



**Geschäftsführung  
Rahmenplanungsbeirat Braunsfeld /  
Müngersdorf / Ehrenfeld**

Herr Jennrich-von Papen

Telefon: (0221) 221-26391

Fax: (0221) 221-28493

E-Mail: stefan.jennrich-vonpapen@stadt-koeln.de

Datum: 25. April 2012

**Niederschrift**

über die

**10. Sitzung des Rahmenplanungsbeirates Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld** in der Wahlperiode 2009/2014 am Dienstag, dem 17.04.2012, 19:00 Uhr bis 21:00 Uhr, Bezirksrathaus Lindenthal, Großer Sitzungssaal (7. Etage)

**Anwesend waren:**

**Vorsitzende**

Herr Rolf Sewczyk

Friedrich Wassermann GmbH & Co KG

Herr Werner Binz

IG Ehrenfeld

**Stimmberechtigte Mitglieder**

Herr Helmut Altenstein

Bürgerschaft

Herr Ulrich Becher

Dornieden GmbH

Herr Rolf Becker

Fa. Felix Böttcher

Herr Nikolaus Bock von Wülfigen

Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger

Frau Hildegard Jahn-Schnelle

Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.

Herr Alexander Juffa

Bürgerschaft

Frau Anne-Sybill Meindl

Architektin

Herr Thomas Wilms

Fa. Wilms Metallmarkt

**Zusätzlich anwesende stellvertretende Mitglieder (ohne Stimmrecht)**

Herr Harald Schäfer

Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger

**Nicht stimmberechtigte Mitglieder**

Frau Angelika Burauen

Bündnis 90/Die Grünen Lindenthal

Frau Helga Blömer-Frerker

Bezirksbürgermeisterin Lindenthal

Herr Horst Nettesheim

CDU Lindenthal

Herr Joachim Vogel

FDP Lindenthal

## **Verwaltung**

Herr Burek	Amt für Straßen und Verkehrstechnik
Herr Heinrich Funk	Stadtplanungsamt
Herr Walter Stocker	Leiter Bürgeramt Lindenthal
Herr Stefan Jennrich-von Papen	Amt für Stadtentwicklung und Statistik

## **Gäste**

Herr Peter Gwiasda (Planungsbüro VIA eG)  
Mehrere Bürgerinnen und Bürger

## **Entschuldigt fehlen:**

Herr Rolf Becker (SPD), Frau Petra Bossinger, Herr Franz-Georg Heggemann,  
Herr Olaf Iwan, Herr Hans-Peter Juretzki, Herr Sven Nowak, Herr Martin Schmittseifer,  
Frau Lisa Steinmann, Herr Niklas Kienitz, Herr Ralf Klemm, Herr Joachim Schulz,  
Frau Scheunemann (Bürgeramt Ehrenfeld), Frau Sabine Voggenreiter,  
Herr Richard F. Wagner, Herr Bezirksbürgermeister Josef Wirges und Herr Peter Zaun.

## **Tagesordnung**

### **I. Öffentlicher Teil**

- 1 Begrüßung und Verabschiedung einer Tagesordnung**
- 2 Bürgerfragestunde**
- 3 Umgestaltung der Stolberger Straße**
- 4 Berichte aus den Bezirksvertretungen**
- 5 Mitteilungen der Verwaltung**
  - 5.1 Bericht aus dem Stadtentwicklungsausschuss und Verkehrsausschuss
  - 5.2 Offenlage und Bürgerbeteiligungstermine zu Planverfahren
- 6 Verwaltungsvorlagen (Beschlussempfehlung an die Bezirksvertretungen)**
- 7 Vorhaben der Verkehrsplanung**
- 8 Rahmenplanungsrelevante Bauvorhaben**
- 9 Anträge**
- 10 Anfragen**
  - 10.1 Anfrage-Nr. 04/2012: Bauvorhaben Vogelsanger Straße 197/197a (Ecke Lichtstraße)
  - 10.2 Anfrage-Nr. 05/2012: Verkehrliche Erschließung der Neubauprojekte Max-Wallraf-Höfe und Max 13
  - 10.3 Anfrage-Nr. 06/2012: Firma Akzo-Nobel am Standort Bickendorf
  - 10.4 Anfrage-Nr. 07/2012: HGK-Brücke und Bauvorhaben Weinsbergstraße 195
  - 10.5 Anfrage-Nr. 08/2012: Braunsfelder Marktplatz/Güterbahnhof
- 11 Verschiedenes**

## Öffentlicher Teil

1	<p><b>Begrüßung und Verabschiedung einer Tagesordnung</b></p> <p>Die stellvertretenden Vorsitzenden Herr Sewczyk und Herr Binz begrüßen die Anwesenden zur 10. Sitzung des Rahmenplanungsbeirates in der Wahlperiode 2009-2014 und fragen nach Ergänzungen zur Tagesordnung.</p> <p>Da keine Änderungswünsche vorliegen, wird die Tagesordnung einstimmig in der vorliegenden Form beschlossen.</p>
2	<p><b>Bürgerfragestunde</b></p> <p>Keine Wortmeldungen.</p>
3	<p><b>Umgestaltung der Stolberger Straße</b></p> <p>Herr Gwiasda trägt die im Auftrag der Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger (IGBB) erarbeiteten Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes der Stolberger Straße anhand einer Power-Point-Präsentation vor. Der Vortrag ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.</p> <p>In der anschließenden Diskussion bemerkt Bezirksbürgermeisterin Frau Blömer-Frerker an, dass für sie der Vorschlag zur straßenmittigen Anordnung von LKW-Aufstellplätzen den Charakter einer Gewerbestraße eher verstärkt. Durch die Verbesserungen für den Fahrradverkehr wird künftig die Stolberger Straße eine gute Alternativroute sein. Herr Gwiasda antwortet, dass die LKW-Aufstellplätze nur einen ca. 400 m langen Abschnitt der Stolberger Straße eingerichtet werden sollen. Heute werden dort die LKW im Seitenbereich abgestellt, der bei Einrichtung der separaten LKW-Abstellspur frei bleiben kann. Zudem wird die vorgesehene LKW-Abstellfläche die meiste Zeit des Tages ungenutzt sein und hat auf den fließenden Verkehr einen geschwindkeitsdämpfenden Effekt, da der Straßenquerschnitt optisch verkleinert werde. Auf Nachfragen von Herrn Altenstein antworten Herr Gwiasda und Herr Becker von der Fa. Böttcher, dass die vorgesehene Aufstellfläche Platz für 8 LKW bietet. Heute parken in diesem Bereich am Rand der Stolberger Straße i.d.R. ca. 2 bis 4 LKW, vorrangig morgens in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr, um die Einfahrt auf das Betriebsgelände abzuwarten. Derzeit dürfen die Fahrer während der Wartezeit die Fahrzeuge nicht verlassen.</p> <p>Herr Becher hält die Lösung mit der straßenmittigen LKW-Aufstellfläche für einen interessanten Vorschlag, hat aber Sicherheitsbedenken. Herr Bock von Wülfringen erklärt für die IGBB, dass hier eine funktionierende Lösung gemeinsam mit dem betroffenen Betrieb gesucht wurde. Heute führt die Abstellung der LKW in den Seitenbereichen oft zu chaotischen Situationen, u. a. durch notwendige Slalomfahrten des fließenden Verkehrs. Herr Schäfer ergänzt, dass die Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr, wie sie bereits beschlossen wurde, nur im Zusammenhang mit der hier vorgeschlagenen LKW-Aufstellspur auf dem Mittelstreifen funktioniert.</p> <p>Herr Burek vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik hält die vorgeschla-</p>

	<p>genen Vorschläge grundsätzlich für umsetzbar. Fragen stellen sich bzgl. der rechtlichen Regelung zu der ausschließlichen Nutzung als Aufstellspur für LKW. Weiterhin ist eine ausreichende Sicht beim Aus- und Einfahren in die Sonderspur sicherzustellen.</p> <p>Herr Gwiasda antwortet, dass hier ggf. eine Zweckbestimmung für den Bereich festgelegt werden muss, ähnlich wie bei den bekannten LKW-Aufstellspuren an Fährschiffterminals. Die rechtlichen Details sind im weiteren Verfahren zu prüfen. Die LKW werden grundsätzlich nur in einer Richtung aufgestellt und rücken weiter vor, bis die Abfertigung im Betrieb vorgenommen werden kann.</p> <p>Eine Bürgerin fragt nach der Lage der vorgeschlagenen drei Straßenüberquerungen. Herr Gwiasda teilt mit, dass diese für den Bereich der Grundschule Geilenkircher Straße sowie für zwei weitere noch festzulegende Standorte, ggf. in der Ausführung als Zebrastreifen, vorgesehen sind.</p> <p>Eine weitere Bürgerin fragt nach dem Realisierungszeitraum der bereits beschlossenen und geplanten Radfahrstreifen beiderseits der Stolberger Straße. Herr Burek teilt mit, dass die Umsetzung aufgrund der Haushaltssperre derzeit ausgesetzt ist. Eine Realisierung ist wegen des vordringlichen Bedarfs evt. in der zweiten Jahreshälfte 2012 nach dem Beschluss des Haushaltes möglich.</p> <p>Herr Bock von Wülfigen betont, dass eine Realisierung der Radfahrstreifen ohne Einrichtung der straßenmittigen LKW-Aufstellfläche im Bereich der Fa. Böttcher problematisch ist und wenig Sinn mache. Herr Altenstein ergänzt, dass die LKW-Spur evt. vorab zu Testzwecken durch einfache Markierungen festgesetzt werden könnte. Auch Bezirksbürgermeisterin Frau Blömer-Frerker spricht sich für die Realisierung von Radfahrstreifen und LKW-Aufstellspur in einem aus. Aus diesem Grund stellt Herr Bock von Wülfigen folgenden Antrag zur Abstimmung:</p> <p><b>Beschluss:</b></p> <p>"Der Rahmenplanungsbeirat empfiehlt der Bezirksvertretung Lindenthal, die Verwaltung zu beauftragen, die ausgearbeiteten Vorschläge des Planungsbüros VIA zur Umgestaltung des Straßenraumes der Stolberger Straße (siehe Anlage) zeitnah in die bestehende Radwegeplanung einzuarbeiten und dafür eine konkrete Umsetzung vorzulegen."</p> <p><b>Abstimmungsergebnis:</b>  <b>- einstimmig <u>beschlossen</u></b></p>
--	--

<p><b>4</b></p>	<p><b>Berichte aus den Bezirksvertretungen</b></p> <p>Bezirksbürgermeisterin Frau Blömer-Frerker teilt mit, dass in der Sitzung der Bezirksvertretung Lindenthal am 19. März 2012 die Vorlage zur Verkehrserschließung des Rahmenplanungsgebietes Braunsfeld/Ehrenfeld (Vorlagen-Nummer 3655/2011) ohne Änderungen beschlossen wurde.</p>
-----------------	---

<b>5</b>	<b>Mitteilungen der Verwaltung</b>
<b>5.1</b>	<p><b>Bericht aus dem Stadtentwicklungsausschuss und Verkehrsausschuss</b></p> <p>Es liegen keine aktuellen Informationen für den Rahmenplanungsbeirat vor.</p>
<b>5.2</b>	<p><b>Offenlage und Bürgerbeteiligungstermine zu Planverfahren</b></p> <p>Herr Jennrich-von Papen teilt mit, dass sich der Bebauungsplanentwurf 'Grüner Weg' vom 26. April bis zum 11. Mai 2012 erneut in der Offenlage befindet. Grund hierfür ist eine Optimierung bzgl. der Abstandsflächen während des jeweiligen Baufortschritts durch Änderungen der Baulinien sowie der textlichen Festsetzungen.</p>

<b>6</b>	<b>Verwaltungsvorlagen (Beschlussempfehlungen an die Bezirksvertretungen)</b>
	Es liegen keine Verwaltungsvorlagen vor.

