs- und Freizeitangebote. Das neue Mehrbereichszentrum mit Schwerpunkt Jugendarbeit an der Langenbergstraße 144 dient als Anlaufstelle mit einem attraktiven Lehr- und Unterhaltungsangebot.

Eine vollstationäre Dauerpflegeeinrichtung bietet ca. 80 Pflegeplätze. Seit einigen Jahren ist in Blumenberg der Bürgerverein Leben in Blumenberg e.V. aktiv. Trotz zahlreicher Aktivitäten im Stadtteil, das neue Gemeindezentrum der katholischen Kirche einbezogen, fehlen in Blumenberg Einrichtungen für Senioren.

Offene Sportanlagen fehlen in Blumenberg, so dass eine Anlage in der 4. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes aufzunehmen ist.

5.14.5 Stadtteil Kreuzfeld (Planung)

Die Entwicklung eines neuen eigenständigen Stadtteils in einer Größe von ca. 47 ha sollte im Sinne des Beschlusses, des Stadtentwicklungsausschusses, vom 24.06.2008 langfristig zurückgestellt werden. Bei einer zukünftigen gesamt oder teilräumlichen Umsetzung ist zuvor eine Freiraum- und Sozialverträglichkeitsanalyse zu erstellen.

Obwohl mit einer weitestgehend ausgebauten S - Bahnstrecke bereits eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht, müssen mit dem Neubau einer eigenständigen und voll funktionsfähigen Siedlung in dieser Größenordnung umfassende technische und soziale Infrastruktureinrichtungen und eine neue Erschließung errichtet werden, um möglichst optimale Wohnqualitäten zu garantieren. Bei der Verwirklichung der Neubausiedlung Kreuzfeld müssen Versorgungsdefizite die in und mit der Ortslage Blumenberg vorhanden sind, abgebaut werden. Ferner müssen Sport- und Freizeitanlagen erstellt werden.
Auch die in den letzten Jahren entstandenen problematischen sozialstrukturellen Verhältnisse in Blumenberg, Chorweiler und auch Volkhoven / Weiler machen eine sensible sozialgerechte Anpassung erforderlich. Bei der Entwicklung der Neubausiedlung Kreuzfeld oder eines Teilraumes muss auf eine ausgeglichene Sozialstruktur geachtet achten. Es muss in jedem Fall vermieden werden, dass die für den Sozialräume Blumenberg, Chorweiler und Chorweiler - Nord beschriebenen Problemlagen sich wiederholen oder weiter verschärfen. Mit der Sozial- / Jugendverwaltung ist ein Strukturkonzept zu entwickeln, das auf das bestehende soziale Umfeld ausgerichtet ist und die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt. Die ausreichende Versorgung des Sozialraumes mit allen sozialen Infrastruktureinrichtungen ist dringend erforderlich.

Eine freiraumschonende Zielsetzung, die Vorrangigkeit der Stadtinnenentwicklung, der Schutz bestehender Hochertragsböden, Klimaverhältnisse, Biotopstrukturen und die Nähe zum Flora - Fauna - Habitat - Gebiet Worringer Bruch sprechen gegen eine Neuentwicklung.

5.15 Stadtteil Roggendorf / Thenhoven (611)

3.869 Einwohner (Stand 12.2008)

5.15.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Funde, unter anderen auch eisenzeitliche Grabhügel, belegen eine vorgeschichtliche Besiedlung der Gegend im Bereich des heutigen Stadtteiles Roggendorf / Thenhoven. Es ist davon auszugehen, dass bereits in römischer Zeit an dieser Stelle Siedlungen existiert haben. Die Dorfbildung ging vermutlich von den großen Hofanlagen aus. Die städtebauliche Verbindung beider Dörfer wurde in den Jahren 1864 - 66 durch den Bau der Kirche St. Johann Baptist, des Pfarrhauses und der Schule an der Baptiststraße erreicht. Weitere Neubaugebiete schließen sich in Richtung des Bahnhofs Worringen an. Im Rahmen des Programms Wohnungsbau 2000 wurden in Roggendorf / Thenhoven zahlreiche Baulücken geschlossen. Trotz der Verschmelzung beider Ortschaften lassen sich noch deutlich die unterschiedlichen Dorfbilder ablesen. Die weitere Umgebung von Roggendorf / Thenhoven wurde bisher von landwirtschaftlichen Flächen mit verstreut liegenden großen Höfen, wie Haus Furth, Haus Büngesrath und dem Chorbusch am Rande des Schlosses Arff gelegen bestimmt. In den vergangenen Jahren hat sich das Landschaftsbild gewandelt. In Roggendorf / Thenhoven überwiegt inzwischen das Wohnen. Umgebaute Hofanlagen und die alten Hausmannshäuser und Kleinstgehöfte bilden privilegierte Wohnensembles. Hinzu kamen Reihenhäuser, die den Wohn- und Vorortcharakter noch verstärken. Diese langsame und stetige Entwicklung des Dorfes begünstigte über viele Jahre den Erhalt des sozialen Gefüges, so dass negative Auswirkungen in Form sozialer Ungleichgewichte im Stadtteil weitgehend ausgeblieben sind.

Die sehr geringe Angebotsstruktur an neuen Ein- und Zweifamilienhäusern könnte sich mit Ortsrandarrondierungen verbessern. Auch die optimale Lage in der Nähe zur Bundesautobahn A 57, der S - Bahn - Anschluss und die verkehrsberuhigte Entwicklung im Ort durch die neue Umgehungsstraße begründen Wohnbauarrondierungen im Stadtteil und würden die Kaufkraft zur Stabilisierung und Ergänzung des Geschäftszentrums stärken. So werden am nordwestlichen Ortsrand zur Trasse der neuen Umgehungsstraße hin ca. 5,8 ha, im Süden, im Bereich Mottenkaul weitere 4,8 ha und an der Baptiststraße etwa 5,6 ha Bruttobauland vorgeschlagen. Bei einer möglichen Siedlungserweiterung der Ortslage ist auf eine ausgeglichene Wohnstruktur (Einfamilienhäuser / Geschosswohnungen) zu achten.

