

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Rahmenplanungsbeirat Braunsfeld / Müngersdorf / Ehrenfeld	30.04.2013
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	13.05.2013
Verkehrsausschuss	04.06.2013
Stadtentwicklungsausschuss	13.06.2013
Wirtschaftsausschuss	13.06.2013

Bebauungsplanverfahren 63460/04 -Arbeitstitel: Oskar-Jäger-Straße in Köln-Ehrenfeld-; hier: Geplante Ansiedlung eines Paketverteilerzentrums auf der nördlichen Teilfläche - Ergebnisse des Verkehrsgutachtens-

1. Ausgangslage

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 11.10.2011 den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB, Arbeitstitel "Oskar-Jäger-Straße" in Köln-Ehrenfeld gefasst (Vorlage Nr. 1885/2011). Ziel der Aufstellung ist es, das ehemalige Areal des Betriebshofes der Deutschen Bahn AG schrittweise zu einem Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieb weiter zu entwickeln.

Das circa 4,9 ha große Areal, welches zur Wartung und Reinigung von Omnibussen genutzt wurde, ist im Besitz der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG und wird unter dem Markennamen "Kontrastwerk" vermarktet. Heute werden das Gelände sowie die Bestandsgebäude gewerblich genutzt und sind im südlichen Bereich an Dienstleistungs- und Gewerbetreibende aus den Branchen Kfz, Mode, Film etc. vermietet. Eine Kletterhalle wurde ebenfalls realisiert. Auf dem Gelände stehen - insbesondere im nördlichen Teil - noch weiträumige Flächen zur Verfügung, für die die aurelis eine schrittweise Weiterentwicklung plant.

2. Aktuelle Planung

Das städtebauliche Konzept wurde nunmehr konkretisiert, da es mittlerweile eine konkrete Anfrage eines Nutzers gibt (siehe Anlage 2). Auf dem Großteil der nördlichen Teilfläche soll ein Paketverteilzentrum der DHL (mechanisierte Zustellbasis) entstehen mit einer Bruttogeschossfläche (BGF) von 7.190 m². Die Planung für die südliche Teilfläche wird weitgehend so beibehalten, hier soll weiterhin eine kleinteilige Entwicklung stattfinden. Neben den Bestandsgebäuden sollen noch zwei Baufelder mit jeweils einem drei- bis viergeschossigen Bürogebäude mit insgesamt 8.620 m² BGF entstehen.

Mit der Planung des DHL-Verteilzentrums ändert sich an der weiterhin gewerblichen Ausrichtung des gesamten Gebietes nichts. Es ist weiterhin vorgesehen, das Plangebiet des Bebauungsplanes als Gewerbegebiet GE auszuweisen. Ein Paketverteilzentrum ist in einem Gewerbegebiet zulässig.

Mit der Mitteilung 0196/2013 wurden bereits nähere Informationen zu dem geplanten Paketverteilzentrum gegeben sowie das Ergebnis der erneuten Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 13a Absatz 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB hinsichtlich der relevanten Belange Lärm, Luft und Verkehr mitgeteilt. Da insbesondere das Thema Verkehr bei der Beratung der Mitteilungsvorlage 0196/2013 in den zuständigen Ausschüssen des Rates intensiv diskutiert wurde, werden die prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen in der nun vorliegenden Mitteilung konkreter erläutert.

Der Bebauungsplan-Entwurf befindet sich in der Abstimmung mit den Dienststellen, den Behörden und den sonstigen Trägern öffentlicher Belange. Vom 15. April bis einschließlich 29. April 2013 findet eine erneute Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 13a BauGB statt. Das städtebauliche Planungskonzept und der Bebauungsplan-Entwurf werden zwei Wochen im Bezirksrathaus Ehrenfeld ausgehängt, damit die Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme hat. Dies wird öffentlich bekanntgemacht. Danach wird der Bebauungsplanentwurf zum Offenlagebeschluss in die zuständigen Ausschüsse des Rates eingebracht.