<b>7</b>	<b>Vorhaben der Verkehrsplanung</b>
<b>7.1</b>	<p><b>Verkehrerschließung für das Rahmenplanungsgebiet Braunsfeld/Ehrenfeld</b> <b>Vorlagen-Nummer 3655/2011</b></p> <p>Diese Vorlage wurde bereits in der Sondersitzung des Beirates am 6. März 2012 einstimmig beschlossen. Herr Burek vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik ergänzt, dass hierzu in der nächsten Woche ein weiterer Termin bei der Bezirksregierung stattfindet. Auf Nachfrage teilt Herr Burek weiter mit, dass die offenen Grundstücksfragen bisher noch nicht gelöst werden konnten. Die Lösung der Grundstücksproblematik ist Bedingung zur Durchführung eines verkürzten Verfahrens.</p> <p>Herr Juffa gibt zu der in der Vorlage dargestellten Planung folgende Anregungen für die weiteren Planungsschritte zu Protokoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Anbindung des Weges in Richtung Kleingartenanlage an die Stolberger Straße weist einen fahrgeometrisch ungünstigen Winkel für Radfahrer auf. Aus Richtung Kreisverkehr sollte hier eine Eckausrundung vorgesehen werden. Auf einen Bord sollte an dieser Stelle verzichtet werden (Sturzgefahr).</li> <li>- In Höhe der stadtauswärtigen Bushaltestelle ist ein Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und abbiegendem Kfz-Verkehr vorprogrammiert. Um dies zu vermeiden, müsste der Schutzstreifen hinter dem Zebrastreifen beginnen und in Richtung Wendelinstraße fortgesetzt werden. Zudem sollte er an dieser Stelle rot eingefärbt werden.</li> <li>- Die Querschnittsaufteilung zwischen Wendelinstraße und Kreisverkehr weist eine Breite von 1,5 m für den Schutzstreifen auf. Dies ist ausreichend. Um jedoch Konflikte mit dem Schwerverkehr zu vermeiden sollte die Kfz-Fahrspur auf jeweils 2,75 m verbreitert werden. Aufgrund der</li> </ul>

	<p>ausreichend breiten Nebenanlagen sollte dies kein Problem darstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf der Stolberger Straße in Richtung Maarweg sind unmittelbar hinter dem Kreisverkehr Senkrechtparkstände vorgesehen. Bei dieser Anordnung ist die Sicht auf den fließenden Verkehr eingeschränkt. Insbesondere der am rechten Fahrbahnrand fahrende Radfahrer kann hier bei Ausparkvorgängen leicht übersehen werden.</li> </ul>
--	--

<b>8</b>	<p><b>Rahmenplanungsrelevante Bauvorhaben</b></p> <p>Herr Schäfer fragt nach der angekündigten Ansiedlung der gemeinsamen Firmensitze von Citroen und Peugeot (neu 'Autokonzern PSA Peugeot-Citroen') in Köln, hier soll auch der Standort an der Widdersdorfer Straße im Gespräch sein. Ebenso habe von Plänen eines Projektentwicklers für die Bebauung des Grundstückes 'Stolberger Bogen' gehört. Der Verwaltung sind hierzu keine konkreten Planungen bekannt.</p> <p><i>Nachrichtlich wird zur Niederschrift noch mitgeteilt, dass die an der Linnicher Straße ansässige Firma Pfeifer und Langen rund 8.000 qm Bürofläche auf dem ehemaligen RTL-Gelände an der Aachener Straße in Junkersdorf anmieten wird. Der Bezug der zur neuen Firmenzentrale modernisierten Büroimmobilie wird voraussichtlich im dritten Quartal dieses Jahres stattfinden.</i></p>
----------	---

<b>9</b>	<p><b>Anträge</b></p> <p>Es liegen keine Anträge vor.</p>
----------	---

<b>10</b>	<p><b>Anfragen</b></p>
<b>10.1</b>	<p>Anfrage-Nr. 04/2012: Bauvorhaben Vogelsanger Straße 197/197a (Ecke Lichtstraße)</p> <p>Der Rahmenplanungsbeirat nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis. Herr Altenstein fragt in diesem Zusammenhang, wie lange eine positive beschiedene Bauvoranfrage gilt. Herr Funk vom Stadtplanungsamt antwortet, dass lt. § 71 der Bauordnung NRW ein erteilter Vorbescheid eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren hat.</p>
<b>10.2</b>	<p>Anfrage-Nr. 05/2012: Verkehrliche Erschließung der Neubauprojekte Max-Wallraf-Höfe und Max 13</p> <p>Herr Burek beantwortet die Anfrage mündlich. Er teilt mit, dass im Bereich des Projektes der Max-Wallraf-Höfe bisher 40 Stellplätze vorhanden waren und mit der Neubebauung 59 Stellplätze geplant sind. Im Bereich des Vorhabens 'Max-13' stehen den bisherigen 69 Stellplätzen 73 geplante gegenüber. Aufgrund dieser geringen Steigerung und damit fehlender zusätzlicher nennenswerter Verkehrszuwächse hält die Verwaltung ein separates Verkehrsgutachten für diesen Bereich für entbehrlich.</p> <p>Herr Becher, Herr Becker, Herr Bock von Wülfigen und eine Bürgerin entgegen, dass bereits durch die in letzter Zeit vorgenommenen zahlreichen</p>

	<p>Aufstockungen in diesem Bereich ein extremer Parkdruck entstanden ist und die hier ca. 200 neu entstehenden Wohnungen die Situation noch einmal deutlich verschärfen werden. Zudem wird dieses insbesondere auf der Eupener Straße zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung führen. Hier sind innovative Konzepte gefordert, wie z.B. die Mehrfachnutzung vorhandener Stellplatzanlagen des Einzelhandels, die Einrichtung von Quartiersgaragen bzw. Tiefgaragen und/oder die Festsetzung eines Mindeststellplatzschlüssels für Neubauten. Aus diesem Grund stellt Herr Bock von Wülfigen folgenden Antrag zur Abstimmung:</p> <p><b>Beschluss:</b></p> <p>"Der Rahmenplanungsbeirat empfiehlt der Bezirksvertretung Lindenthal, die Verwaltung zu beauftragen, unter Berücksichtigung der neuen Bauvorhaben im Bereich Eschweiler Straße, Echternacher Straße, Eupener Straße und Max-Wallraf-Straße, die künftigen verkehrlichen Belastungen sowohl beim fließenden als auch beim ruhenden Verkehr zu überprüfen und ggf. geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung einer geordneten Verkehrsabwicklung vorzuschlagen."</p> <p><b>Abstimmungsergebnis:</b>  <b>- einstimmig <u>beschlossen</u></b></p>
<p><b>10.3</b></p>	<p>Anfrage-Nr. 06/2012: Firma Akzo-Nobel am Standort Bickendorf</p> <p>Der Rahmenplanungsbeirat nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis. Herr Sewczyk schlägt vor, das Angebot der Geschäftsführung der Firma Akzo Nobel Design anzunehmen und diese zu einer der nächsten Sitzungen zusammen mit einem Vertreter des Amtes für Wirtschaftsförderung einzuladen.</p>
<p><b>10.4</b></p>	<p>Anfrage-Nr. 07/2012: HGK-Brücke und Bauvorhaben Weinsbergstraße 195</p> <p>Der Rahmenplanungsbeirat nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.</p>
<p><b>10.5</b></p>	<p>Anfrage-Nr. 08/2012: Braunsfelder Marktplatz/Güterbahnhof</p> <p>Der Rahmenplanungsbeirat nimmt die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis. Herr Funk ergänzt auf Anfrage, dass der Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes (VEP) zur letzten Sitzung der Bezirksvertretung Lindenthal am 17. März 2012 bei der Verwaltung noch nicht vorlag. Da zuvor noch die umfangreiche Verwaltungsabstimmung durchgeführt werden muss, ist mit der Vorlage zur Einleitung des Verfahrens verbunden mit der Durchführung der vorgezogenen Öffentlichkeitsbeteiligung frühestens im Sommer 2012 zu rechnen.</p>

<b>11</b>	<b>Verschiedenes</b>  Herr Altenstein fragt nach dem aktuellen Sachstand zu dem ehemals geplanten Hochhaus im Bereich Gleisdreieck.  Herr Jennrich-von Papen vom Stadtentwicklungsamt teilt mit, dass bereits 2003 für diesen Bereich ein VEP-Verfahren eingeleitet wurde. Die Auslegung fand 2007 statt. Seitdem gab es von dem Investor keinerlei Anzeichen mehr, dass Projekt in dieser Form zu realisieren. Bei der Verwaltung gibt es deshalb Überlegungen, das Verfahren einzustellen.
-----------	--

Sitzungsende: 21:00 Uhr

Die nächste Sitzung findet am Dienstag, den **19. Juni 2012** um 19:00 Uhr im Bezirksrathaus Ehrenfeld statt.

gez. Rolf Sewczyk, Werner Binz (Stellvertretende Vorsitzende)  
Freigabe: 21. Mai 2012

## **STOLBERGER STRASSE IN BRAUNSFELD**

Vorschläge für die  
Umgestaltung des Straßenraumes

**Im Auftrag der IGBB**  
Interessengemeinschaft  
Braunsfelder Bürger

Köln, den 30. März 2012

# **STOLBERGER STRASSE IN BRAUNSFELD**

## **Ergebnisbericht**

Im Auftrag der IGBB  
Interessengemeinschaft Braunschfelder Bürger  
ermöglicht durch die freundliche finanzielle Unterstützung:  
des Köln-Agenda-Vereins  
der Bezirksvertretung Lindenthal  
des Bürgervereins Müngersdorf  
und einzelner Braunschfelder Bürger

erstellt durch:  
**Planungsbüro VIA eG**  
Marspfortengasse 6  
50667 Köln  
Tel. 0221 / 789 527-20  
Fax 0221 / 789 527-99

### **Bearbeitung:**

Peter Gwiasda  
Wienke Bellmann  
Andrea Bader

30. März 2012

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielsetzung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Lage im Verkehrsnetz und städtebauliches Umfeld .....</b>	<b>6</b>
2.1	Lage und Bedeutung im Verkehrsnetz .....	6
2.1.1	Plandarstellungen von 1992 bis 2007 .....	6
2.1.2	Rahmenplanung Braunsfeld/ Müngersdorf/ Ehrenfeld .....	8
2.2	Die Stolberger Straße in ihrem Umfeld.....	10
2.3	Die Kfz-Belastung der Stolberger Straße heute und künftig .....	12
<b>3</b>	<b>Anforderungen an den Straßenraum und Grundsatzlösung.....</b>	<b>17</b>
3.1	Anforderungen durch den Fußgängerverkehr .....	17
3.2	Anforderungen des Radverkehrs .....	18
3.3	Anforderungen des Kfz- und Busverkehrs.....	20
3.4	Flächenanspruch Parken .....	21
3.5	Bespiele für Straßenquerschnitte .....	22
3.6	Vorschlag für die Querschnittsaufteilung .....	23
3.6.1	Heutiger Straßenquerschnitt.....	23
3.6.2	Künftiger Straßenquerschnitt.....	23
<b>4</b>	<b>Sonderfragestellungen .....</b>	<b>26</b>
4.1	Knoten Stolberger Straße/ Maarweg .....	26
4.2	Grundschule Stolberger Str.....	27
4.3	Lkw-Warteflächen vor der Fa. Böttcher .....	29
<b>5</b>	<b>Fazit und Maßnahmenprogramm .....</b>	<b>31</b>
<b>6</b>	<b>Quellen.....</b>	<b>33</b>

## 1 Zielsetzung

Aus Sicht der Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger (IGBB) müssen die Verkehrsverhältnisse im Zuge der Stolberger Straße verbessert werden. Im Mittelpunkt dieser Überlegungen stehen die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs, die straßenräumliche Qualität und die Lösung einzelner Konfliktpunkte. Insbesondere die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr sollen verbessert werden.

Dabei ist noch nicht beabsichtigt ein vollständiges Gestaltungskonzept vorzulegen, sondern wesentliche Grundzüge für einzelne Straßenabschnitte festzulegen. Das Ergebnis soll dann eine Strategie für die zukünftige Entwicklung der Stolberger Straße sein. Dabei ist sind folgende Voraussetzungen zu berücksichtigen:

- Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Anbindung der Stolberger Straße an den neuen Militärring und die damit verbundenen Veränderungen der Verkehrsbedeutung.
- Die Stolberger Straße dient als Sammelstraße für das Rahmenplanungsgebiet Ehrenfeld / Braunsfeld und wird zumindest im westlichen Abschnitt stärker belastet sein als heute.
- Die Solberger Straße hat eine Mischstruktur mit Abschnitten gewerblicher Nutzung und solchen, die durch Wohnnutzung geprägt sind.
- Im Zuge der Stolberger Straße befindet sich eine Reihe von Verkehrsknoten, die nicht unerheblich belastet sind.