Bei allen weiteren konkretisierenden Planungen sind die Achtsamkeitsabstände zu BImSchG-Anlagen im Sinne des Seveso II-Abkommens zu berücksichtigen.

Das Arbeitsplatzangebot beschränkt sich auf dorftypische Betriebe und Einrichtungen: neben Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor sind Arbeitsplätze im Handwerk vorhanden. Das größte Arbeitsplatzangebot gibt es bei den industriellen und gewerblichen Großbetrieben in den benachbarten Stadtteilen.

Der im Flächennutzungsplan bisher als gemischte Baufläche dargestellte Dorfkern im Bereich beidseitig der Berrischstraße hat sich in den Jahren immer weiter verstädtert und ist heute überwiegend durch reinen Wohnungsbau geprägt. Hofanlagen sind in reine Wohnanlagen umgewandelt worden und die dörflich landwirtschaftlich geprägte Struktur ist fast vollständig verloren gegangen. Die Umwandlung in eine Wohnbaufläche entspricht deshalb der zeitgemäßen Entwicklung.

Offene Sportanlagen sind vorhanden; Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

Im Stadtteil Roggendorf / Thenhoven gibt es keine Kleingärten, die Bedarfe sind in benachbart vorgeschlagenen Anlagen im Stadtteilverbund mit zu decken.

Sondergebiet Rennbahngelände
Die in den 80er Jahren geplante Verlagerung der Rennbahn von Weidenpesch nach Roggendorf / Thenhoven und die Entwicklung eines internationalen Reitzentrums am Autobahnanschluss Worringen A 57, insbesondere westlich der Bundesautobahn A 57, wurde bereits vor längerer Zeit aufgegeben. Verschiedene Kiesabbaupläne im Sinne einer im Regionalplan regionalisierten Bedarfsdeckung, in Konzentrationszonen (Sicherung für 25 Jahre) dargestellt, wurden mit Ratsbeschluss vom 20.09.2005 ebenfalls aufgegeben. Die zweckgebundene Nutzungsdarstellung als Sondergebiet „Rennbahn“ wird somit in eine Biotopvernetzung eingebunden und in eine zweckgebundene Gründarstellung umgewandelt.

Biogasanlage
Auf einer Fläche von ca. 3,4 ha parallel zum Kölner Randkanal (Nord) zwischen dem Straberger Weg (K 18) und der Bundesautobahn A 57 plant die RheinEnergie AG den Bau einer Biogasanlage mit einer elektrischen Leistung von ca. 1 MW. Die Anlage wird Fahrsilo, Fermenter, Blockheizkraftwerk und Gärrestelager umfassen. Die Errichtung einer Biogasanlage dient dem Ausbau regenerativer Energieerzeugung und ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, klima- und ressourcenschonende Strom- und Wärmeproduktion, förderungswürdig. Der gewählte Standort liegt zu Einspeisungs- bzw. Übergabepunkten der Energieversorgung Dormagen (EVD) für Fernwärme und Strom sowie an einem vorhandenen Straßen- und Wirtschaftswegenetz günstig. Auch die Lage der landwirtschaftlichen Flächen von ca. 390 ha Größe, im Umkreis von rund 10 km, auf denen intensiv Rohstoffe für die Produktion von Biomasse (im Wesentlichen Maissilage, Maiskolbenschrot oder Ganzpflanzengetreide) angebaut werden könnten.

Die aufgrund der interkommunalen Integrierten Raumanalyse (IIRA) formulierten Planungsempfehlungen hinsichtlich einer extensiven Landwirtschaft mit ökologisch aufgewerteten Flächen, Abpflanzungen und einem Biotopverbund zwischen dem Worringer Bruch im Osten und dem Chorbusch im Westen stehen hierzu im Gegensatz. Da aber im genannten Umkreis lediglich 3,5 % der landwirtschaftlichen Flächen anlagebezogen der Verwirklichung der Planungsempfehlungen entzogen werden, kann das Vorhaben Biogasanlage im vorgesehenen räumlichen und baulichen Umfang dennoch befürwortet werden. Der Flächennutzungsplan soll im vorgesehenen Plangebiet von „Fläche für die Landwirtschaft“ in „Fläche für die Ver- und Entsorgung“ geändert werden. Die näheren Zweckbestimmungen (Signets) lauten „Biogasanlage“ und „Blockheizkraftwerk“. Durch diese Flächendarstellung wird eine ausschließlich dieser Versorgungsfunktion entsprechende Nutzung gewährleistet; gewerbliche Nutzungen, die nicht im Zusammenhang mit dem Betrieb der Biogasanlage stehen, sind daher auch zukünftig unzulässig.