3. Beschreibung Bauvorhaben

Der Verwaltung liegt für das Grundstück Oskar-Jäger-Straße 173 a ein Bauantrag zur Erteilung einer Baugenehmigung für die Errichtung eines Paketverteilzentrums der DHL (mechanisierte Zustellbasis) mit Verwaltungs- und Techniktrakt, Herstellung einer Lärmschutzwand sowie von Stellplatzflächen für 35 Pkw und 50 Kleintransporter vor.

Die Halle des Verteilerzentrums wird zirka 160 m lang und etwa 43 m breit bei einer Fläche von ungefähr 6.655 m² und einer Höhe von nahezu 10 m. Neben der Halle wird ein Bürotrakt mit einer Fläche von ungefähr 380 m² angeordnet. Rund um das Hallengebäude sind Beladerampen zur Verteilung der Pakete auf die einzelnen Kleintransporter vorgesehen. Die Betriebszeit beträgt täglich 24 Stunden. Die durch den Verkehr entstehenden Immissionen werden durch Baumaßnahmen eingegrenzt. Auf der östlichen Seite entsteht eine 4,50 m hohe Lärmschutzwand und die Verladung der Pakete findet in einem "eingehausten Bereich" statt. Die Schallschutzmaßnahmen sind Gegenstand des Bauantrages.

Gemäß dem vorliegenden Bauantrag erfolgt die Anlieferung zum Standort ab 02.00 Uhr. Von 02.00 Uhr bis 06.00 Uhr fahren neun Lkw-Gliederzüge den Standort an, von 06.00 bis 22.00 Uhr sechs Lkw-Gliederzüge (insgesamt 30 Fahrten).

Die Beladung der Zustellfahrzeuge beginnt um 06.30 Uhr in zwei bis drei Wellen. Die Rückkehr der Zustellfahrzeuge beginnt ab circa 15.00 Uhr und ist bis um etwa 19.00 Uhr abgeschlossen.

Da die Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB erfolgt, besteht gemäß § 33 Absatz 3 BauGB die Möglichkeit, ein Vorhaben vor der Offenlage zuzulassen. Voraussetzung ist, dass das Vorhaben den zukünftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegensteht, der Antragsteller diese Festsetzungen für sich und seine Rechtsnachfolger schriftlich anerkennt und die Erschließung gesichert ist. Weiterhin muss der betroffenen Öffentlichkeit und den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vor Erteilung der Genehmigung Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb angemessener Frist gegeben werden. Die Verwaltung erwägt die Möglichkeit der Genehmigung des Paketverteilerzentrums vor der Offenlage bei Vorliegen der Voraussetzungen.

Zustellschwerpunkte der DHL-Station

Die vorgesehenen Zustellschwerpunkte der DHL-Station liegen überwiegend in den Stadtteilen Ehrenfeld, Bickendorf, Vogelsang, Braunsfeld, Müngersdorf, Altstadt Nord und Innenstadt sowie untergeordnet auch Bocklemünd/Mengenich, Widdersdorf und Lövenich. Wie in Anlage 4 dargestellt, befindet sich der Standort der neuen DHL-Zustellstation im Mittelpunkt des Postleitzahlgebietes, welches durch die DHL am Standort Ehrenfeld bedient wird und kann sternförmig angefahren werden. Somit wird gewährleistet, dass die Summe aller Fahrten und damit die Umweltbelastung minimiert wird. Ein Standort der Zustellbasis, zum Beispiel in Ossendorf, hätte den Nachteil, dass jedes

Lieferfahrzeug täglich rund 10 km je Tour mehr zurücklegen würde (Entfernung zwischen Standort Ehrenfeld und Ossendorf rund 4 km Luftlinie). Das entspricht bei rund 170 Touren täglich rund 1.700 Fahrzeugkilometern, die auf Strecken zwischen Ossendorf und Ehrenfeld zurückgelegt werden und diese verkehrlich zusätzlich belasten.