Daraus folgt, dass die Stolberger Straße allein durch ihre Sammel- und Verbindungsfunktion schon beachtliche Verkehrsmengen aufnehmen wird. Daraus und aus der heutigen Gestaltung ergeben sich folgende Problemlagen:

- Fehlende Radverkehrsanlagen auf dem Abschnitt zwischen Eupener Straße und Oskar-Jäger-Straße
- Deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen durch einen großen Teil der Autofahrer
- Haltende und parkende LKW im Bereich zwischen Bahnübergang und Eupener Straße
- der überdimensionierte und gestalterisch unbefriedigende Verkehrsknoten Stolberger Straße / Maarweg.

Die Ursachen für diese Probleme sind:

- Extrem breite und nicht strukturierte Fahrbahn
- Fehlende Wendemöglichkeiten für Hol- und Bringeverkehr
- Fehlende Überquerungsmöglichkeiten im Bereich der Schule und der Wohnbebauung.
- Fehlende Wartepositionen für Lkw auf dem Werksgelände, so dass im Straßenraum gehalten und geparkt werden muss.

**Ziele**

Vor diesem Hintergrund werden folgende Ziele verfolgt:

- Die Verträglichkeit der Stolberger Straße entsprechend dem jeweiligen Umfeld zu erhöhen.
- Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h zu erreichen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch bessere Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Durchgehende Radverkehrsverbindung schaffen
- Neuordnung der Anliefersituation Böttcher, insbesondere Konflikt zwischen wartenden Lkw und Radverkehrsführung auflösen.
- Lösung der Hol-und Bringeproblematik im Bereich der Geilenkirchener Straße

## **2 Lage im Verkehrsnetz und städtebauliches Umfeld**

### **2.1 Lage und Bedeutung im Verkehrsnetz**

Die Stolberger Straße erstreckt sich zwischen dem Verkehrsknoten Wendelinstraße / Vitalisstraße und der Osker-Jäger-Straße. Damit zählt sie nicht zu dem Kölner Radialstraßen. Vielmehr liegt sie zwischen der Aachener Straße und der Widderdorfer Straße, die die Funktion als Radialstraßen wahrnehmen.

Daraus ergibt sich die Funktion der Stolberger Straße als Sammelstraße für das durch gewerbliche aber auch durch Wohnen und Sondernutzungen geprägte Gebiet Braunsfeld / Ehrenfeld / Müngersdorf mit seinem erheblichen Verkehrsaufkommen.

Die Verkehrsfunktion der Stolberger Straße ist in den letzten Jahren immer wieder in den Planwerken der Stadt Köln aber auch im Rahmen der Bürgerplanung West<sup>1</sup> thematisiert worden.

#### **2.1.1 Plandarstellungen von 1992 bis 2007**

##### **Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln**

Obwohl schon aus dem Jahre 1992 stammend, ist das Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Stadt Köln noch die gültige Grundlage zur Verkehrsentwicklungsplanung. Hier wird die Stolberger Straße nicht zu den Hauptverkehrszügen gerechnet. Sammelstraßen sind hier nicht als eigene Kategorie dargestellt. Vielmehr ist die Stolberger Straße dem gesamten übrigen Sammel- und Erschließungsstraßennetz zugeordnet. Als Maßnahmen werden die Umgestaltung im westlichen Abschnitt und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zwischen dem Bahnübergang und dem Maarweg dargestellt.

##### **Entwicklungen seit 1992**

In der Zwischenzeit haben sich im Gebiet zahlreiche Entwicklungen vollzogen, die im GVK noch gar nicht berücksichtigt werden konnten, so ist die Lammerting-Allee 1992 im GVK noch gar nicht dargestellt. Der Strukturwandel des Gebietes vom Industrie- zum Dienstleistungsstandort befand sich Ende der 80er Jahre noch am Anfang und stand noch nicht im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion. Dies änderte sich mit der extensiven Entwicklung der Dienstleistungsstandorte.

---

<sup>1</sup> Bürgerplan West; IGBB und Bürgerverein Müngersdorf; Köln 2004....

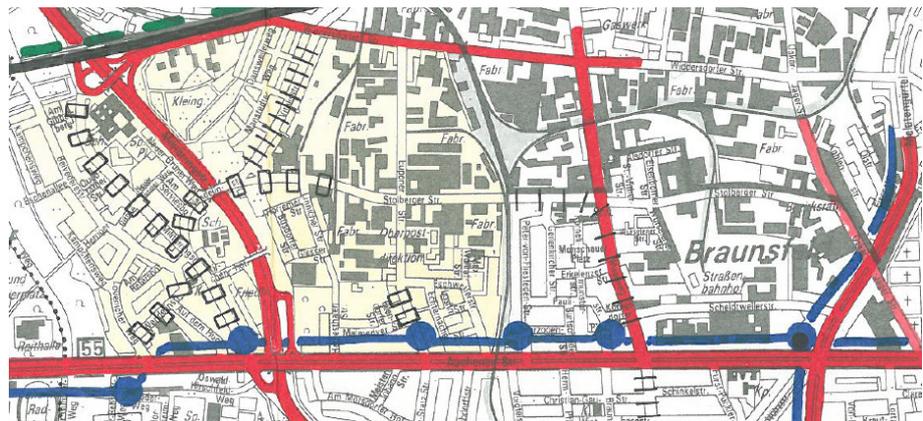


Abbildung 1: Darstellung der Stolberger Straße im Gesamtverkehrskonzept Köln

**Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung**

Vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung wurde im Jahre 2000 eine Verkehrsuntersuchung erstellt, die einen wesentlichen Zuwachs für den Ziel- und Quellverkehr in das Gebiet prognostiziert hat. Die damalige Untersuchung dient heute noch als Grundlage für die Ausbauplanung der Verkehrsknoten im Rahmenplanungsgebiet. Es stellt sich die Frage, ob nach 12 Jahren eine Überprüfung der prognostizierten Entwicklungen, sinnvoll ist.

**Bürgerplan West**

Der Bürgerplan West setzte neue Akzente und ist als Diskussionsbeitrag für den Prozess der Rahmenplanung Braunsfeld / Ehrenfeld / Müngersdorf zu verstehen. Die Bürger setzten sich nicht zuletzt für eine stärkere Durchmischung von Wohnen und arbeiten ein. Die Stolberger Straße wird als „Straße 2. Ordnung“ eingeordnet (im Plan gelb dargestellt). Dies entspricht der Funktion einer Sammelstraße.



Abbildung 2: Darstellung der Stolberger Straße im Bürgerplan West

## 2.1.2 Rahmenplanung Braunsfeld/ Müngersdorf/ Ehrenfeld

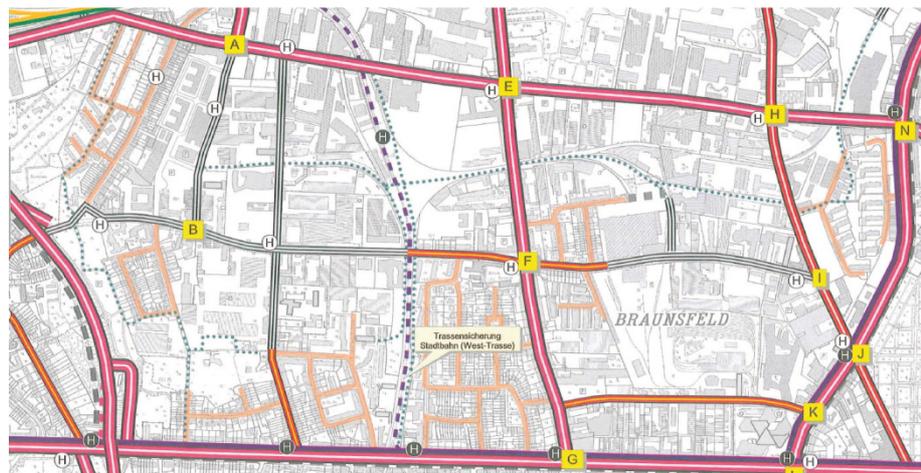
Die derzeit aktuellste Planungsgrundlage für die Stolberger Straße ist die Rahmenplanung Braunsfeld/ Müngersdorf/ Ehrenfeld. In einem moderierten Planungsprozess wurde dieses Planwerk mit aktiven Bürgern und Funktionsträgern diskutiert und schließlich 2004 vom Rat der Stadt Köln verabschiedet. Ein Rahmenplanungsbeirat begleitet die Umsetzung der Einzelmaßnahmen.

Die Stolberger Straße ist hier entsprechend ihrer Umfeldnutzung differenziert als Gewerbestraße und als Wohnbereichsstraße dargestellt. Zählt aber wie in allen anderen Planwerken nicht zum Hauptverkehrsstraßennetz.

Für drei Verkehrsknoten im Zuge der Stolberger Straße sind Ausbaumaßnahmen vorgesehen:

- Vitalisstraße / Stolberger Straße (B),
- Maarweg / Stolberger Straße (F)
- Oskar-Jäger-Straße / Stolberger Straße (I).

**Prognostizierter  
Ausbaubedarf**



*Abbildung 3: Darstellung der Stolberger Straße in der Rahmenplanung für Braunsfeld / Ehrenfeld / Müngersdorf*

Für den Knoten Vitalisstraße / Stolberger Straße liegt die Umbauplanung vor. Ebenso gibt es Überlegungen für den Ausbau des Verkehrsknotens Stolberger Straße / Maarweg, die allerdings noch nicht breit diskutiert worden sind. Im Folgenden werden die entsprechenden Fragestellungen vertieft behandelt.

**Anschluss Stolberger  
Straße an Militärring**

Im Jahre 2009 wurde die Anbindung der Stolberger Straße an den neuen Militärring beschlossen. Dem gingen intensive Diskussionen innerhalb und mit der Bürgerschaft voraus. Insbesondere die künftige Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung wurde hinterfragt. Aus

**Verkehrsberuhigung  
Vitalisstraße**

Sicht der Bürgergruppen sollte die Stolberger Straße durch die Anbindung an den Militärring nicht Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes werden. Auf die Einfahrtmöglichkeit aus dem nördlichen Militärring wurde daher verzichtet, um die Belastung der Stolberger Straße im Rahmen zu halten. Allerdings kommt es im westlichen Abschnitt bis zur Lammertingallee zu deutlichen Mehrbelastungen.

Als weitere Maßnahme im Umfeld wird in Kürze auf Anregung der Müngersdorfer Bürgerschaft die Vitalisstraße umgestaltet. Diese soll zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Vitalisstraße auf die Lammertingallee führen. Der neue Knotenpunkt Vitalisstraße / Wendelinstraße / Stolberger Straße / Neuer Militärring ist als Kreisverkehr vorgesehen. Der neue Verkehrsknoten soll zur Aufwertung dieses Bereiches beitragen und auch städtebaulich als Scharnier zwischen Alt-Müngersdorf und Müngersdorf Ost dienen.

**Die Diskussion über diesen Verkehrsknoten ließ es geboten erscheinen auch im weiteren Verlauf der Stolberger Straße über eine Aufwertung des Straßenraumes nachzudenken. Dabei stehen auf der einen Seite die Mängel in der Querschnittsaufteilung auf der anderen Seite in der Knotengestaltung im Vordergrund.**

So stellt sich das erste Problem bereits an der Einmündung der Lammertingallee in die Stolberger Straße. Gegenüber der Kreisverkehrslösung an der Vitalisstraße ist die heutige Regelung wesentlich ungünstiger für die abbiegenden Fahrzeuge aus Richtung Militärring in die Lammerting-Allee. Es wird daher vorgeschlagen diesen Verkehrsknoten als einen Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 18 Metern umzugestalten. Wegen des erheblichen Lkw-Anteiles muss die Überfahrbare Mittelkalotte hier entsprechend robust ausgeführt werden.

**Umgestaltung des Knotens Maarweg / Stolberger Straße**

Für die Stolberger Straße im Braunsfelder Bereich wird derzeit der Ausbau des Verkehrsknotens Maarweg / Stolberger Straße weiter verfolgt. Dieser Ausbau fußt noch auf dem Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2000 und hat vorrangig die Verbesserung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr zum Ziel. Dies drückt sich in zusätzlichen Richtungsfahrestreifen aus. Eine gestalterische Aufwertung des Bereiches oder Lösungsansätze für den Hol- und Bringeverkehr der anliegenden Schulen sind darin nicht berücksichtigt.