Sonderbaufläche im Chorbusch
Auf der Grenze zwischen der Stadt Köln und der Stadt Pulheim (Stadtteil Stommelerbusch) befinden sich zwei Flächen mit militärischen Einrichtungen, die in den Flächennutzungsplänen der beiden Städte als „Sonderfläche“ ohne nähere Zweckbestimmung dargestellt sind. Auf das Gebiet der Stadt Köln entfallen rund 7,9 ha. Seit langem ist es Ziel der Stadt Köln, diese Flächen als Waldflächen zu renaturieren, wenn die militärische Nutzung einmal aufgegeben werden sollte. Zunächst steht dem aber die förmliche Anordnung „Aufrechterhaltung einer Schutzbereichsanordnung“ für die Verteidigungsanlage Stommeln entgegen (Amtsblatt Stadt Köln vom 08.12.2004). Seit 1999 ist das Bundesvermögensamt daran interessiert, die militärischen Flächen gewerblich nutzen zu können. Dies hat die Stadt Köln unter Hinweis auf die geplante Freiraumnutzung des Geländes abgelehnt. Mit der Umsetzung der Planungsempfehlungen der interkommunalen Integrierten Raumanalyse (IIRA) und der Änderung der „Sonderbaufläche“ in „Fläche für die Forstwirtschaft - Erholungswald“ soll die Entwicklung abgeschlossen werden.

5.15.2 Versorgung

Der Stadtteil Roggendorf / Thenhoven verfügt über kein voll funktionsfähiges Geschäftszentrum. Die im Stadtteil vorhandenen Einzelhandelsbetriebe, mit Ausnahme von einer kleinen Agglomeration an der Sinnersdorfer Straße, sind ausschließlich den Streulagen zuzurechnen. Daher ist im Sinne des Nahversorgungskonzeptes in der Nähe zum S - Bahn - Haltepunkt (Agglomeration Sinnersdorfer Straße) die Entwicklung eines kleinen Geschäftszentrums vorgesehen. Mit der Entwicklung eines Geschäftszentrums in der Nähe des S - Bahn - Haltepunktes und der Wohnbauarrondierungen wird eine optimale Lage zwischen öffentlichen Personennahverkehr und den Wohnbereichen sowie die Tragfähigkeit eines kleinen Versorgungszentrums angestrebt.

5.15.3 Verkehr

Die wichtigste MIV-Erschließung des Stadtteiles erfolgt über die Sinnersdorfer Straße. Mit der neuen Umgehungsstraße wird der gesamte Durchgangsverkehr in und aus Richtung Worringen, Hackenbroich und auch der Ziel- und Quellverkehr aus den nördlichen Gewerbe- und Industriegebieten um den Ort herumgeleitet und unmittelbar an die A57 angebunden.

Am östlichen Rand des Stadtteils Roggendorf/Thenhoven befindet sich der S-Bahnhaltepunkt Köln-Worringen der S-Bahnlinie S11 (Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach). Die Buslinie 120 verbindet Roggendorf/Thenhoven mit diesem Haltepunkt und übernimmt die Feinerschließung des Stadtteils.

5.15.4 Soziale Infrastruktur

Die Situation im Sozialraum Thenhoven zeigt keine besonders auffälligen sozialen Belastungen und auch keinen erhöhten Jugendhilfebedarf. Auffällig ist jedoch, dass die Eltern von

jedem zweiten Kind welches eine Kindertagsstätte besucht von den Beiträgen befreit sind. Außerdem gibt es einen hohen Anteil von Haupt- und Förderschülern in den Klassen 7 - 9. Im Sozialraum Roggendorf sollte die Entwicklung in der GAG Siedlung (ehemals Gemeinnützige Aktien Gesellschaft für Wohnungsbau) weiter beobachtet werden, um gegebenenfalls frühzeitig mit sozialen Förderungsprogrammen reagieren zu können.

Im Stadtteil bestehen aktuell drei Kindertageseinrichtungen (Further Straße, Gutnickstraße, Fortuinweg) mit insgesamt 8 Gruppen. Eine weitere Einrichtung ist an der Berrischstraße vorgesehen. Damit ist in den Jahren 2010 / 2011 Versorgung der Kinder im Alter von drei bis sechs Jahren ausreichend. Die Versorgungsquote der unter Dreijährigen von 40 % wird jedoch 2010 / 2011 bei weitem nicht erreicht. Mit den geplanten Erweiterungen im Wohnungsbau wird eine weitere Kindertagesstätte erforderlich.

In Roggendorf / Thenhoven liegt die zweizügige Katholische Grundschule an der Gutnickstraße. Das Schulgebäude wurde bedarfsgerecht errichtet und im zweiten Halbjahr des Schuljahres 2002 / 2003 in Betrieb genommen.

Der bisherige Schulstandort Berrischstraße wurde daraufhin aufgegeben. Im Rahmen der Zweizügigkeit sind noch Schulplätze vorhanden. Unter Berücksichtigung der langfristig angedachten Wohnbaumaßnahmen in Roggendorf / Thenhoven mit rund 530 Wohneinheiten wird die Platzkapazität der Grundschule nicht mehr auskömmlich sein. Daher ist am Schulstandort eine bebaubare Erweiterungsfläche vorzusehen, um das Schulgrundstück auf eine Fläche von rund 7.500 m² zu vergrößern. Mit einer Erweiterung auf eine Dreizügigkeit können für die zusätzlich erwarteten Grundschüler wohnortnah Schulplätze angeboten werden. Durch die Konzentration einer Schule, einer Kindertagesstätte und eines Spielplatzes im Blockinnenbereich an der Gutnickstraße ist eine zusammenfassende Darstellung als Gemeinbedarfsfläche sinnvoll.

Im Gebäude Fortuinweg 1 - 2 befindet sich ein Jugendclub. Ansonsten sind die Jugendlichen auf die Einrichtungen in den Stadtteilen Worringen und Chorweiler sowie in der Stadt Dormagen angewiesen.

Im Stadtteil Roggendorf / Thenhoven gibt es nur eine Einrichtung in der sich die älteren Mitbürger treffen können. Dieser Altentreff bietet nur stundenweise und auch nicht an allen Tagen Gelegenheit zur Zusammenkunft.