4. Verkehrliche Grundlagen

Um die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplanes zu untersuchen, wurde durch das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Neben dem Neuverkehr durch das Bebauungsplangebiet werden in der Verkehrsuntersuchung auch die Entwicklungen im nahen Umfeld des Plangebiets berücksichtigt (siehe Anlage 5).

Die Datengrundlage bilden Zählungen an sieben Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet im November 2011 sowie Zählungen aus dem Jahr 2009 für zwei weitere Knotenpunkte. Dreitägige Querschnittszählungen über einen Zeitraum von jeweils 24 Stunden dienen als Datengrundlage zur Ermittlung der Tag- und Nacht-Verteilung und der Schwerverkehrsanteile.

Es wurden folgende Prognosehorizonte untersucht:

- **Nullfall** (Bestandsverkehr + alle bekannten Bauvorhaben rund um das Plangebiet ohne Umnutzung des Plangebiets)
- **Planfall** (Nullfall + Umnutzung des Plangebiets)

Im **Nullfall** sind folgende Bauvorhaben und Planungen berücksichtigt:

- Mischgebiet Grüner Weg
- Heliosgelände (mit dem Stand von der Verkehrsuntersuchung zu Grüner Weg)
- Wohnbauvorhaben an der Ölstraße/Oskar-Jäger-Straße
- Mischgebiet Südlich Helmholtzplatz (Wohnen und Gewerbe)
- Umnutzung Güterbahnhof Ehrenfeld (heute Handwerksbetriebe, zukünftig eventuell Mischgebietsnutzungen)
- Plangebiet Leyendeckerstraße/Christianstraße (Wohnen)
- Umstrukturierung Altmetallrecyclingbetrieb Max Becker an der Widdersdorfer Straße infolge des immissionschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens

Im **Planfall** werden zusätzlich zum Nullfall folgende Gebietsentwicklungen des Plangebiets berücksichtigt:

- Bestandsnutzungen
- Ansiedlung eines Paketverteilzentrums der DHL mit 7.190 m² BGF (angesetzt wurden für die Auslastung die absoluten Maximalwerte nach Angaben des Betreibers DHL)
- 8.620 m² BGF weitere Büronutzung (von der aurelis geplant)
- Verlagerung Fahrten Kletterhalle an neuen Standort (Kletterhalle war zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung noch am Standort Lichtstraße)
- weitere mögliche Ausbaureserven gemäß B-Plan-Entwurf von 27.820 m² BGF (Differenz volle Ausschöpfung B-Plan zu aktuellem Nutzungskonzept der aurelis)
- Abzug des Verkehrsaufkommen des Speditionsunternehmens, da es den Standort Ende 2013 verlässt

5. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsbelastungen werden in DTV-Werten (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) dargestellt.

Bestand

Im Bestand fahren auf der Oskar-Jäger Straße zwischen Vogelsanger Straße und Weinsbergstraße circa 12.100 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrs-Anteil von circa 12% (siehe Anlage 6).

Nullfall

Im Nullfall, das heißt alle geplanten Nutzungen im Umfeld werden realisiert, und auf dem Plangebiet ist weiterhin die Bestandsnutzung, wird auf der Oskar-Jäger-Straße nördlich des Plangebietes eine DTV von 6.704 beziehungsweise 6.653 Kfz/24h (jeweils richtungsbezogen, insgesamt 13.357 Kfz/24h) sowie südlich des Plangebietes eine DTV von 6.177 beziehungsweise 7.207 Kfz/24h (insgesamt 13.384 Kfz/24h) prognostiziert. Dies entspricht einer Zunahme des Verkehrsaufkommens um circa 6 bis 15 % gegenüber dem Bestand (siehe Anlage 7).

Es wird erwartet, dass der Schwerverkehranteil (alle Kfz über 2,8 Tonnen) auf der Oskar-Jäger-Straße im Nullfall dem Schwerverkehranteil im Bestand entspricht und circa 12 % vom Gesamtverkehr beträgt.

