

Rahmenkonzept und Verkehrserzeugung des Frischezentrums in Köln-Marsdorf

Ausgangslage

Die Verkehrserzeugung des heutigen Großmarktareals ist in verschiedenen Erhebungen in den Jahren 2007 und 2009 erfasst worden. Die maximale Verkehrsbelastung betrug dabei circa 9600 Kfz/24h, dabei waren 60% Pkw und jeweils 20% Lieferfahrzeuge und Lkw/Lastzüge (Lz). Die genannte Zahl lässt sich jedoch nicht auf die zu erwartende Verkehrserzeugung des geplanten Frischezentrums in Köln-Marsdorf übertragen. Hierzu sind verschiedene Punkte ausschlaggebend:

- Auf dem heutigen Großmarktareal sind etliche Nutzungen vorhanden, die keinerlei Bezug zum Großmarkt haben. Die von diesen artfremden Nutzungen verursachten Verkehre wurden bei den Verkehrserhebungen, die an den Zufahrten des Großmarktgeländes in den Jahren 2007 und 2009 durchgeführt wurden, jedoch erfasst und verfälschen so die tatsächliche von den eigentlichen Großmarktbetrieben verursachte Verkehrsbelastung. Dies gilt sowohl für die absolute Zahl der Fahrzeugbewegungen, wie auch für die tageszeitliche Verteilung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge. Beispielhaft für diese artfremden Betriebe sind hier ein Musikinstrumentenhandel, ein Recyclingbetrieb, der nicht nur der Entsorgung des Großmarktes dient (Größe!), Kfz-Sachverständige und diverse Dienstleister zu nennen. Zu berücksichtigen ist auch, dass Teile des Großmarktareals als Lager- und Betriebsfläche für die Nord-Süd Stadtbahn genutzt wurde.
- Weiterhin ist davon auszugehen, dass nicht alle am Großmarkt vorhandenen Betriebe den Umzug nach Marsdorf vollziehen werden. In Gesprächen wurde die Bereitschaft zum Umzug abgefragt. Aus heutiger Sicht ist die Bereitschaft zum Umzug nicht sehr stark ausgeprägt, wobei eine ganze Reihe von Unternehmen noch unschlüssig sind bzw. sich aufgrund fehlender Rahmenbedingungen wie Kaufpreise, Mietkonditionen noch keine Meinung bilden konnte.

- Das heutige Großmarktareal umfasst eine Fläche von circa 290.000 m² (Stadt Köln 160.000 m², Aurelis 120.000 m², privat 10.000 m²). Die derzeitigen Überlegungen gehen für den künftigen Standort von einem deutlich geringeren Flächenbedarf aus.

Die genannten Umstände lassen erwarten, dass das zukünftige Verkehrsaufkommen des Frischezentrums in Marsdorf deutlich geringer ausfallen wird. Um den Umfang der zukünftigen Verkehrsentwicklung des Kölner Frischezentrums bestimmen zu können wurde zunächst gemeinsam mit der Marktverwaltung ein Rahmenkonzept für dieses Frischezentrum erstellt.

Rahmenkonzept des geplanten Frischezentrums Köln

Zur Ableitung der Verkehrserzeugung des geplanten Kölner Frischezentrums in Marsdorf ist die Beschreibung eines Rahmenkonzeptes für die zukünftigen Nutzungen im Frischezentrum erforderlich. Allerdings kann hierüber derzeit nur eine vorläufige Abschätzung erfolgen, da keine abschließend gesicherten Erkenntnisse über den künftigen Flächenbedarf vorliegen. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass endgültige Aussagen über die Anzahl der Betriebe, die den Umzug von Raderberg nach Marsdorf mit voll ziehen, noch nicht vorliegen.

Ein konkretes Flächen- und Raumkonzept kann nur von einem versierten Planungsbüro erstellt werden, sodass auch hier nur eine vorläufige Abschätzung erfolgen kann. Die Angaben im folgenden Rahmenkonzept zu den künftigen Nutzungen und den Flächenansprüchen basieren auf qualifizierten Annahmen der Marktverwaltung Köln und sind vor Ort mit der IG Großmarkt, in der circa 40 Großmarktbetriebe vertreten sind, weitestgehend abgestimmt.