In der Umgebung von Roggendorf / Thenhoven haben sich auf den landwirtschaftlichen Hofgütern zahlreiche Reitställe etabliert. Die ehemaligen Ackerflächen (hauptsächlich Getreideanbau) sind weitgehend Pferdekoppeln gewichen. Im Nordwesten, jenseits der Umgehungsstraße dominiert ein öffentlicher Golfplatz.

5.16 Stadtteil Worringen (612)

9.134 Einwohner (Stand 12.2008)

5.16.1 Stadtteilentwicklung, Wohnen und Gewerbe

Der Bereich Worringen war bereits zur Steinzeit besiedelt. Der Worringer Bruch war damals ein Siedlungsschwerpunkt. Erstmalig wird Worringen als Siedlung im Jahre 922 erwähnt. Vergleichbar nur mit Zündorf hat sich Worringen gerade im Bereich der alten Kirche ein beinahe mittelalterliches, kleinstädtisches Ortsbild bewahrt. Erhalten sind hier die für die Ablesbarkeit der Geschichte und das Aussehen des städtischen Gefüges wichtigen Hofanlagen wie zum Beispiel der Frohnhof oder die dominante Bautengruppe der mittelalterlichen Kirche. 1921 wurde Worringen nach Köln eingemeindet. In den letzten Jahren hat sich die Einwohnerzahl kaum verändert. Obwohl 76 % aller Wohngebäude Ein- und Zweifamilienhäuser sind, überwiegt nur im westlichen Teil Worringens der Einfamilienhauscharakter.

Der Stadtteil bietet abgesehen von einigen kleineren Baulücken und möglichen Nachverdichtungsbereichen keine größeren Arrondierungsmöglichkeiten für den Wohnungsbau. Die Industrie im Norden und der Worringer Bruch als Naturschutzgebiet beziehungsweise Flora - Fauna - Habitat - Gebiet (FFH - Gebiet) haben die Entwicklung stark eingeschränkt. Auch die neueren Pläne zur Entwicklung eines Retentionsraumes als gesteuertes Überschwemmungsgebiet bieten keine Erweiterungschancen.

Der Bereich um die Straße Auf der Füllenweide hat sich in den vergangenen Jahren durch Baugenehmigungen nach § 34 Bau Gesetzbuch (Bau GB) baulich verdichtet und zu einem Wohngebiet entwickelt. Die so gewachsene städtebauliche Situation ist deshalb in den Flächennutzungsplan aufzunehmen. Auch der Blockinnenbereich an der Bitterstraße sollte im Sinne der Innenentwicklung dem Wohnungsbau zugeführt werden und nicht weiter als Grünfläche vorgehalten werden.

Bei allen weiteren konkretisierenden Planungen sind die Achtsamkeitsabstände zu BImSchG-Anlagen im Sinne des Seveso II-Abkommens zu berücksichtigen.

Arbeitsplätze sind insbesondere in dorftypischen Betrieben vorzufinden, in den Bereichen des Dienstleistungssektors und beim Handwerk ist derzeit noch ein stabiles Arbeitsplatzangebot vorhanden. Die Erwerbsfähigen in Worringen profitieren von den zahlreichen Arbeitsplätzen, die von der Großindustrie (Autoindustrie, Chemieindustrie) im unmittelbaren Einzugsbereich angeboten werden. Der überwiegende Teil der nördlich und westlich gelegenen chemischen Industrie liegt zwar im Stadtteil Worringen, orientiert sich aber mit der verkehrlichen Infrastruktur und Nahversorgung zur Stadt Dormagen.

Das Freizeit- und Erholungspotential des Stadtteils liegt im Süden und Osten. Für die Naherholung bieten sich vor allem der weitgehend natürliche, teilweise landwirtschaftlich genutzte Freiraum zwischen Worringen und den angrenzenden Stadtteilen an. Der Rhein mit seiner Ufer- und Auenlandschaft bietet weitere Erholungspotenziale.

Offene Sportanlagen sind vorhanden. Schulsporthallen, die auch von Vereinen genutzt werden können, ergänzen das Sportstättenangebot.

5.16.2 Versorgung

Im Stadtteil Worringen bestehen mehrere Versorgungsbereiche: das Geschäftszentrum an der St.- Tönnis- Straße / Alte Neusser Landstraße, eine kleinere Ladenkonzentration von im Bereich Hackenbroicher Straße / Bitterstraße sowie Einzelgeschäfte in Streulagen. Der Angebotsschwerpunkt in Worringen liegt eindeutig bei den kurzfristigen Bedarfsgütern. Nur geringe Angebote bestehen auch bei den mittelfristigen Bedarfsgütern. Konkrete Empfehlungen zur Entwicklung der Nahversorgung und des Zentrums bleiben dem Einzelhandelskonzept vorbehalten.

5.16.3 Verkehr

Worringen hat vor allem zu den Verkehrsspitzenzeiten erhebliche Belastungen durch Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre, die die Wohn- und Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen erheblich beeinträchtigen. Die Bereiche der Neusser Landstraße und der Alten Römerstraße werden mit ca. 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag belastet. Es wird viel Schwerverkehr der chemischen Industrie über das Worringer Straßennetz geleitet. Eine Entlastung wird die Veränderung der Zufahrten zu den Industriegebieten im Norden des Stadtteils über den Parallelweg im Stadtteil Roggendorf / Thenhoven bringen.