Planfall

Im Planfall finden alle für das Plangebiet prognostizierten Nutzungen Berücksichtigung. Da die Umnutzung des Plangebietes stufenweise erfolgen wird, werden auch für den Planfall stufenweise Szenarien dargestellt. Dabei wird auch der Nullfall stufenweise abgeschichtet, da auch hier nicht alle Planungen gleichzeitigen realisiert werden. Es wird von folgenden Prognosehorizonten ausgegangen:

▪ **Szenario 1 (Prognosehorizont bis 2014):**

- Verteilerzentrum DHL
- Entfall der Spedition
- Verlagerung Fahrten Kletterhalle an neuen Standort
- Bauvorhaben "Grüner Weg"
- Umstrukturierung Altmetallrecyclingbetrieb Max Becker an der Widdersdorfer Straße infolge des immissionschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens

▪ **Szenario 2 (Prognosehorizont bis 2016)**

- Verteilerzentrum DHL
- Entfall der Spedition
- Verlagerung Fahrten Kletterhalle an neuen Standort
- Realisierung von drei Bürogebäuden mit circa 8.620 m² BGF auf den verbleibenden Baufeldern gemäß dem Nutzungskonzept von aurelis
- Bauvorhaben "Grüner Weg"
- Mischgebiet "Südlich Helmholtzplatz"
- Wohnbebauung Oskar-Jäger-Straße/Ölstraße
- Wohnbebauung Leyendeckerstraße/Christianstraße
- Umstrukturierung Altmetallrecyclingbetrieb Max Becker an der Widdersdorfer Straße infolge des immissionschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens

▪ **Szenario 3 (Maximalszenario):**

- Die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans werden komplett ausgenutzt
- Alle Planungen des Nullfall sind realisiert

Das aktuelle Nutzungskonzept des Eigentümers, aufbauend auf dem städtebaulichen Konzept, sieht in einem ersten Schritt die Realisierung des DHL-Paketverteilzentrums vor. In einem zweiten Schritt sollen auf den verbleibenden Baufeldern noch drei weitere Bürogebäude mit circa 8.620 m² BGF gebaut werden. Damit ist in absehbarer Zeit keine maximale Ausnutzung des Bebauungsplanes vorgesehen.

Auch die umliegenden Knotenpunkte der Oskar-Jäger-Straße von der Leyendecker Straße im Norden bis zur Weinsbergstraße im Süden wurden untersucht. Dabei ist eine Schwachstellenanalyse für die Morgen- und Abendspitzenstunde durchgeführt worden.

Planfall – Szenario 1: Realisierung der DHL

Verkehrserzeugung im Plangebiet

Bei Szenario 1 wird das Verkehrsaufkommen der DHL-Station prognostiziert, das der Spedition in Abzug gebracht und der Bestandsverkehr der Kletterhalle in der Lichtstraße zum neuen Standort umverteilt.

Der reine Neuverkehr im Plangebiet bei Szenario 1 beträgt +372 Kfz/24 h.

Die derzeit auf der nördlichen Teilfläche noch vorhandene Spedition verlässt ihren Standort zum Jahresende 2013. Diese Fahrten entfallen zukünftig.

Die Spedition weist im Bestand ein Verkehrsaufkommen von 338 Kfz-Fahrten/24 h auf, wovon 128 Fahrten/24 h durch Last- und Sattelzüge und 68 Fahrten/24 h durch Sprinter und kleine Lkw getätigt werden.

Die geplante Zustellbasis erzeugt bei Vollauslastung ein tägliches Verkehrsaufkommen von rund 540 Fahrten/24 h. 44 Fahrten/24 h werden durch Lkw bis 40 t und 338 Fahrten/24 h durch Sprinter und kleine Lkw getätigt. Die restlichen Fahrten werden durch den Berufsverkehr der Mitarbeiter erzeugt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Fahrten der heutigen Spedition denen der Zustellbasis gegenüber gestellt:

Nutzung	DTV [Kfz/24 h]	Lastzug / Sattelzug [Kfz/ 24 h]	Sprinter und kl. LKW [Kfz/ 24 h]	Pkw [Kfz/ 24 h]
Spedition (Bestand)	338	128	68	142
DHL (Planung)	542	44	338	160
Differenz	+204	-84	+270	+18

Im Vergleich der Fahrten DHL zu der bestehenden Spedition nimmt der Schwerverkehr mit Lastzügen ab, der Lieferverkehr mit "Sprintern" nimmt jedoch zu.