## 2.2 Die Stolberger Straße in ihrem Umfeld

Wer an die Stolberger Straße denkt, stellt sich zunächst eine Gewerbestraße vor. Es wird einen Mix von eintönigen Gewerbebauten, Bürogebäuden und den unvermeidlichen Schuhschachteln von Lidl bis Aldi erwarten. Diese Erwartung wird allerdings positiv enttäuscht. Im Verlauf der Stolberger Straße wechseln sich Wohnbebauung mit Büros, zumeist älteren Gewerbebauten und Gemeinbedarfseinrichtungen ab. Auf Grund der vorherrschenden Blockrandbebauung und dem fehlen breiter Abstandflächen neuerer Gewerbegebiete hinterlässt die Stolberger Straße einen eindeutig städtischen Eindruck.

Unabhängig von der Nutzung ist der Baumbestand weitestgehend erhalten geblieben, so dass die Stolberger Straße ihren Alleincharakter auch in den gewerblich geprägten Abschnitten bewahrt hat.

Während sich die anliegenden Nutzungen in recht kurzer Folge ändern (vgl. Abbildung 4) bleibt der Querschnitt der Straße konstant. Dieser ist fast durchgängig durch eine 12 Meter breite Fahrbahn charakterisiert. Hinzu kommen die Seitenräume mit einer Breite von 5 bis 7 Metern. In den 5 Meter breiten Bereichen wird in der Regel längs zwischen den Bäumen geparkt, in den breiteren Seitenräumen in der Regel in Schräg- oder Längsaufstellung.

Damit hat die Stolberger Straße auch einen typischen Charakter, der durchaus seine Qualitäten hat und den es zu erhöhen und zu optimieren gilt.



Abbildung 4: Blick auf den mittleren Abschnitt der Stolberger Straße (Quelle: Google-Earth)

Die gewerblichen Flächen sind sehr vielfältig genutzt und reichen von publikumsintensiven Dienstleistungen bis zu Industriebetrieben mit ihren jeweils spezifischen Anforderungen an Parkierungs- und Aufstellflächen.

Ausgehend von dem Anspruch Straßenräume von den Seitenräumen aus zu entwickeln<sup>2</sup>, sollen die Querschnitte den anliegenden Nutzungen entsprechend entwickelt werden.

Da die Straße ihre Qualität zu einem großen Teil aus ihrer Raumwirkung im Längsschnitt erhält, soll der Fahrbahnquerschnitt auch nicht abschnittsweise geändert werden. Ein Wechsel unterschiedlicher Breiten würde den Gesamteindruck deutlich schmälern. Daher wird angestrebt die wesentlichen Forderungen innerhalb des Fahrbahnquerschnitts zu befriedigen.



Abbildung 5: Abschnitte unterschiedlicher Nutzung und Baumbestand

Ein zweiter Aspekt, der für diese Vorgehensweise spricht, ist die Möglichkeit einer kostengünstigen Umgestaltung, da die sogenannte „Bordführung“ nicht verändert werden muss. Da entlang der Borde bzw. Bordsteine auch die Entwässerung der Straße erfolgt, sind hier Veränderungen immer besonders kostspielig.

<sup>2</sup> FGSV: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),



Abbildung 6: *Straßenräumliche Situation im Bereich zwischen Bahnübergang und Geilenkirchener Straße*

### **2.3 Die Kfz-Belastung der Stolberger Straße heute und künftig**

Betrachtet man die Stolberger Straße in ihrem Umfeld, so wird deutlich, dass sich die Belastung deutlich geringer ist als auf den benachbarten Hauptverkehrsstraßen, wie Aachener Straße und Widdersdorfer Straße. Im Hauptverkehrsstraßennetz liegen die werktäglichen Tagesbelastungen um ca. 20.000 Kfz am Tag. Die Stolberger Straße ist mit 7.500 Kfz<sub>(Werktag)</sub> und 9.300 Kfz<sub>(Werktag)</sub> deutlich schwächer belastet (vgl. Abbildung 7). Dies eröffnet natürlich erhebliche Gestaltungsspielräume. Allerdings sind dies nicht die Ausgangswerte von denen in der weiteren Planung auszugehen ist, da sich die Einbindung der Stolberger Straße in das Verkehrsnetz ändern wird.

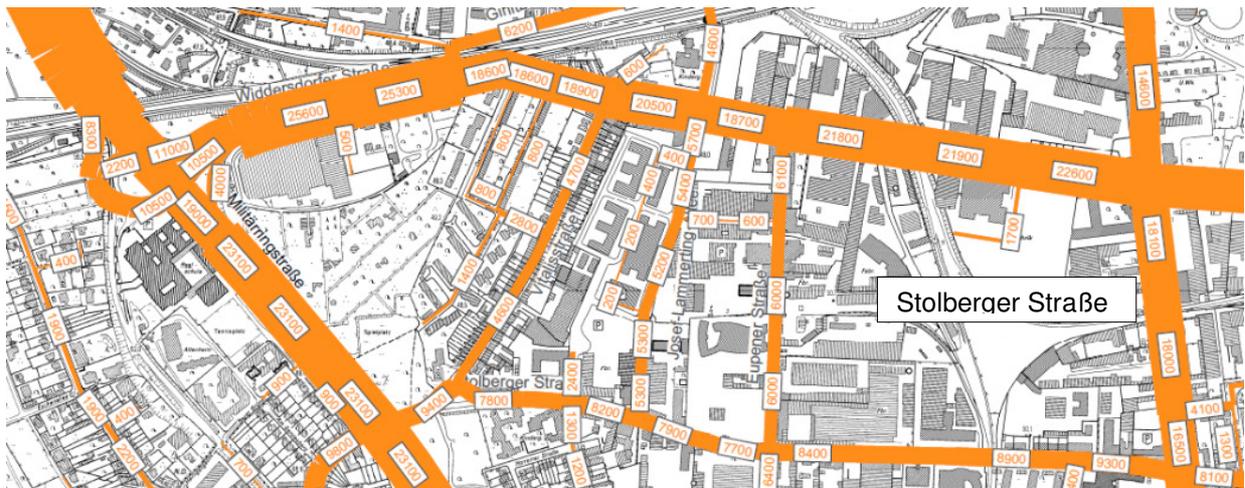


Abbildung 7: Die Kfz-Verkehrsbelastung im Umfeld der Stolberger Straße (2006).

Die städtebauliche Entwicklung im Umfeld, aber auch die direkte Anbindung der Stolberger Straße an die Militärringstraße führt abschnittsweise künftig zu deutlich höheren Tagesbelastungen als heute. Im Bereich der neuen Anbindung an die Militärringstraße steigen die Werte auf über 13.000 Kfz<sub>(Werktag)</sub>. In den weiteren Entwicklungsgebieten bleibt die Entwicklung verhaltender, wobei allerdings auch Werktagsbelastungen von über 10.000 Fahrzeugen erwartet werden.



Abbildung 8: Die Kfz-Verkehrsbelastung im Jahre 2020 nach Anbindung Stolberger Straße und diversen Bauprojekten (z.B. Sidelgelände).

Die dargestellten Verkehrsbelastungen stammen aus einer jüngeren Studie zu einem Entwicklungsvorhaben im Rahmenplanungsgebiet. Allerdings wurden in dieser Studie überwiegend Eichungszählungen

**Zähl-  
daten aus dem Ver-  
kehrsgutachten von 2000**

im Bereich der Widdersdorfer Straße durchgeführt. Das Angebot an aktuellen Zählwerten für die Stolberger Straße ist gering.

Ungeachtet des hohen Alters von 12 Jahren lohnt ein Blick auf diese Zählwerte, um zu schauen ob die Prognosen von damals eingetreten sind, oder die Entwicklung evtl. ganz anders verlaufen ist.

Für das Jahr 2000 liegen Zähl-  
daten für die nachmittägliche Spitzen-  
stunde (15:00 – 19:00 Uhr) vor. Diese lassen sich mit neueren Zählungen direkt vergleichen, da dieser Zählzeitraum allgemein üblich ist.

Die aktuellere Zählung aus dem Jahr 2009 weist gegenüber dem Jahr 2000 vor allem auf dem Maarweg Abnahmen in der Verkehrsbelastung auf, die um 30% liegen und aufgrund dieser Ausmaße vor allem der langjährigen Baumaßnahmen mit zeitweiser Sperrung des Maarweg geschuldet sind. Sie weisen daher vermutlich zu geringe Verkehrsmengen auf und sind mit dem aktuellen Zustand nicht vergleichbar.

Eine stichprobenartige Kontrollzählung im September 2011 kurz vor bzw. nach 8:00 Uhr weist ebenfalls darauf hin, dass die Belastungszahlen nach Abschluss der Baumaßnahmen auf dem Maarweg eher über als unter den Werten von 2000 liegen. Dies würde auch im Rahmen der bisher erarbeiteten Prognosen liegen. Für eine aussagekräftige Beurteilung der Verkehrsmengen ist eine aktuelle Zählung unerlässlich und nach Anbindung der Stolberger Straße an den Militärring empfehlenswert. Dabei sollte in jedem Fall die Morgenspitze berücksichtigt werden, da hier auf der Zufahrt Stolberger Straße Rückstaus vor der Lichtsignalanlage auftreten.

In der folgenden Tabelle werden die vorliegenden Belastungszahlen gegenübergestellt:

<b>Verkehrsmengen am Knoten Stolberger Straße / Maarweg im Zählzeitraum 15:00 – 19:00 Uhr</b>			
Aus Richtung:	2000 (IVV)	2009 (Stadt Köln)	Differenz in %
<b>Stolberger Straße West</b>			
Nach links	402	272	-32%
Geradeaus	648	552	-15%
Nach rechts	383	470	23%
<b>Maarweg Süd</b>			
Nach links	410	544	33%
Geradeaus	1.727	1.406	-19%
Nach rechts	299	257	-14%
<b>Stolberger Straße Ost</b>			
Nach links	457	501	10%
Geradeaus	525	558	6%
Nach rechts	270	208	-23%
<b>Maarweg Nord</b>			
Nach links	211	149	-29%
Geradeaus	1.742	1.137	-35%
Nach rechts	233	199	-15%

*Abbildung 9: Belastung des Knotens Stolberger Straße Maarweg  
15:00 bis 19:00 Uhr.*

Der stärkste Verkehrsstrom ist morgens auf dem Maarweg aus Richtung Aachener Straße zu verzeichnen.

In der nachmittäglichen Spitzenstunde verschieben sich die Verkehrsbelastungen, da dann der Maarweg Süd der stärkste Strom ist.

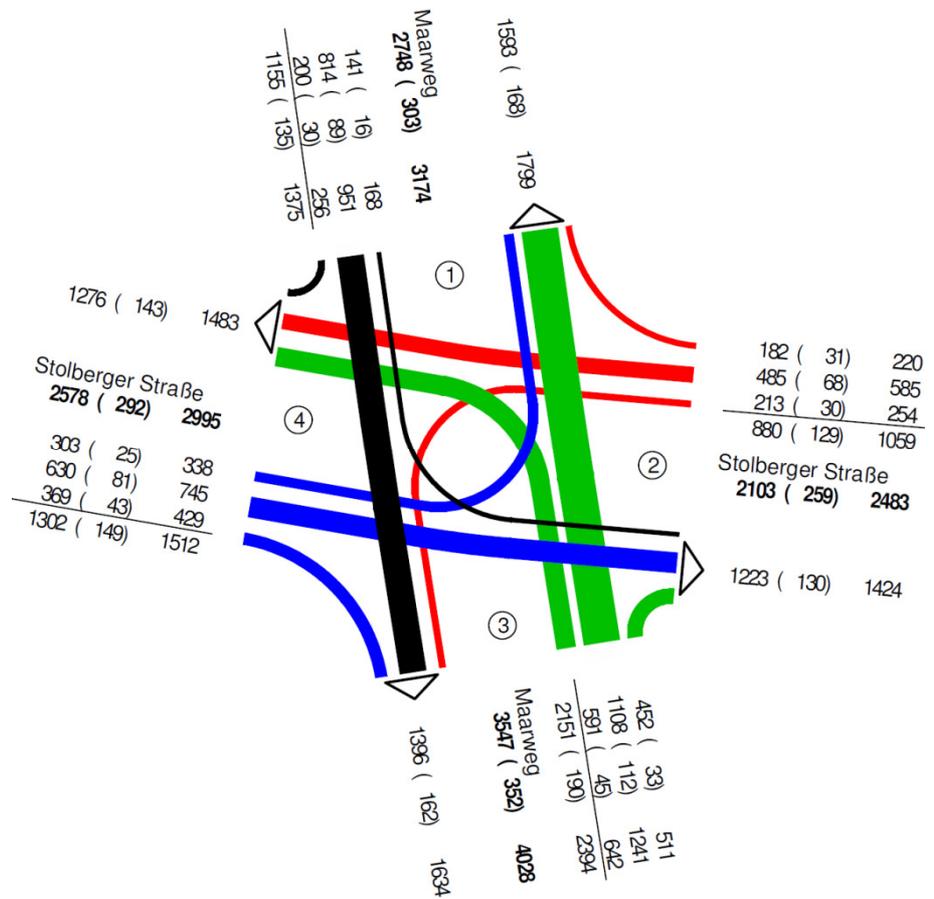


Abbildung 10: Belastung des Knotens Stolberger Straße / Maarweg in der Morgenstundengruppe 6.00 bis 10.00 Uhr (Quelle: Stadt Köln-Amt für Straßen und Verkehrstechnik).