Der Stadtteil Worringen ist durch den gleichnamigen S-Bahnhaltepunkt der Linie S11 (Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach), der zwischen Roggendorf/Thenhoven und Worringen liegt, an das Schienennetz angebunden. Die Buslinie 120 übernimmt die kleinräumige Er-

schließung der Siedlungsbereiche und die Verbindung zur S-Bahn sowie in das Bezirkszentrum Chorweiler. Durch eine interlokale Buslinie bestehen Verbindungen in die Nachbarstadt Dormagen.

5.16.4 Soziale Infrastruktur

Die soziale Situation im Sozialraum Worringen ist unauffällig und hat sich auch im Vergleichszeitraum zwischen dem Jahr 2000 und 2008 kaum verändert. Sie zeigt im Vergleich zur Gesamtstadt und zu anderen Stadtteilen keinen erhöhten Jugendhilfebedarf.

Derzeit gibt es im Stadtteil vier Kindertagesstätten (Bitterstraße, Evinghover Weg, St. Tönnisstraße und Alte Neußer Landstraße) mit insgesamt 12 Gruppen. Die Versorgungsquote für Kinder von drei bis sechs Jahren ist mit knapp unter 100 % ausreichend, während die vorgegebene Versorgungsquote von 40 % der unter Dreijährigen im Jahre 2010 / 2011 bei weitem nicht ausreicht. Basierend auf der aktuellen Hochrechnung der Einwohnerentwicklung wird in Worringen eine weitere Kindertagesstätte benötigt.

In Worringen werden die beiden zweizügigen Grundschulen, eine Gemeinschaftsgrundschule und eine Katholische Grundschule, an der Straße An den Kaulen geführt. Unter Berücksichtigung der bekannten Wohnbaugebiete sind die Schulgrößen ausreichend.

Die dritte Schule in Worringen ist die 2-zügige HS Holzheimer Weg. Im Juni 2010 hat die Verwaltung im Zusammenhang mit dem Standortkonzept für Hauptschulen in Köln vorgeschlagen, die Hauptschule Holzheimer Weg zum 31.07.2013 zu schließen, da die erforderliche Mindestschülerzahl und Mindestzügigkeit nicht mehr erreicht wird. Darüber hinaus besteht ein sehr hoher Sanierungsbedarf am Schulgebäude.

Der Rat der Stadt Köln ist in seiner Sitzung am 13.07.2010 diesem Vorschlag nicht gefolgt, sondern hat beschlossen, den Schulbetrieb der Gemeinschaftshauptschule zunächst fortzusetzen und den Schulstandort Holzheimer Weg zu erhalten, sofern hier der Bedarf für eine Schule der Sekundarstufe I im Rahmen der Schulentwicklungsplanung für den Bezirk Chorweiler nachgewiesen werden kann.

Zwischen Worringen und Roggendorf / Thenhoven liegt das Jugendzentrum Krebelshof unter Trägerschaft des Krebelshof e.V. Mit dem großen und sehr gut ausgestatteten Jugendzentrum Krebelshof ist der Stadtteil Worringen überdurchschnittlich gut versorgt.

In Worringen besteht eine vollstationäre Dauerpflegeeinrichtung mit ca. 80 Plätzen, darüber hinaus gibt es vier Altentreffs.

6. Auswirkungen der Planung

Die strukturellen Grundzüge des Flächennutzungsplanes stimmen mit den Zielen der Stadtentwicklung und der Raumordnung und Landesplanung nach wie vor überein, jedoch eine neue Bevölkerungsprognose bis 2025 sowie zahlreiche vom Rat der Stadt Köln in den letzten Jahren beschlossene Programme, Konzepte und Planungen machten auch in diesem Stadtraum eine großräumliche Fortschreibung des Flächennutzungsplans erforderlich.

Die Reduzierung der Natur- und Erholungsräume sowie die Zunahme der Flächenversiegelung und der Umweltbelastungen erforderten eine sensible, qualitative und möglichst umfassende Betrachtung und Bewertung des Untersuchungsraumes. Um eine umfassende Analyse und Bewertung aller Abwägungsbelange zu garantieren, wurde zur Einleitung der formel-

len Fortschreibung des Flächennutzungsplanes wieder die Erstellung einer „Integrierten Raumanalyse (IRA)“ vorgeschaltet. Aufgrund der räumlichen Zusammenhänge und Verflechtungen mit den Nachbarstädten Hürth, Frechen und Pulheim wurde erstmals eine stadtübergreifende „Interkommunale Integrierte Raumanalyse (IIRA)“ erstellt.

Auf der Grundlage der Planungsempfehlungen zur IIRA entstand ein Abwägungsmaterial als Grundlage für Entscheidungen zur qualitativen Freiraum- und Siedlungsentwicklung und zu möglichen Verflechtungen räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten.

Mit der 4. Fortschreibung Köln Nordwest werden in einem weiteren großen linksrheinischen Teil des Flächennutzungsplanes ebenfalls die in den letzten Jahren beschlossenen grundsätzlichen Planungsvorgaben umgesetzt und verräumlicht.

Unter Berücksichtigung der nach wie vor positiven Bevölkerungsentwicklung, des insbesondere damit verbundenen Wohnungsbedarfs und der erforderlichen sozialen und technischen Infrastrukturausstattung galt es, alle Stadtteile mit ihren Entwicklungsspielräumen zu untersuchen und mit den ökologischen Untersuchungsergebnissen in einen ausgewogenen siedlungsräumlichen Zusammenhang zu stellen.

Unter Berücksichtigung einer guten Verkehrserschließung der Siedlungsbereiche, des gesamten Untersuchungsraumes und der Region wurden bei besonderer Betrachtung des Bestandes und des Bedarfes der Infrastrukturversorgung der Stadtteile Wohnbauarrondierungen vorgenommen. Die sensible Entwicklung der Stadtteile, die Betrachtung und Würdigung des Sozialraumes und der bestehenden Verhältnisse wirkte sich ebenso auf die Darstellung zusätzlicher Sozialeinrichtungen aus, wie die damit verbundenen Empfehlungen auf anderen planerischen Ebenen tätig zu werden.