Die aurelis hat im vorliegenden Bauantrag nicht die Vollauslastung der DHL-Station beantragt, sondern eine geringere Auslastung. Gemäß dem Bauantrag werden 30 Lastzüge/24 h und 258 Sprinter/kleine Lkw pro 24 h fahren.

Verkehrsaufkommen Oskar-Jäger-Straße

Das Verkehrsaufkommen in DTV auf der Oskar-Jäger-Straße bei Szenario 1 ist in Anlage 8 abgebildet. Danach nimmt das Verkehrsaufkommen auf der Oskar-Jäger-Straße auf der Höhe des Plangebiets um insgesamt 30 Kfz/24 h zu, aufgesplittet auf die jeweilige Richtung bedeutet dies eine Zunahme von 97 Kfz/24h (+1,5%) in südliche Richtung, sowie eine Abnahme von 67 Kfz/24 h (-1,2%) in nördliche Richtung. Nördlich des Plangebietes zwischen Vogelsanger Straße und Lichtstraße wird eine Abnahme des Verkehrs von circa 1% prognostiziert. Zwischen Plangebiet und Widdersdorfer Straße erfolgt eine Zunahme von 126 Kfz/24 h (+2%) in südliche Richtung sowie eine Abnahme des Verkehrsaufkommens in nördliche Richtung von 37 Kfz/24 h (-0,6%).

Verkehrsverteilung DHL im umgebenden Verkehrsnetz

Die Verkehrsverteilung der Mitarbeiter und Sprinter orientiert sich an der ermittelten Verkehrsverteilung der bereits bestehenden Nutzungen auf dem südlichen Teil des Plangebiets. Grundlage bilden hierfür die durchgeführten Verkehrszählungen. Der Fernverkehr (Schwerverkehr 40 t) zur Zustellbasis fährt das Plangebiet nach Angaben des Betreibers vom Eifeltor an, so dass dieser zu 100% aus Richtung der Oskar-Jäger-Straße Süd anfährt und das Gebiet auch in diese Richtung verlässt.

Das Plangebiet wird über zwei Zufahrten erschlossen, wobei über die nördliche Zufahrt ausschließlich die betrieblichen Fahrten der DHL-Station getätigt werden. Die Mitarbeiter der Zustellbasis fahren das Plangebiet über die südliche Zufahrt an.

Knotenpunkte

- Vogelsanger Straße/Leyendeckerstraße/Helmholtzstraße

Mit der bestehenden Signalisierung ist der Knotenpunkt in der Morgen- und in der Abendspitze leistungsfähig. In der Morgenspitze weist der Strom von der Leyendeckerstraße (Gerade-Links) die Qualitätsstufe D auf, die übrigen Ströme mindestens die Qualitätsstufe C. In der Abendspitze weisen alle Ströme mindestens die Qualitätsstufe C auf. Es ist bei Szenario 1 keine Anpassung der Signalisierung erforderlich.

- Oskar-Jäger-Straße/südliche Zufahrt Plangebiet

Bei Szenario 1 sind keine Maßnahmen zwingend erforderlich.

- Oskar-Jäger-Straße/Widdersdorfer Straße/Weinsbergstraße

Der Knotenpunkt ist mit der bestehenden Geometrie bereits im Bestand nicht leistungsfähig. Derzeit ist die Oskar-Jäger-Straße (Nord-Süd) als Hauptrichtung deklariert, wobei die Belastungen in Ost-West-Richtung höher liegen. In der nördlichen, östlichen und südlichen Zufahrt gibt es jeweils einen gemeinsamen Gerade-Rechts-Fahrstreifen und einen separaten Linksabbiegefahrstreifen. In der westlichen Zufahrt (Widdersdorfer Straße) wird der Rechtsabbieger frei geführt, der Geradeausverkehr und der Linksabbieger werden jeweils auf separaten Fahrstreifen geführt. Die Signalisierung erfolgt in zwei Phasen, so dass alle Linksabbieger den entgegenkommenden Verkehr zu achten haben.