## Entwurfsgrundlagen

### 3 Anforderungen an den Straßenraum und Grundsatzlösung

Die folgende Darstellung soll die Anforderungen der Verkehrsteilnehmer an die Stolberger Straße wiedergeben. Dabei dienen die aktuellen verkehrsplanerischen Regelwerke als Grundlage: Folgende Regelwerke sind hier zu nennen:

- Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) aus dem Jahr 2010 .
- Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) von 2002
- Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) aus dem Jahre 2006.

Diese Regelwerke geben Vorgaben für die Raumsprüche der Verkehrsarten, die in den folgenden Abschnitten kurz beschrieben werden.

#### 3.1 Anforderungen durch den Fußgängerverkehr

Die Stolberger Straße weist überwiegend ausreichend breite Gehwege auf. 1,80m bis 2,30m werden auf der gesamten Straßenlänge erreicht. Der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn ist auf den meisten Abschnitten durch den baumbestandenen Parkstreifen gewährleistet.

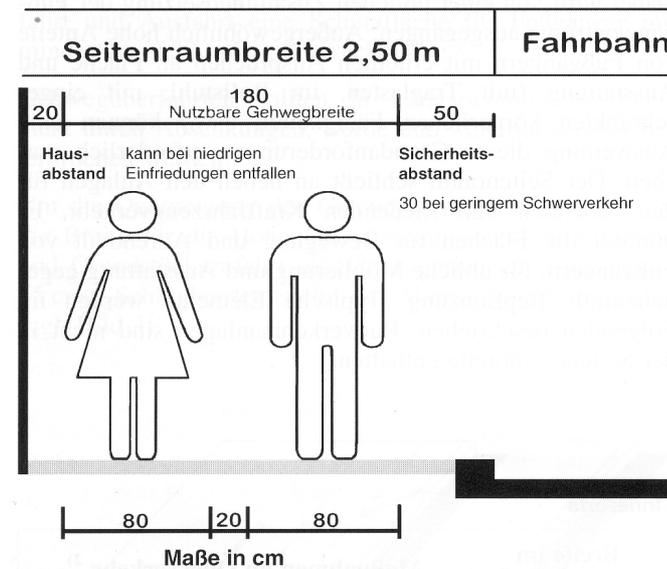


Abbildung 11: Vorgaben für die Mindestgehwegbreiten

**Überquerungsmöglichkeiten fehlen**

Ein wesentlich größeres Problem stellt die Überquerbarkeit der Stolberger Straße dar. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) oder andere Überquerungsanlagen fehlen im Zuge der Stolberger Straße. Nur an den signalisierten Knoten und dem Kreisverkehr gibt es gesicherte Überquerungsmöglichkeiten. Vorgesehen sind auch Überquerungsmöglichkeiten am Kreisverkehr Vitalisstraße.

Die Überquerungsanlagen können mit der multifunktionalen Mittelinsel kombiniert werden. Der Mittelstreifen dient dann in den Bereichen mit Wohnbebauung und im Bereich der Schule als Überquerungshilfe. In der Regel ist dann die Querung linear überall möglich. An Stellen mit besonderem Überquerungsbedarf werden dann zusätzlich FGÜ (Fußgängerüberwege) angeordnet.

**3.2 Anforderungen des Radverkehrs**

Nicht auf allen Straßen sind Radwege erforderlich. In vielen Fällen ist der Radverkehr auf der Fahrbahn sogar besser aufgehoben. Daneben gibt es heute eine Vielzahl weiterer Führungsformen des Radverkehrs, die als Übergangsformen anzusehen sind. Dazu zählen Schutzstreifen für den Radverkehr oder die Möglichkeit für Radfahrer freiwillig den Gehweg zu nutzen. Diese Formen werden als Teilseparation bezeichnet. Damit besteht ein großes Repertoire, um unterschiedlichen Straßenräumen und Belastungszuständen gerecht zu werden.

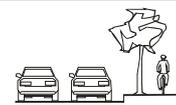
Grundtypen der Führungsformen	Mischen	Teilseparation	Trennen
			
zugeordnete Führungsformen	Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn, ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzstreifen</li> <li>• Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>• Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>• Kombinationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrstreifen</li> <li>• Radweg mit Benutzungspflicht (auch Zweirichtungsradwege)</li> <li>• Gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>

Abbildung 12: Führungsformen des Radverkehrs

Für die Stolberger Straße stellt sich die Frage, ob separate Radwege erforderlich sind oder andere Führungsformen, wie z.B. Schutzstreifen für Radfahrer erforderlich und sinnvoll sind. Die neuen Empfeh-

lungen für Radverkehrsanlagen legen die Kriterien dafür fest. Diese basieren auf der Kfz-Verkehrsstärke und der Fahrgeschwindigkeit. Das folgende Diagramm ermöglicht die Einordnung der Stolberger Straße hinsichtlich des Erfordernisses von Radverkehrsanlagen.

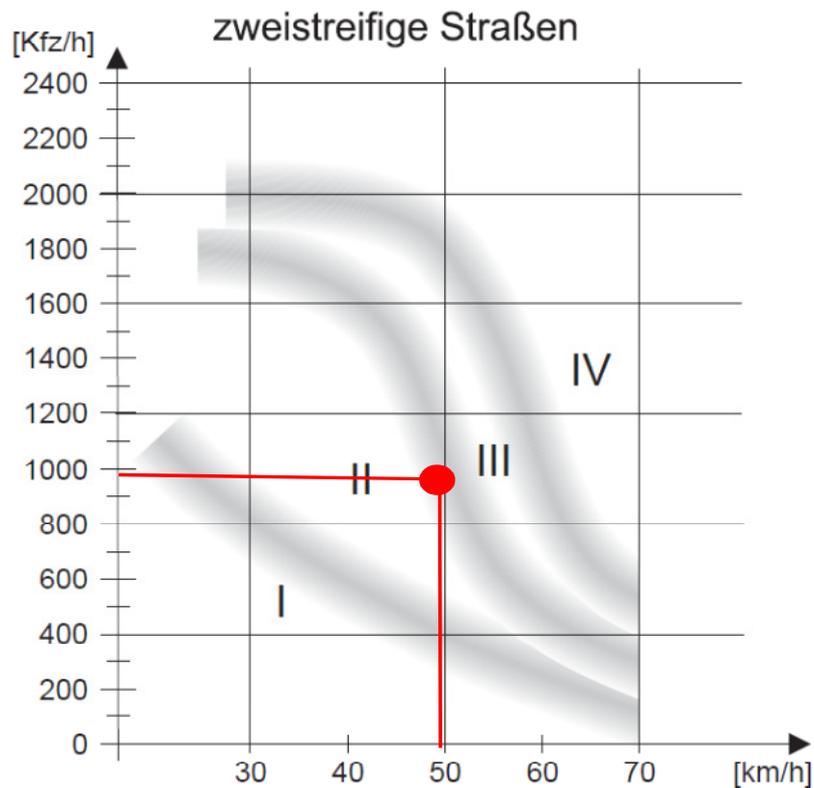


Abbildung 13: Die Stolberger Straße liegt mit ihrer Belastung zwischen den Bereichen II und III. .

Der rote Punkt gibt die Positionierung der Stolberger Straße in dem Diagramm an. Dabei wird deutlich, dass sich diese im Bereich II (Teilseparation) befindet. Eine Radverkehrsführung ist also in jedem Fall erforderlich. Dazu zählen auch Schutzstreifen, die im Einzelfall von Kfz überfahren werden dürfen, aber in erster Linie dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Schutzstreifen stellen also eine geeignete Führungsform dar.

### 3.3 Anforderungen des Kfz- und Busverkehrs

Die Fahrbahnbreite beträgt heute 12,00 m. Für eine Zweistreifige Abwicklung des Kfz-Verkehrs werden allerdings ohne Berücksichtigung des Radverkehrs nur 6,50 m benötigt. Dies eröffnet natürlich erhebliche Gestaltungsspielräume. Dabei müssen nur die 2,50 für den durchgehenden Mittelstreifen gesamt vom Querschnitt abgezogen werden. Also verbleiben noch 9,50 Meter, die aber durch die Verwendung des Schutzstreifens flexibel gestaltet werden können, da der Schutzstreifen im Ausnahmefall überfahren werden darf. Außerdem werden durch den flexibel nutzbaren Mittelteiler zwei Fahrstreifen von 4,75 m geschaffen. Auf dieser Breite gilt es nun die Raumansprüche des motorisierten Verkehrs und des Radverkehrs unterzubringen. Der Raumanspruch eines Pkw liegt bei 2,25 m. Dies entspricht einem „Bemessungsfahrzeug“ mit 1,75 m und dem Bewegungsraum mit 2 X 0,25 Metern. Nimmt man den Verkehrsraum des Radfahrers (1 Meter) und den Sicherheitsabstand hinzu verbleibt eine erforderliche Breite von 4,00 Metern. Eine sichere Abwicklung des Pkw-Verkehrs ist also bei dem vorliegenden Breitenangebot gewährleistet.

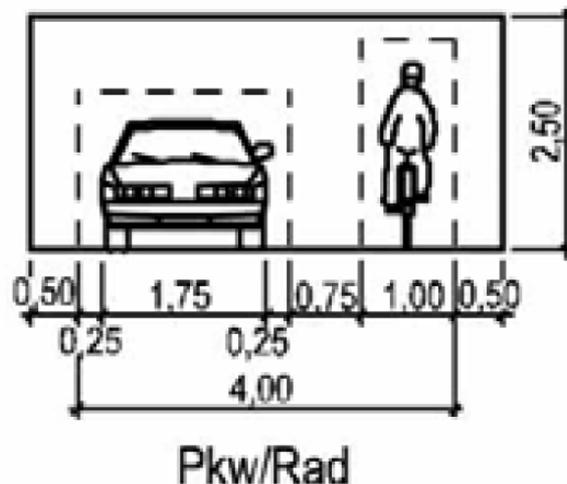


Abbildung 14: Vorbeifahrfall Pkw / Fahrrad (Quelle: RASt 06)

Zur Berechnung der erforderlichen Fahrbahnbreite muss der Lastkraftwagen als Bemessungsfahrzeug herangezogen werden. Gegenüber der Breite von 1,75 m für einen Pkw werden bei Lkw einheitlich 2,50 angesetzt. Damit ergibt sich eine erforderliche Breite der Richtungsfahrbahn von 4,75 Metern. Dies setzt in etwa den Rahmen für die erforderliche Breite der Richtungsfahrbahnen.

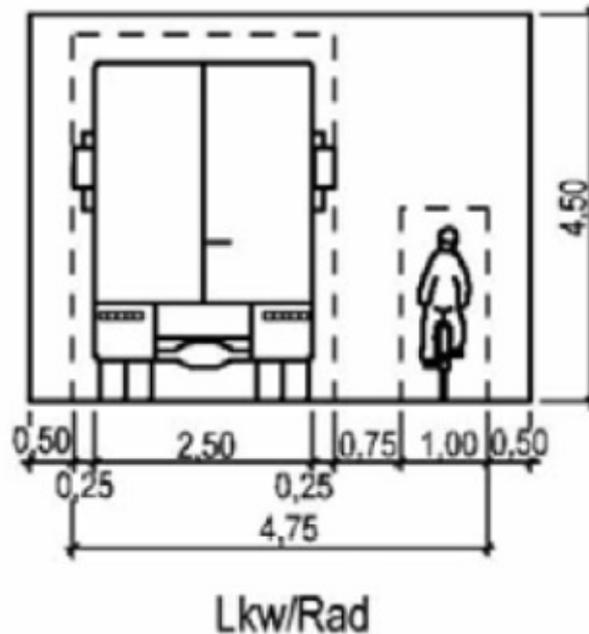


Abbildung 15: Vorbeifahrtsfall Lkw / Rad (Quelle: RAS 06)

Die gleichen Breitenverhältnisse gelten für Linienbusse, die auf der Stolberger Straße verkehren. Aus Sicht des Pkw und LKW-Verkehrs ist also eine Regelfahrbahnbreite von 4,75 Metern erforderlich.