Die grundsätzliche Zielsetzung der Innenentwicklung vor einer zusätzlichen Freirauminanspruchnahme hatte einen besonderen Stellenwert.

Es entstand unter Beachtung naturräumlicher Tabuzonen, der ökologischen Vernetzung von schutzwürdigen Gebieten und unter Abwägung aller anderen Umweltbelange mit den siedlungsgeografischen und städtebaulichen Belangen eine Planung, die den Zielen der Stadtentwicklung und den Bedürfnissen der Bevölkerung in den Grundzügen gerecht wird.

Bilanzierung im Sinne Landesentwicklungsplanung (Flächenausgleich)

Neuausweisung von Bauflächen und Aufgabe von Bauflächen

Neue Bauflächen

Stadtbezirk 3

Wohnbauflächen:

• Junkersdorf	„Ludwig-Jahn-Str.	W 306 a	3,7 ha
	„ehem. Friedhofsfläche“	W 306 b	1,9 ha
• Widdersdorf	“Dachsweg/Im Kamp”	W 309 b	4,7 ha

Stadtbezirk 6

Wohnbauflächen:

• Merkenich,Rheinkassel	„Nordrand“	W 601 a	2,0 ha
• Merkenich	„Kolmarer Str.“	W 601 c	3,3 ha
• Merkenich,Langel	„Langel SüdWest“	W 601 b	3,3 ha
• Esch/Auweiler	„Esch-NW“	W 607 a	3,7 ha
	„Auweiler NW“	W 607 b	6,7 ha
	„Esch-Versorgungsbereich“	W 607 d	2,2 ha
	„Auweiler-Ost“	W 607 e	10 ha
	„Auweiler-Süd“	W 607 f	2,7 ha
	„Auweiler-West“	W 607 g	1,6 ha
• Heimersdorf	„Volkhovener Weg“	W 604	2,5 ha
• Roggendorf/Thenhoven	„Quettingshof”	W 611 a	6,9 ha
	“Mottenkaul”	W 611 b	5,6 ha
	“Baptiststr.”	W 611 c	4,8 ha
• Worringen	“Auf der Füllenweide”	W 612	0,5 ha
• Fühlingen	„Heinrichshofweg“	W 602 a	7,0 ha
	„Hauweweg“	W 602 b	0,8 ha

Neue Wohnbauflächen insgesamt **75,7 ha**

Gewerbeflächen:

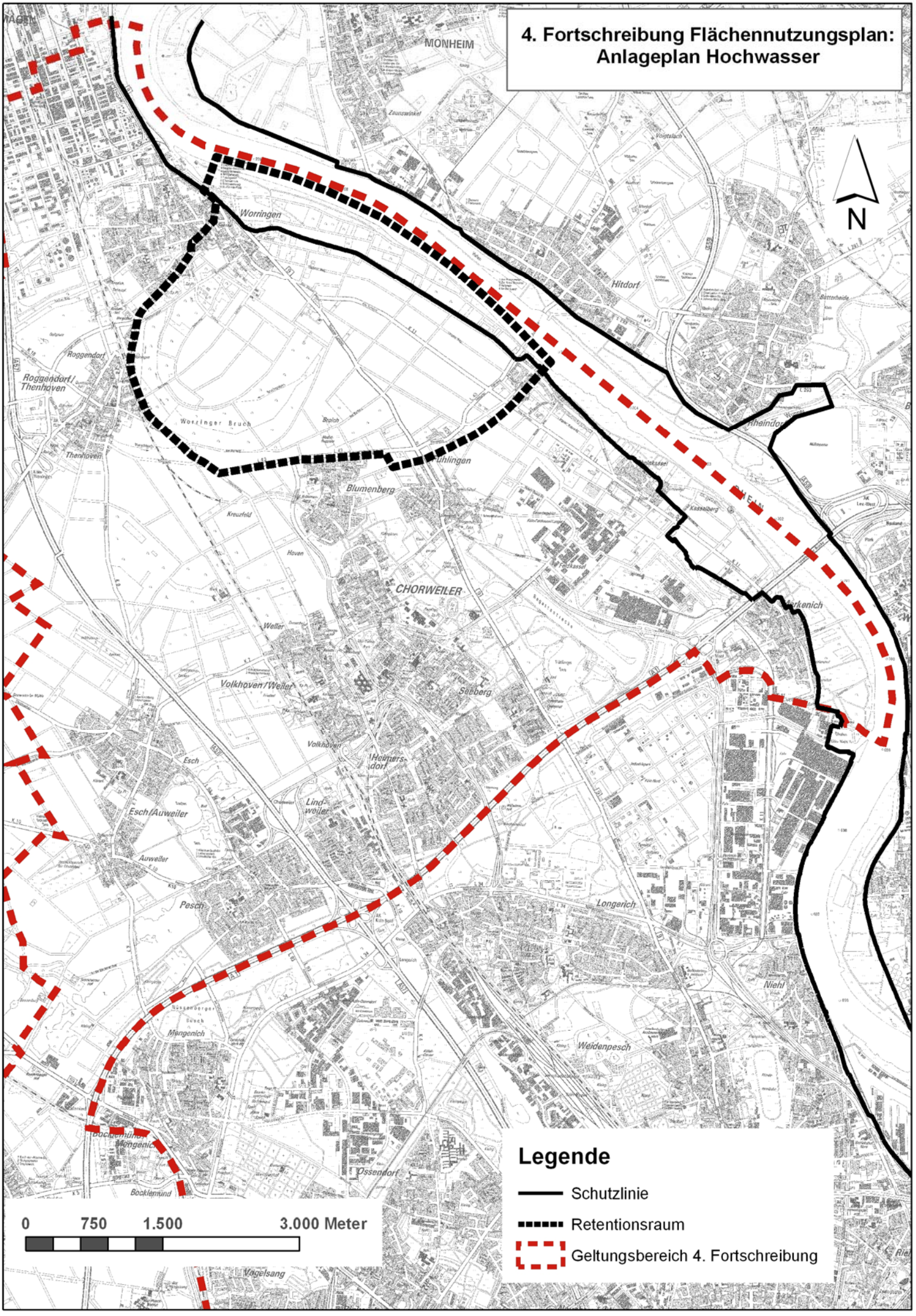
• Merkenich	„Erweiterung-Langel“	G 601	3,8 ha
• Esch	„Erweiterung GE-Pesch“	G 606	6,4 ha