Aufgrund der hohen Belastungen können die Linksabbieger erst im Phasenwechsel abfließen. Die Freigabezeit in Nord-Süd-Richtung ist länger als die in Ost-West-Richtung. Sowohl morgens als auch abends werden die östliche und die westliche Zufahrt nicht leistungsfähig (Qualitätsstufe F) abgewickelt. Der Auslastungsgrad des Knotenpunkts beträgt unter Betrachtung der maßgebenden Ströme in den Phasen 125 bis 130 %, der Knotenpunkt ist somit überlastet.

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im bestehenden Straßenausbau ist es erforderlich, die Zufahrten als überbreite Fahrstreifen (Breite 5,50 m) umzumarkieren und die Signalisierung auf das dann vorliegende Verkehrsaufkommen anzupassen (2 Phasen). Die Gesamtauslastung des Knotenpunkts aus Summe der maßgebenden Ströme liegt morgens bei 83 % und abends bei 103 %. Die Maßnahme stellt somit gegenüber dem Bestand eine deutliche Verbesserung dar.

- Bei den weiteren Knotenpunkten sind keine Maßnahmen erforderlich.

Planfall – Szenario 2: Vorgesehenes Nutzungskonzept der aurelis (Prognosehorizont 2016)

Neben dem Bau der DHL-Station sollen auf den verbleibenden Baufeldern noch drei weitere Bürogebäude mit ca. 8.620 m² BGF errichtet werden.

Bei Szenario 2 wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen des Nullfalls genommen und das ermittelte Verkehrsaufkommen für die DHL-Station sowie die anvisierte Büronutzung von 8.620 m² BGF dazu addiert, das Verkehrsaufkommen der Spedition Breuer in Abzug gebracht und der Bestandsverkehr der Kletterhalle in der Lichtstraße zum neuen Standort umverteilt.

Verkehrserzeugung im Plangebiet

Bei Szenario 2 ist im Plangebiet im Vergleich zu heute ein reiner Neuverkehr von +845 Kfz/24 h zu erwarten.

Verkehrsaufkommen Oskar-Jäger-Straße

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen bei Szenario 2 ist in Anlage 9 dargestellt. Dabei ist ersichtlich, dass auf der Oskar-Jäger-Straße von Vogelsanger Straße bis Widdersdorfer Straße der Verkehr in nördliche Richtung um 4 bis 6% und in südliche Richtung um 7 bis 9% zunimmt.

Knotenpunkte

- Vogelsanger Straße/Leyendeckerstraße/Helmholtzstraße
Mit der bestehenden Signalisierung ist der Knotenpunkt in der Morgen- und in der Abendspitze leistungsfähig. Es ist keine Anpassung der Signalisierung erforderlich.
- Oskar-Jäger-Straße/ südliche Zufahrt Plangebiet
Bei Szenario 2 sind an der südlichen Zufahrt zum Plangebiet Maßnahmen unter Berücksichtigung der Belange der Radfahrer erforderlich. In der Morgenspitze wird ein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsablauf nachgewiesen. In der Abendspitze wird der Linksabbieger aus der südlichen Zufahrt des Plangebiets auf die Oskar-Jäger-Straße nicht ausreichend leistungsfähig abgewickelt. Daher sind an diesem Knotenpunkt bauliche Maßnahmen erforderlich: Auf der Oskar-Jäger-Straße ist eine Linksabbiegespur für drei Fahrzeuglängen für aus Süden kommende Fahrzeuge erforderlich. Somit ergeben sich für den Linksabbieger aus dem Plangebiet mehr ausreichend lange Zeitlücken, um auf die Oskar-Jäger-Straße abzubiegen.
- Oskar-Jäger-Straße/Widdersdorfer Straße/Weinsbergstraße
An diesem Knotenpunkt sind im Vergleich zu Szenario 1 keine weiteren zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Mit den genannten Maßnahmen kann auch bei Szenario 2 eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Bestand erreicht werden.
- Bei den weiteren Knotenpunkten sind keine Maßnahmen erforderlich.