### 3.4 Flächenanspruch Parken

Nicht unerheblich ist auf der Stolberger Straße der Flächenanspruch Parken. Dieser Flächenanspruch wird vornehmlich in den Seitenräumen befriedigt. Entweder es wird längs zwischen den Bäumen oder auf speziellen Stellplätzen schräg zur Fahrbahn geparkt.

Trotz dieses Angebotes kommt es auch zu Parken auf der Fahrbahn, was überall dort möglich ist, wo die vorhandenen Stellplätze im Seitenraum nicht zugeparkt werden. Dabei handelt es sich in der Regel um die Baumscheiben. Dieses zusätzliche Parken auf der Fahrbahn erfolgt zwar nur punktuell, führt dann tatsächlich zu Problemen in der Gestaltung des Straßenquerschnitts. Eine durchgängige Radverkehrsführung erfordert die Verlagerung des punktuellen Parkens auf der Fahrbahn.

Es muss also die Parknachfrage ermittelt werden. Betrachtet man die Situation tagsüber, scheint das Problem beherrschbar zu sein. Allerdings unterscheidet sich die Parknachfrage danach, ob im Umfeld

Wohnen oder Gewerbe dominiert. Die abendliche Parknachfrage in den Wohngebieten müsste noch einmal untersucht werden.

### 3.5 Beispiele für Straßenquerschnitte

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen bieten für typische Entwurfsituationen Beispielquerschnitte an. Diese gehen von der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite aus und kombinieren dann typische Elemente.

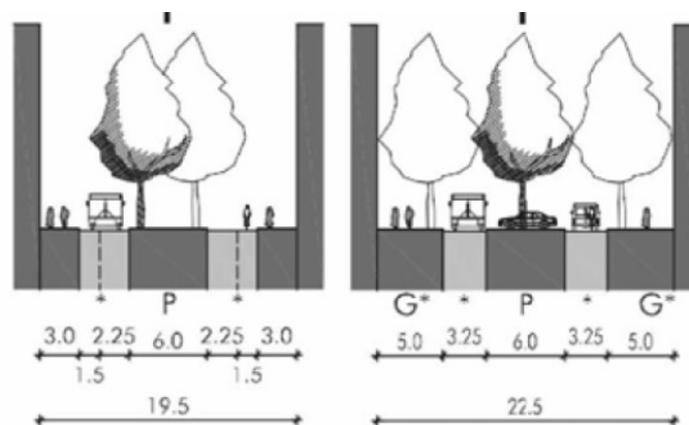


Abbildung 16: Beispiele für Straßenquerschnitte in der Kategorie Sammelstraße (Quelle: RASSt 06)

Da es sich um Beispielquerschnitte handelt, sind diese nicht unmittelbar anwendbar. Es wird allerdings sichtbar, dass Querschnittsaufteilungen mit durchgehenden Mittelteilern durchaus üblich sind, um die vielfältigen Ansprüche an den Straßenraum besser erfüllen zu können. Dies trifft sowohl auf die Geschäftsstraßen als auch auf die Sammelstraßen zu. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die hier vorgestellten Fahrbahnbreite von 3,75 m auf der Stolberger Straße nicht anwendbar ist, da hier Überholvorgänge zwischen Radfahrern und Lkw / Busse möglich sein sollten.

Bei Straßen im gewerblichen Umfeld werden bislang kaum Mittelteiler verwendet. Das Beispiel der Stolberger Straße soll zeigen, dass gerade auf Gewerbestraßen die Einrichtung von flexibel nutzbaren Mittelteilern von großem Nutzen sein kann (vgl. Abschnitt 4.3), um Konflikte, die z.B. die Anlage von Schutzstreifen unmöglich machen zu entschärfen. Der folgende Vorschlag für die Gestaltung des Straßenquerschnitts orientiert sich an den Vorgaben der RASSt (Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen) und versucht durch eine differenzierte Nut-

zung und Gestaltung des Querschnittes den wechselnden Anforderungen gerecht zu werden.

### **3.6 Vorschlag für die Querschnittsaufteilung**

Ausgehend von den in Kapitel 3 dargestellten Ansprüchen der einzelnen Verkehrsteilnehmer wird ein Vorschlag für eine künftige Aufteilung des Straßenquerschnittes erarbeitet.

#### **3.6.1 Heutiger Straßenquerschnitt**

Der heutige Straßenquerschnitt ist durch eine 12 m breite, nicht weiter untergliederte Fahrbahn gekennzeichnet. Daneben ist ein 2 m breiter, überwiegend baulich ausgeprägter Parkstreifen vorhanden. In diesem Streifen befinden sich auch die Standorte der Alleebäume.



*Abbildung 17: Querschnitt Stolberger Straße östlich des Bahnüberganges*

#### **3.6.2 Künftiger Straßenquerschnitt**

Der künftige Straßenquerschnitt sollte das Hauptproblem der unzureichenden Aufstellflächen für LKW beseitigen. Das bedeutet, dass die Flächen, die von der überbreiten Fahrbahn (12,00 m) gewonnen werden können, einerseits der Aufstellfläche für Lkw andererseits eine adäquate Radverkehrsführung gestaltet werden. In

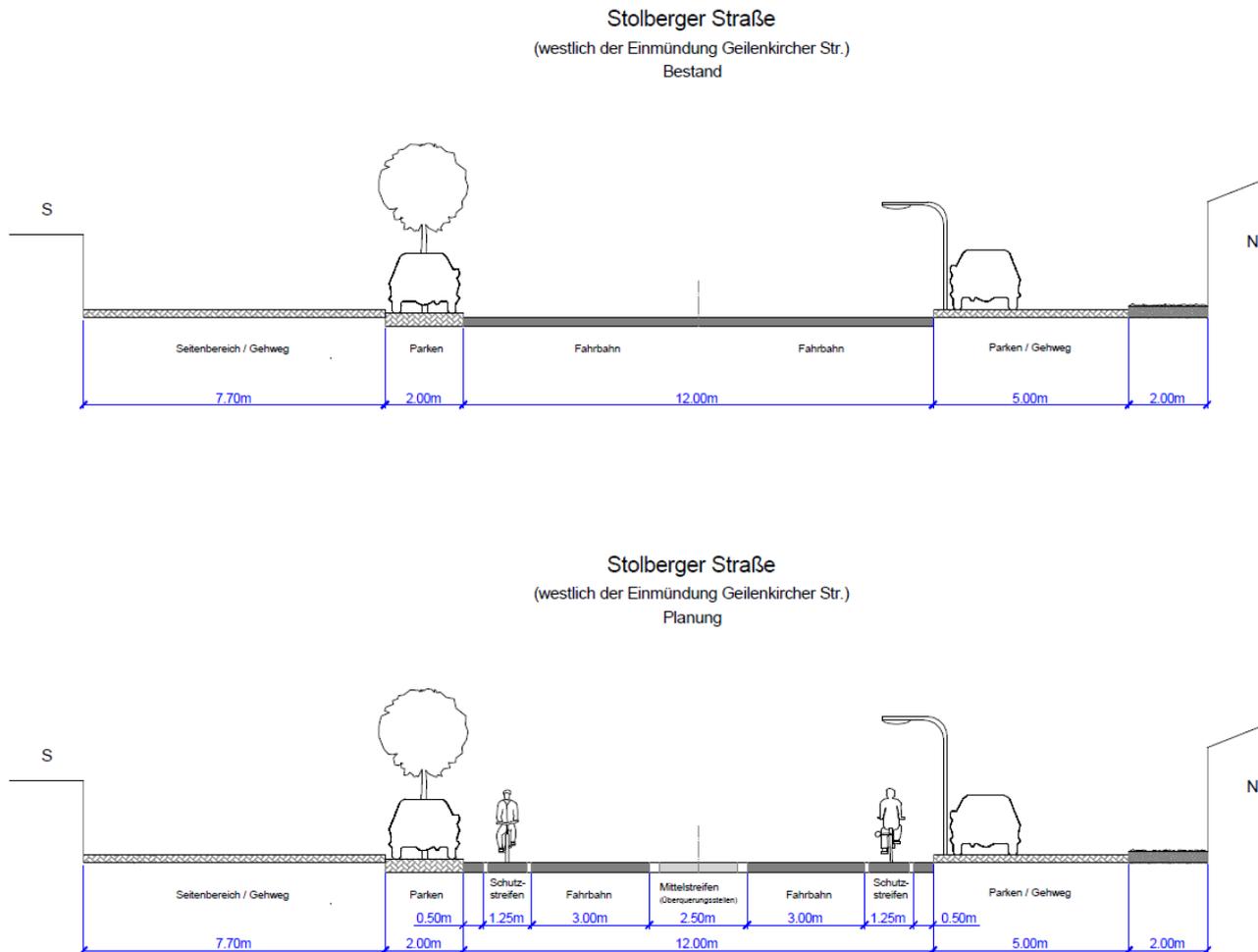


Abbildung 18: Der heutige und der künftige Straßenquerschnitt im Vergleich

Der überfahrbare Mittelstreifen wird heute vielfach auf Sammelstraßen und Hauptverkehrsstraßen verwendet. Dabei ist die universelle Einsatzmöglichkeit ein entscheidendes Argument für den Mittelstreifen. Er kann sowohl als Überquerungshilfe (vgl. Abbildung 19) als auch als Aufstellfläche zum links Abbiegen dienen (vgl. Abbildung 20). Zudem wird der Straßenraum gegliedert, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung hat. Im Fall der Stolberger Straße reicht die Fahrbahnbreite aus, um neben der Richtungsfahrbahn noch einen Schutzstreifen für Radfahrer zu markieren. Da an der Stolberger Straße geparkt wird ist zudem ein Sicherheitstrennstreifen erforderlich, der als Schutzraum gegenüber aufgehenden Türen gedacht ist.

Der Schutzstreifen ist allerdings Teil der Fahrbahn, der im Ausnahmefall überfahren werden darf. Ebenso ist der Mittelstreifen an den meisten Stellen ebenfalls überfahrbar, so dass eine hohe Flexibilität in der Fahrbahnnutzung erhalten bleibt. So können auch künftig am Rand Liefervorgänge stattfinden, ohne dass die Fahrbahn blockiert wird.



*Abbildung 19: Mittelstreifen als Überquerungshilfe (Zollikofen im Kanton Bern)*



*Abbildung 20: Mittelstreifen als Aufstellfläche zum Abbiegen (Zollikofen im Kanton Bern)*

## 4 Sonderfragestellungen

### 4.1 Knoten Stolberger Straße/ Maarweg

**Kreisverkehr  
wünschenswert**

Sowohl die Funktion als Sammelstraße mit Verteilerfunktion, wie auch die hier vorgeschlagene Gestaltung der Stolberger Straße lassen eine Gestaltung des Verkehrsknotens Stolberger Straße / Maarweg als Kreisverkehrsplatz wünschenswert erscheinen.

**Kreisverkehr räumlich  
möglich**

Die große Ausdehnung des Verkehrsknotens lässt einen Kreisverkehrsplatz in ausreichender Dimensionierung zu. Zudem würde dies zu den bereits umgesetzten oder geplanten Kreisverkehren im Verlauf der Stolberger Straße passen.

Am Knoten Stolberger Straße/ Maarweg liegen leider keine aussagekräftigen aktuellen Zähl-daten vor. Die höchsten vorliegenden Zählwerte stehen mit der Nachmittagszählung aus dem Jahr 2000 zur Verfügung und wurden daher für den Test der Leistungsfähigkeit herangezogen (Zählung von IVV im Nachmittagsblock 15:00 – 19:00 Uhr).