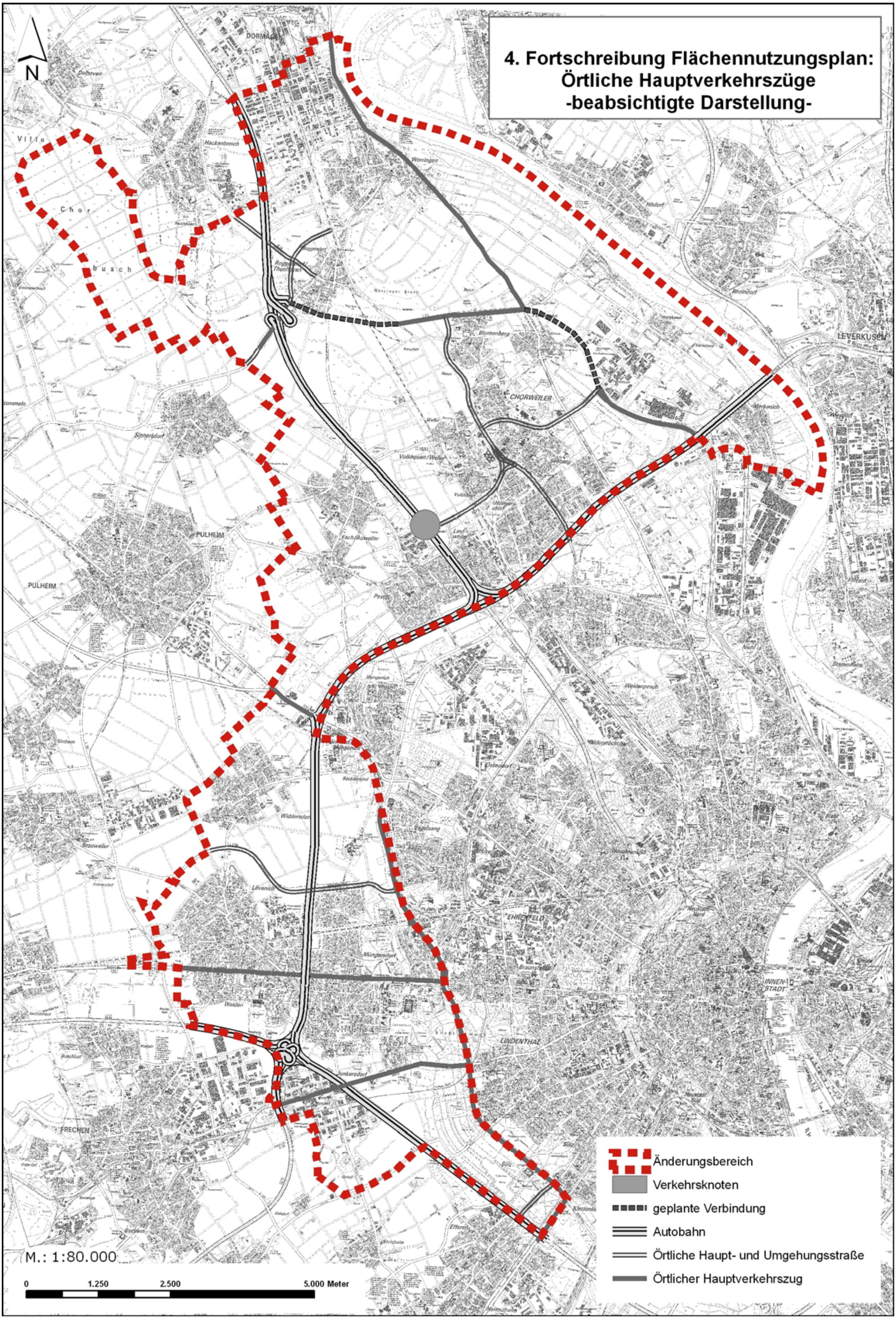
Neue Gewerbeflächen insgesamt **10,2 ha**