Planfall – Szenario 3 (Maximalszenario)

Die Verkehrserzeugungsberechnung für das Szenario 3 orientiert sich an den Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanentwurfes 63460/04. Die prognostizierten Zahlen entsprechen dem absoluten Maximalszenario, das heißt, die komplette im Bebauungsplanentwurf vorgesehene Geschossflächenzahl (GFZ) würde ausgenutzt werden. Insgesamt wären nach dem Bebauungsplan-Entwurf 36.420 m² Bruttogeschossfläche möglich.

Bei Szenario 3 wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen des Nullfalls (alle Bauvorhaben im Umfeld sind umgesetzt) genommen und das ermittelte Verkehrsaufkommen des kompletten Plangebiets aufaddiert, das Verkehrsaufkommen der Spedition Breuer in Abzug gebracht und der Bestandsverkehr der Kletterhalle in der Lichtstraße zum neuen Standort umverteilt.

Verkehrserzeugung im Plangebiet

Das Plangebiet verursacht im Maximalszenario, das heißt, die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans werden komplett ausgenutzt, einen reinen Neuverkehr von DTV 2.365 Kfz/24 h im Plangebiet.

Verkehrsaufkommen Oskar-Jäger-Straße

Auf der Oskar-Jäger-Straße wird im Planfall nördlich des Plangebietes eine DTV von 7.215 beziehungsweise 7.114 Kfz/24h (jeweils richtungsbezogen, insgesamt 14.329 Kfz/24h) sowie südlich des Plangebietes eine DTV von 6.870 beziehungsweise 7.853 Kfz/24h (insgesamt 14.723 Kfz/24h) verursacht (siehe Anlage 10). Dies entspricht einer Verkehrszunahme von circa 8 bis 11 % gegenüber dem Nullfall und von circa 18 bis 19% gegenüber dem Bestand.

Insgesamt wird damit gerechnet, dass im Planfall keine Änderung des Schwerverkehranteils (über 2,8 t) im Vergleich zum Bestand und zum Nullfall eintritt, da im Planfall die Spedition entfällt, aber gleichzeitig an der nördlichen Zufahrt zum Plangebiet neue Fahrten im Schwerverkehr entstehen.

Knotenpunkte

- Knotenpunkt Vogelsanger Straße/Leyendeckerstraße/Helmholtzstraße

Am oben genannten Knotenpunkt werden mit der bestehenden Signalisierung bei Szenario 3 Defizite im Verkehrsablauf in der Morgenspitze im Geradeausstrom von der Helmholtzstraße in die Oskar-Jäger-Straße und aus der Leyendeckerstraße in die Oskar-Jäger-Straße festgestellt. Durch Anpassung des Signalprogramms in der Morgenspitze werden im Nullfall und im Planfall - Szenario 3 - alle Ströme leistungsfähig abgewickelt. Aufgrund der Belastungsunterschiede morgens und abends wird empfohlen, zwei separate Signalprogramme zu schalten.

- Knotenpunkt Oskar-Jäger-Straße/südliche Zufahrt

Gegenüber Szenario 2 sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich, durch den Linksabbiegestreifen auf der Oskar-Jäger-Straße wird der Verkehr leistungsfähig abgewickelt. Im Bebauungsplan werden die für die Linksabbieger auf der Oskar-Jäger-Straße erforderlichen Flächen gesichert.

- Oskar-Jäger-Straße/Widdersdorfer Straße/Weinsbergstraße

Am Knotenpunkt werden im Bestand und im Nullfall Defizite im Verkehrsablauf festgestellt.