**Kreisverkehr**

Die Belastungszahlen von 2000 wurden zur Prüfung eines Kreisverkehrs herangezogen, da sie deutlich höher sind als die im Jahr 2009 erhobenen Verkehrszahlen (Die Gründe dafür sind in Abschnitt 2.3 erläutert). Da die Spitzenstundenwerte innerhalb des Nachmittagsblocks nicht vorlagen, wurde anhand der Angaben der HBS<sup>3</sup> der Umrechnungsfaktor 0,37 auf die Werte angewendet.

**Aktuelle Prognosen nötig**

Ein Kreisverkehr ist bei den zu Grunde gelegten Verkehrsmengen nur mit einem Bypass aus dem südlichen Maarweg leistungsfähig zu betreiben. Dieser ist räumlich möglich. Für den tatsächlichen Nachweis müssen aber aktuelle Zähl-daten und entsprechend aktualisierte Prognosen zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung war eine entsprechende Zählung nicht möglich.

**Synergie-Effekte für Hol-  
und Bringeverkehr**

Ein Kreisverkehr hätte auch einen Zusatznutzen für die Anfahrbarkeit der Hol- und Bringezone der Schulen an der Geilenkirchener Straße, da so eine zweite Wendemöglichkeit zur Verfügung stände (siehe Kapitel 4.2).

---

<sup>3</sup> Handbuch usw.

## 4.2 Grundschule Stolberger Str.

### Problemlage

Die Grundschule verfügt aufgrund des besonderen Angebotes (Bilingualität) über einen deutlich größeren Einzugsbereich als bei Grundschulen sonst üblich. Daher weist die Schule einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Kfz-gestützten Hol- /Bringeverkehren auf. Da vor der Schule keine ausreichenden Haltemöglichkeiten zur Verfügung stehen und der Rückstau des Knotens Stolberger Straße/ Maarweg bis an die Geilenkirchener Straße heranreicht, wird diese Wohnstraße zum Aussteigenlassen der Kinder genutzt. Aufgrund der Einbahnstraßengestaltung im Verlauf und der nicht vorhandenen Wendemöglichkeit kommt es vor Schulbeginn regelmäßig zu chaotischen Verkehrsverhältnissen, die alle Kinder, insbesondere die unbegleiteten zu Fuß oder mit dem Rad, erheblich gefährdet. Von den Eltern wurde bereits ein Verkehrshelferdienst organisiert, der das Überqueren der Geilenkirchener-Straße regelt. Diese Situation wird aber von den Eltern nicht als Problemlösung gesehen, sondern nur als Notbehelf, bis eine befriedigende Lösung gefunden ist.



Abbildung 21: *Holen und Bringen von Schülern in der Geilenkirchener Straße*

Vor dem Schulhofeingang der Schule, im Bereich des Rückstauraums des Knotens, wurden bereits einige der vorhandenen Parkplätze in sog. „Kiss & Drop“-Plätze umgewandelt. Diese decken aber den Bedarf bei weitem nicht. Die zahlreichen Parkmöglichkeiten um die Schule herum werden stark von Anwohnern und den Beschäftigten der benachbarten Betriebe nachgefragt. Es herrscht zur morgendlichen Bringezeit also erheblicher Parkdruck.

**Lösung**

Um die Verkehrsverhältnisse in der Geilenkirchener Straße und an deren Einmündung in die Stolberger Straße zu verbessern sind folgende Maßnahmen erforderlich.

- Das Halten vor der Schule in dieser Querstraße ist Anwohnern und Beschäftigten vorbehalten.
- Für Elternfahrzeuge werden rechts und links der Stolberger Straße Stellplätze („Kiss & Drop“) angeboten.
- Das Erreichen der Stellplätze wird durch eine Wendemöglichkeit erleichtert, da so das Anfahren aus beiden Richtungen möglich ist.
- Durch einen Kreisverkehr am benachbarten Verkehrsknoten Stolberger Straße / Maarweg würde diese Anfahrtsituation noch einmal deutlich verbessert.
- Die in Abbildung 22 skizzierte Lösung ist allerdings auch in Kombination mit einer Signalisierung des Verkehrsknotens Maarweg / Stolberger Straße möglich.



Abbildung 22: Wendemöglichkeit für eine bessere Erreichbarkeit des Schulgeländes auf der Geilenkirchener Straße (Prinzipskizze)

### 4.3 Lkw-Warteflächen vor der Fa. Böttcher

Die Fa. Böttcher wird stark von zuliefernden und abholenden Lkw frequentiert, verfügt aber auf dem eigenen Gelände nicht über ausreichende Aufstell- und Rangierflächen. Daher werden die Fahrzeuge, teilweise über längere Zeiträume, entlang der Stolberger Straße im Bereich zwischen Gleisanlagen und Kreisel abgestellt. Dies führt zu Problemen, da einerseits dahinterliegende Firmenzufahrten und Stellplätze nicht erreicht werden, andererseits ist in diesem Bereich eine Weiterführung der Radverkehrsanlagen entlang der Stolberger Straße bislang nicht möglich.

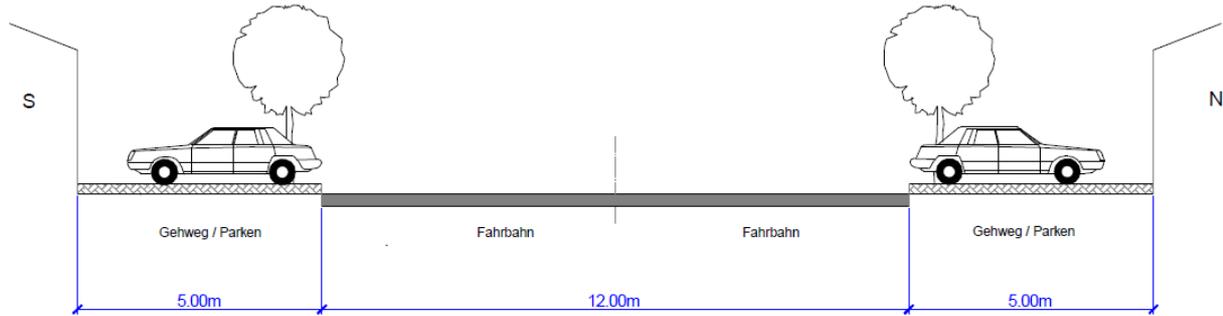


*Abbildung 23: Wartende Lkw im Bereich zwischen Eupener Straße und Stolberger Straße*

Alternativ kann der multifunktionale Mittelstreifen als Aufstellfläche genutzt werden. Zu diesem Zweck muss dieser auf 3 Meter verbreitert werden. Die Durchführung des Schutzstreifens für den Radverkehr wäre dann möglich. Die anliegenden Parkstände und Zufahrten wären erreichbar.

Die Fahrbahn (einschließlich Schutzstreifen und Sicherheitstrennstreifen) wird dann 4,50 m breit sein. Eine Überholung der Radfahrer durch Lkw und Busse sollte dann nicht in diesem Abschnitt nicht stattfinden, wenn der Mittelbereich mit haltenden LKW belegt ist. Dies regelt sich von selbst, da die fahrenden LKW / Busse von den stehenden Fahrzeugen so viel Abstand halten, dass die ggf. vor ihnen fahrenden Radfahrer nicht überholen können. Auf dem hier angesprochenen kurzen Abschnitt ist dies vertretbar und sicherer als bei geringfügig größerer Breite das Überholen zuzulassen.

**Stolberger Straße**  
(zwischen Eupener Straße und Bahnlinie)  
Bestand



**Stolberger Straße**  
(zwischen Eupener Straße und Bahnlinie)  
Planung

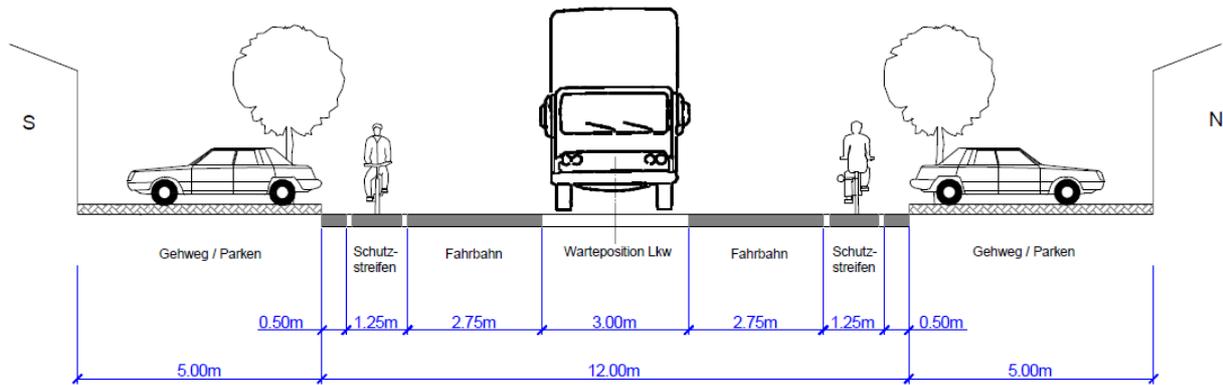


Abbildung 24: Umgestaltungsvorschlag mit Lkw-Warteposition in der Mitte

## 5 Fazit und Maßnahmenprogramm

Die Verbesserung der Verkehrssituation auf der Stolberger Straße in Braunsfeld basiert auf folgenden Gestaltungsgrundsätzen:

- Aufwerten des Straßenraumes durch Gliederung der überbreiten Fahrbahn mit einem multifunktionalen Mittelstreifen
- Schaffen von Überquerungsmöglichkeiten in den von Wohnen dominierten Bereichen und an der Schule
- Durchgehende Radverkehrsführung im Zuge der Stolberger Straße (fahrbahnseitig als Schutzstreifen)
- Einheitliche verkehrstechnische Charakteristik durch weitgehenden Verzicht auf Lichtsignalanlagen.

### Einflüsse im Umfeld

Folgende Maßnahmen im Umfeld können zu einer Mehrbelastung der Stolberger Straße führen, so dass Maßnahmen zur Entlastung erforderlich werden:

- Verdrängungseffekte von der Friedrich-Schmidt-Straße durch die dortige Tempo 30-Regelung.
- Der neue Anschluss Stolberger Straße / Widdersdorfer Straße, der zumindest im westlichen Straßenabschnitt zu Mehrbelastungen führt.

### Maßnahmen im Zuge der Stolberger Straße

Die Stolberger Straße soll die erheblichen Verkehrsmengen des Rahmenplanungsgebietes Ehrenfeld / Braunsfeld aufnehmen, aber keine überörtlichen Verkehre anlocken, daher soll die Sammelstraßenfunktion durch drei Kreisverkehre verdeutlicht werden. Diese dienen der Verteilung des Verkehrs im Gebiet und sorgen für eine Geschwindigkeitsdämpfung im Zuge der Stolberger Straße. Daneben wird auch auf Instrumente zurückgegriffen, die durch ihre optische Wirkung eine Geschwindigkeitsdämpfung zur Folge hat.

Im Einzelnen sind es folgende Maßnahmen:

- Durchgehender multifunktionaler Mittelstreifen, der folgenden Anforderungen jeweils abschnittsweise gerecht wird:
  - ⇒ Gliederung des Straßenraumes (Ziel: Geschwindigkeitsdämpfung)
  - ⇒ Überquerungshilfe für Fußgänger
  - ⇒ Abbiegestreifen
  - ⇒ Warteposition für LKW
- Minikreisel an der Einmündung Josef-Lammerting-Allee, um die gewollte Entlastung der Vitalisstraße zu unterstützen.

- Im Abschnitt zwischen Eupener Straße und Bahnübergang wird der Mittelstreifen als Wartefläche für LKW angelegt.
- Damit wird die Radverkehrsanlage als Schutzstreifen auf der gesamten Länge möglich.
- In Abschnitt bis zur Geilenkirchener Straße wird der Mittelstreifen als Überquerungshilfe und dort wo es möglich ist auch als zusätzliches Stellplatzangebot dienen.
- Einrichtung eines Hol- und Bringebereiches für die Grundschule (BilinGO) mit Wendemöglichkeit, um die Geilenkirchener Straße und den unmittelbaren Schulzugang zu entlasten.
- Mittelfristig wenn möglich: Umgestaltung des Verkehrsknotens Maarweg /Stolberger Straße in einen Kreisverkehrsplatz. Dabei reicht die derzeitige Datenlage für eine Beurteilung nicht aus. Eine vertiefende Untersuchung wäre hier notwendig.