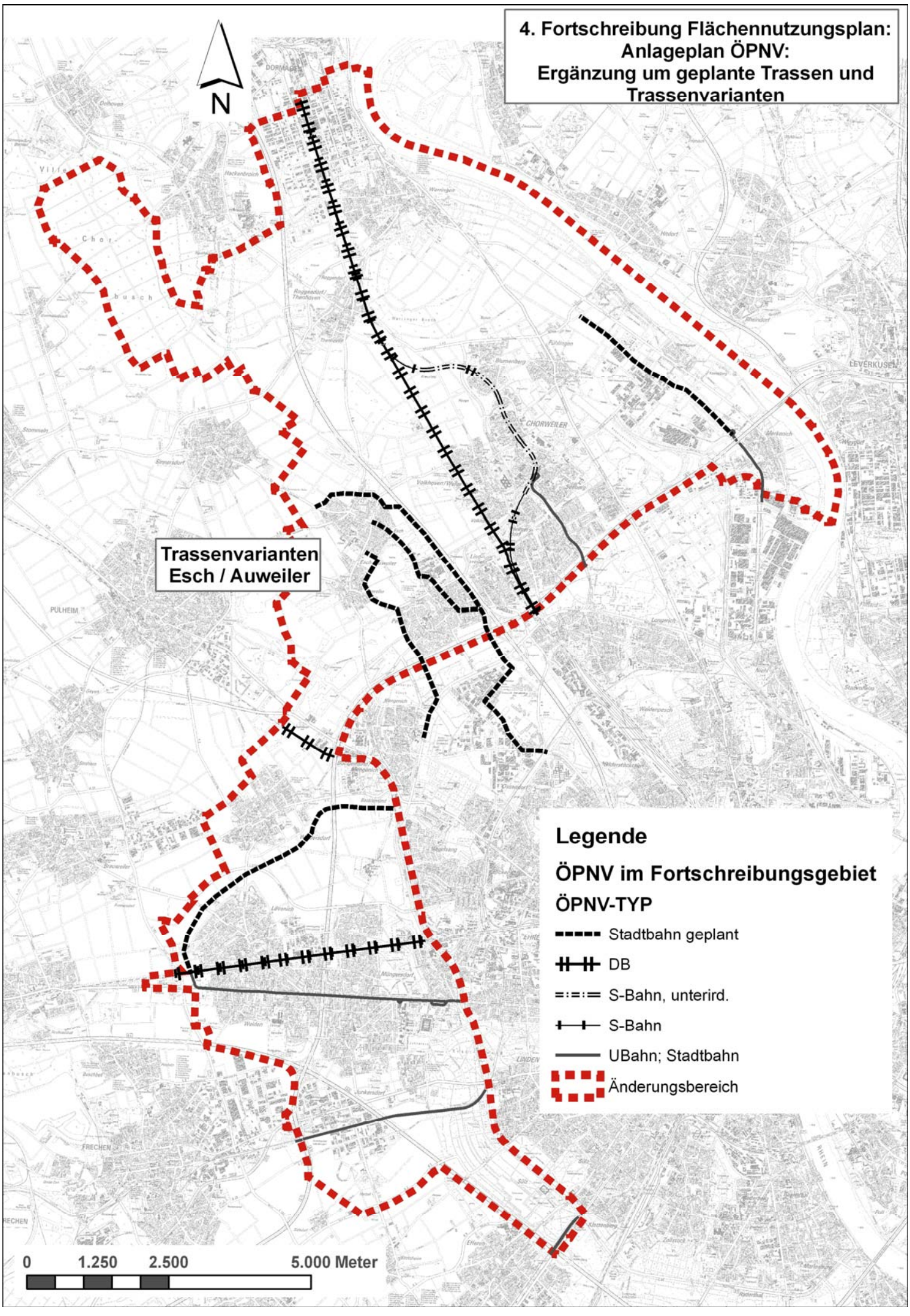
Neue Bauflächen insgesamt **85,9 ha**

Flächenaufgabe

„Alte Römer Str.“	28,7 ha
Ehem.Rennbahngel. Rog./Thenh	85,0 ha
Aufgabeflächen insgesamt	**113,7 ha**
+ Zurückstellung Kreuzfeld	46,7 ha


4. Fortschreibung Flächennutzungsplan:
Anlageplan Hochwasser
N
MONHEIM
Worringen
Hitdorf
Roggendorf
Roggendorf / Thenhoven
Thenhoven
Worringer Bruch
Uhlingen
Blumenberg
Kreuzfeld
Hoven
CHORWEILER
Weiler
Volkhoven / Weiler
Seeberg
Volkhoven
Heimers-dorf
Lind-weiler
Esch
Esch / Auweiler
Auweiler
Pesch
Mengenich
Bocklemünd / Mengenich
Bocklemünd
Ossendorf
Vogelsang
Longerich
Niehl
Weidenpesch
Merkenich
Kasselberg
0
750
1.500
3.000 Meter
Legende
Schutzlinie
Retentionsraum
Geltungsbereich 4. Fortschreibung


4. Fortschreibung Flächennutzungsplan:
Örtliche Hauptverkehrszüge
-beabsichtigte Darstellung-
N
Änderungsbereich
Verkehrsknoten
geplante Verbindung
Autobahn
Örtliche Haupt- und Umgehungsstraße
Örtlicher Hauptverkehrszug
M.: 1:80.000
0
1.250
2.500
5.000 Meter
Hackenbreich
Worringen
Hitdorf
Rheindorf
LEVERKUSEN
Blumenberg
CHORWEILER
Merkenich
Sinnersdorf
Volkhoven/Weiler
PULHEIM
Esch/Auweiler
Auweiler
Pesch
Longerich
Widdersdorf
Brauweiler
Lövenich
EHRENFELD
Müngersdorf
Braunsfeld
INNEN-
STADT
Weiden
LINDENTHAL
Junkersdorf
FRECHEN


4. Fortschreibung Flächennutzungsplan:
Anlageplan ÖPNV:
Ergänzung um geplante Trassen und Trassenvarianten
N
Trassenvarianten
Esch / Auweiler
Legende
ÖPNV im Fortschreibungsgebiet
ÖPNV-TYP
Stadtbahn geplant
DB
S-Bahn, unterird.
S-Bahn
UBahn; Stadtbahn
Änderungsbereich
0
1.250
2.500
5.000 Meter