Die Stadt Köln plant in circa zwei bis drei Jahren den Ausbau des Knotenpunkts im Zusammenhang mit der Straßensanierung der Oskar-Jäger-Straße. Hierbei wird in jeder Zufahrt ein zusätzlicher Fahrstreifen am Knotenpunkt vorgesehen. In den nördlichen und südlichen Knotenpunktarmen werden separate Fahrstreifen für den Geradeausverkehr, die Linksabbieger und die Rechtsabbieger eingerichtet. Für die östlichen und westlichen Knotenpunktarme wird zusätzlich jeweils ein Fahrstreifen für die Geradeausfahrer eingerichtet. Der frei geführte Rechtsabbieger aus der Widdersdorfer Straße wird in die Signalisierung eingebunden. Das Signalprogramm sieht eine eigene Phase für die Linksabbieger aus der Widdersdorfer Straße und der Weinsbergstraße vor, in der die Abbieger gesichert geführt werden. Im Planfall - Szenario 3 - ist eine Anpassung des Signalprogramms erforderlich, um das dann anstehende Verkehrsaufkommen leistungsfähig abzuwickeln. Im Planfall wird der Verkehrsablauf in der Morgenspitze mit der Qualitätsstufe B und in der Abendspitze mit der Qualitätsstufe C als leistungsfähig bewertet.

- Weitere Knotenpunkte

Alle anderen untersuchten Knotenpunkte können im Planfall – Szenario 3 – leistungsfähig abgewickelt werden. Es sind keine Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses erforderlich. Je weiter vom Plangebiet sich die zu betrachtenden Knotenpunkte oder Strecken befinden, umso geringer ist die Verkehrszunahme in diesem Bereich.

6. Gegenüberstellung: Reiner Zusatzverkehr im Untersuchungsgebiet

In der nachfolgenden Tabelle ist zur Übersicht dargestellt, welcher reine Neuverkehr im Plangebiet zunächst durch die Realisierung der DHL ab 2014, dann durch die Realisierung der geplanten Büronutzung (ab 2015 ff.) und durch das Maximalszenario gemäß dem Bebauungsplan-Entwurf entstehen.

Nutzung	DHL ab 2014	weitere Büronutzung (gem. städtebauliches Konzept) ab 2015 ff.	Bebauungsplan- Entwurf (Maximal- szenario)
Annahmen	Entfall Spedition neu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ DHL-Station ▪ Kletterhalle (realisiert) 	Entfall Spedition neu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ DHL-Station ▪ Kletterhalle (realisiert) ▪ 3 Bürogebäude 	Entfall Spedition neu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ DHL-Station ▪ Kletterhalle (realisiert) ▪ 3 Bürogebäude ▪ Realisierung der Ausbaureserven gemäß B-Plan
Neuverkehr im Plan- gebiet im Vergleich zu heute	+372 Kfz/24 h	+ 845 Kfz/24h	+ 2.365 Kfz/24h

7. Fazit

Die Ansiedlung der DHL-Station, die Umsetzung des vorgesehenen Nutzungskonzeptes und des Maximalszenarios wurden im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen untersucht und die jeweils notwendigen Maßnahmen zur Verkehrsabwicklung benannt.

Im Zuge des Eintritts der jeweiligen Belastungsfälle sollen die jeweils erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen umgesetzt werden.

Gez. Höing

Anlagen

- 1 Übersichtsplan
- 2 Städtebauliches Planungskonzept
- 3 Bebauungsplan-Entwurf, Stand erneute Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 13a BauGB
- 4 Zustellbezirke DHL
- 5 Übersicht berücksichtigte Planungen im Nullfall
- 6 Verkehrsaufkommen DTV Bestand [Kfz/ 24 h]
- 7 Verkehrsaufkommen DTV Nullfall [Kfz/ 24 h]
- 8 Verkehrsaufkommen DTV Planfall – Szenario 1 [Kfz/ 24 h]
- 9 Verkehrsaufkommen DTV Planfall – Szenario 2 [Kfz/24 h]
- 10 Verkehrsaufkommen DTV Planfall – Szenario 3 [Kfz/24 h]
- 11 Belastungen im Planfall – Szenario 3 – in Morgen- und Abendspitze