Die Maßnahmen können mit Ausnahme des kompakten Kreisverkehrs bereits kurzfristig in Angriff genommen werden. Es ist eine stufenweise Umsetzung möglich. Besondere Priorität haben die Maßnahmen zur Sicherung des Fußgänger- und Rad-Verkehrs.

## 6 Quellen

Bürgerplan West:

IGBB – Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger  
Bürgerverein Müngersdorf  
Reinhard Angelis – Büro für Architektur und Gestaltung

Stadt Köln, Amt für Statistik und Stadtentwicklung:

Gesamtverkehrskonzept Köln  
Köln 1992 (Beschlussfassung).

Stadt Köln, Amt für Statistik und Stadtentwicklung:

Rahmenplanung Braunsfeld / Müngersdorf / Ehrenfeld  
Köln 2004 (Beschlussfassung).

Stadt Köln, Amt für Statistik und Stadtentwicklung:

Mobilitätsentwicklung in Köln 2025. Köln 2007.

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens  
von Gebietstypen. Köln 2006.

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs.  
ERA 05. Köln 2005.

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsan-  
lagen (HBS), Ausgabe 2001.

Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen (FGSV)

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),  
Köln 2006.

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs  
(EFA), Köln 2002.

Stadt Köln; IVV Aachen:

Verkehrsgutachten zur Rahmenplanung Braunsfeld /  
Müngersdorf / Ehrenfeld  
Köln / Aachen 2000.



## **Anfrage-Nr. 04/2012**

des Beiratsmitgliedes Herrn Schäfer vom 7. Februar 2012

zur 10. Sitzung des Beirates zur Begleitung der Umsetzung  
der Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld  
am 17. April 2012

in der Wahlperiode 2009 – 2014

### **Bauvorhaben Vogelsanger Straße 197/197a (Ecke Lichtstraße)**

In 2010 wurden die BV4 und der Rahmenplanungsbeirat über eine Bauvoranfrage eines arabischen Investors informiert, der gegenüber des Heliosgeländes an der Vogelsanger Str. 197/197a Ecke Lichtstraße ein Bürogebäude mit Versammlungssaal, Kinderbetreuung und Sauna errichten wollte (vermutlich eine Art Kultur- und Schulungszentrum).

Im Zusammenhang mit der aktuellen Vertieften Bürgerbeteiligung für das Helios-Gelände frage ich:

1. Wurde der Bauvoranfrage mittlerweile stattgegeben? Gab es nennenswerte Änderungen der geplanten Bebauung?
2. Wer ist der Vorhabenträger?

### **Antwort der Verwaltung (Bauaufsichtsamt):**

zu 1:

Die Bezirksvertretung Ehrenfeld erhielt mit der Vorlage Nr. 1819/2010 Mitteilung über das Bauvorhaben auf dem Grundstück Vogelsanger Str. 197-197a. Diesem vorgestellten Antrag entsprechend wurde am 28. Mai 2010 der Vorbescheid erteilt. Es gab bislang keine Änderungen zu dieser geplanten Bebauung.

zu 2:

Aus datenschutzrechtlichen Gründen kann die Verwaltung in öffentlichen Sitzungen keine Angaben zu einzelnen privaten Antragstellern machen. Ein mündlicher Bericht in einem nicht öffentlichen Teil der Sitzung ist möglich.



## **Anfrage-Nr. 06/2012**

des Beiratsmitgliedes Herrn Schäfer vom 7. Februar 2012

zur 10. Sitzung des Beirates zur Begleitung der Umsetzung  
der Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld  
am 17. April 2012

in der Wahlperiode 2009 – 2014

### **Teil-Betriebsstilllegung der Akzo-Nobel-Werke in Bickendorf**

Aus Reihen der Belegschaft der Firma Akzo-Nobel haben wir erfahren, dass der gesamte Geschäftsbereich 'Holzschutzlacke' der Firma Akzo-Nobel in Köln geschlossen wird. Ein bedeutender Teil der Belegschaft verliert dadurch den Arbeitsplatz in Köln.

Im Zusammenhang frage ich:

1. Ist die Verwaltung / Politik über eventuelle Flächenaufgaben am Standort Köln-Bickendorf informiert? Das Werksgelände der Firma Akzo-Nobel bildet die größte GI-Fläche (Industriegebiet) im Rahmenplanungsgebiet.
2. Falls Überlegungen zur Flächenaufgabe bestehen, könnte die Firma Akzo-Nobel eingeladen werden, im Beirat über die Planungen zu informieren.

### **Antwort der Verwaltung (Amt für Wirtschaftsförderung):**

zu 1 und 2:

Die Verwaltung ist über die betrieblichen Änderungen bei der Fa. AkzoNobel GmbH und mögliche Auswirkungen auf das Betriebsgelände in Köln-Bickendorf informiert. Der Bereich ist im Flächennutzungsplan sowie im Nutzungskonzept der Rahmenplanung als Industriegebiet dargestellt.

Dem Amt für Wirtschaftsförderung hat die Fa. Akzo-Nobel Deco GmbH zur Beantwortung der Anfrage aktuell folgendes mitgeteilt:

*"Wie Sie wissen, hat unser Standort in Köln-Bickendorf einige turbulente Zeiten hinter sich. Erst im letzten Jahr hat die unanhängige Geschäftseinheit AkzoNobel Wood beschlossen, den Produktionsbetrieb bis zum Jahresende 2012 am Standort Köln zu beenden.*

*Die AkzoNobel Deco GmbH, für die wir sprechen, hat mit gut 1.000 Mitarbeitern an rund 75 Vertriebsstandorten in Deutschland den Hauptsitz in Köln-Bickendorf. Hier arbeiten derzeit ca. 250 Mitarbeiter. Unsere Dispersionsfarbenproduktion wurde vor 2009/2010 an andere europäische Produktionsstandorte verlagert, so dass wir nunmehr ein reines Handelsunternehmen sind.*

*Als Handelsunternehmen sind wir derzeit in Überlegungen, wie wir das ca. 11 Hektar große Industrieareal an der Vitalisstraße weiter nutzen werden. Diese Überlegungen unterliegen jedoch einer Grundüberlegung: Wir werden weiterhin unsere Zentrale in Köln haben, dass bedeutet, wir könnten uns vorstellen innerhalb Köln einen neuen Standort zu beziehen.*

*Mit der Stadtverwaltung Köln sind wir hinsichtlich der Standortentwicklung des ehemaligen Produktionsstandortes an der Vitalisstraße in Kontakt.*

*Gerne sind Mitglieder der Geschäftsführung bereit, dem Beirat über die weiteren Entwicklungen persönlich in einer der folgenden Sitzungen zu berichten."*



## **Anfrage-Nr. 07/2012**

des Beiratsmitgliedes Herrn Schäfer vom 7. Februar 2012

zur 10. Sitzung des Beirates zur Begleitung der Umsetzung  
der Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld  
am 17. April 2012

in der Wahlperiode 2009 – 2014

### **HGK-Brücke / Bauvorhaben Weinsbergstraße 195 (Visteon/Alte Lederfabrik)**

Seit einigen Wochen erfolgen Umbauarbeiten im Gebäude Weinsbergstr. 195 (ehemaliges Visteon-Bürogebäude) und anscheinend auch in der benachbarten ehemaligen Lederfabrik am Wohngebiet Melatensee (Ölstraße/Eisenstraße). Beide Gebäude grenzen direkt an die ehemalige Gleistrasse der HGK und die Brücke über die Weinsbergstraße. Soweit uns bekannt ist, baut ein Investor das/die Gebäude zu einem Studentenwohnheim um.

Im Zusammenhang frage ich:

1. Hat die Verwaltung den Investor auf die besondere Nachbarschaft zur HGK-Gleistrasse hingewiesen? Es wäre im Idealfall ja denkbar, dass der Investor durch Erwerb der Gleistrasse südlich der Widdersdorfer Straße bis zur Oskar-Jäger-Straße eine rückwärtige, fußläufige Erschließung für den Gebäudekomplex realisiert und damit die Anbindung Brücke an das Wegenetz vorbereitet. Das Umfeld der Lederfabrik muss vermutlich ohnehin durch den Investor neu geordnet werden. Selbst bei einer solchen minimalen Neugestaltung sollten mindestens die Anschlüsse an das durch die Rahmenplanung vorgesehene Wegenetz vorgesehen werden.
2. Wurden Dienstbarkeiten (öffentliches Wegerecht) über das Grundstück der Lederfabrik vereinbart?
3. Wer ist der Vorhabenträger? (Ein Baustellenschild ist auf den ersten Blick leider nicht auffindbar.) Falls noch weitere Grundstücke von einer Durchwegung an der Lederfabrik betroffen wären: Wie sind dort die Besitzverhältnisse?

### **Antwort der Verwaltung (Stadtplanungsamt):**

zu 1:

Die Verwaltung hat den Investor auf die besondere Nachbarschaft zur HGK-Gleistrasse hingewiesen. Im für den Bereich rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 63459/05 1. Änderung ist die Gleisharfe als Kerngebiet (MK) ausgewiesen. Die Gleisharfe wurde im Baugenehmigungsverfahren (im Hinblick auf Abstandsflächen) jedoch als öffentliche Verkehrsfläche angesehen. Es ist vorgesehen, den genannten Bebauungsplan zeitnah zu ändern, um die Wegeverbindung auch planungsrechtlich zu sichern. Im Bebauungsplan 'Mischgebiet Grüner Weg' ist die Wegeverbindung über die Brücke Weinsbergstraße bereits berücksichtigt.

Das Grundstück der ehemaligen Lederfabrik soll zur Gleisharfe hin leicht aufgeschüttet werden, um die Zugänglichkeit für die Feuerwehr zu gewährleisten.

zu 2.:

Es wurden keine Baulasten für das Grundstück der ehemaligen Lederfabrik eingetragen. Inwieweit private Grunddienstbarkeiten vorliegen, ist nicht bekannt.

zu 3.:

Der Vorhabenträger ist die Gruhl & Dörr, Weinsbergstraße 195 GmbH. Eine Baugenehmigung wurde Anfang Februar 2012 erteilt. Die Genehmigung erfolgte als normales Wohngebäude. Der Vorhabenträger plant jedoch Studentenwohnungen. Die offizielle Adresse des Vorhabens lautet inzwischen nicht mehr Weinsbergstraße 195, sondern Eisenstraße 43 und 45, da die Feuerwehrezufahrt über die Eisenstraße erfolgt.



## **Anfrage-Nr. 08/2012**

des Beiratsmitgliedes Herrn Bock von Wülfigen vom 28. Februar 2012

zur 10. Sitzung des Beirates zur Begleitung der Umsetzung  
der Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld  
am 17. April 2012

in der Wahlperiode 2009 – 2014

### **Braunsfelder Marktplatz/Güterbahnhof**

In der letzten Woche hat es auf dem Gelände des ehemaligen Braunsfelder Güterbahnhofs Baumfällungsarbeiten gegeben, die im Zusammenhang mit einer möglichen Veräußerung des Geländes durch die HGK und einer Investition auf dem Areal stehen.

Da es über diese Aktion bisher aber keinerlei Informationen gibt, haben uns schon viele aufgebrauchte Anwohner aus dem Viertel kontaktiert.

Im Zusammenhang frage ich:

1. Welche Aussage kann die Verwaltung über den Planungsstand einer möglichen Bebauung auf dem Areal des Braunsfelder Marktplatzes machen?
2. Durch welche städtische Planung wäre der Markt in seinem Bestand auch nach einer Veräußerung des Geländes geschützt?
3. Besteht für das Gelände noch eine Widmung als Bahnfläche?
4. Wodurch ist seitens der Stadtverwaltung sichergestellt, dass bei einer möglichen Überplanung die Berücksichtigung einer mittel- bis langfristig einzurichtenden Straßenbahntrasse gewährleistet ist?

### **Antwort der Verwaltung (Stadtplanungsamt):**

zu 1 - 4:

Der Verwaltung liegt aktuell ein Antrag eines Investors auf Einleitung eines Vorhaben- und Erschließungsplanes (VEP) für den o. g. Bereich vor.

Im nächsten Schritt werden in Kürze der Stadtentwicklungsausschuss, die Bezirksvertretung Lindenthal und der Rahmenplanungsbeirat entsprechend in dieses VEP-Verfahren eingebunden werden. Die Verwaltung wird den politischen Gremien vorschlagen, hier eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu beschließen und durchzuführen zu lassen.

Die angesprochenen Einzelfragen werden detailliert im Rahmen dieses VEP-Verfahrens geklärt werden.