Grundsätzliches

Zunächst ist festzuhalten, dass das Frischezentrum Großhandelsplatz ausschließlich für den gewerblichen Einzelhandel aus dem Lebensmittelbereich ist. Dazu zählen beispielsweise:

- Alle Wiederverkäufer aus dem Lebensmittelbereich:
 - Großhändler
 - Hotelbetreiber
 - Köche, Gastronomen
 - Großküchenbetreiber
 - Imbissbetreiber
 - Wochenmarkthändler
 - Lebensmitteleinzelhändler
 - Hofladen-Betreiber

- Der Verkauf der Ware findet ausschließlich in für den Großhandel üblichen Mengen statt. Eine gewerberechtliche Erlaubnis wird vorausgesetzt.

- Ein Verkauf an Privatverbraucher ist ausgeschlossen.

- Das Frischezentrum wird auf einem abgeschlossenen Betriebsgelände entstehen, das über eine kontrollierte Zufahrt erreicht werden kann. Eine Zutrittskontrolle erfolgt, um nicht autorisierte Besucher ausschließen zu können.

- Über die Festsetzung der Öffnungszeiten ist eine zeitliche Steuerung der Großmarktverkehre möglich. Die Großmarkthalle am heutigen Standort ist von 0.00 Uhr bis 14.00 Uhr geöffnet.

Nutzungen im Frischezentrum

Kernbereich des künftigen Frischezentrums sind die Sortimente „Obst und Gemüse“, „regionaler Erzeugermarkt“. Dieser Kernbereich wird durch das Angebot „Spezialitäten“ (Fisch/Feinkost/Fleisch; Convenience- und Cateringprodukte, Backwaren, Molkereiprodukte)“erweitert. Eine Erweiterung dieses Angebotes durch Fruchtimporteure/Reifereien sollte als Option möglich sein.

Ausreichende Lager- (auch gekühlt) und Distributionsflächen für die genannten Bereiche sind vorzuhalten. Dienstleister für die Großmarktbetriebe, z.B. Entsorgung, Kfz, Tankstelle, Stapler, Verpackungen, Kantine, Kiosk etc. sind zu berücksichtigen.

Park- und Abstellmöglichkeiten für Pkw, Lieferfahrzeuge und Schwerverkehr sind auf dem Grundstück bereit zu stellen. Insbesondere ist zu vermeiden, dass Fremdgebiete von Verkehren des Frischezentrums beparkt werden.

Sanitäreinrichtungen für Lkw-Fahrer (Toiletten, Duschen) ergänzen das Angebot. Flächen für ergänzende Nutzungen (Büro, Zoll, Lebensmittelhygiene, etc.) sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Abschätzung der Flächenbedarfe

Die Flächenbedarfe werden nach heutigen Erkenntnissen wie folgt abgeschätzt:

Hallen	Nutzflächen in qm	Gebäudeflächen in qm	Grundstücksfläche in ha
Klassischer Kernbereich			
Großmarkthalle (Obst und Gemüse, Erzeuger)	7.800	12.400	3,5
Lagerhalle/ n (incl. erweiterter Kernbereich)	7.300	7.700	2,2
Entsorgung/ Tankstelle	750	800	0,3
Summe	15.800	20.900	6 ha
Erweiterter Kernbereich			
Fleisch, Fisch, Feinkost, etc	7.800	12.400	3
weitere			

Nutzungen	
Fruchtimporteure/ Bananenreiferei,	mind. 2
Stellplätze/ Park- plätze	2
Begrünung	0,5
Werkstätten, Büros, Kantine, etc.	0,5
Gesamt	14 ha

Somit ergibt sich ein **Flächenbedarf von 14 ha** für das Frischezentrum Köln.

Vergleichsfall Frischezentrum Frankfurt

Zum Vergleich sollen einige Aussagen zum Frischezentrum Frankfurt herangezogen werden:

In dem im Jahr 2004 fertig gestellten „Frische Zentrum Frankfurt“ sind auf circa 133.000 m² Grundstücksfläche zwei Hallenkomplexe untergebracht. Die 23.000 m² große Verkaufshalle, die in die Sortimentsbereiche „Obst und Gemüse“, „Erzeuger“ und „Spezialitäten“ gegliedert ist bildet dabei das Herzstück der Anlage, das durch eine circa 16.500 m² große Logistik und Distributionshalle ergänzt wird. Es stehen 2400 m² Büroflächen zur Verfügung.

Die Anbindung über die Autobahnen A 5 und A 661 ist hervorragend, eine Anschlussstelle zur Autobahn befindet sich in unmittelbarer Nähe. Parkmöglichkeiten sind in ausreichender Anzahl auf dem Gelände vorhanden. Die Anlage verfügt über eine zentrale Zufahrt, sodass die Erfassung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge zuverlässig erfolgen kann. Das Frischezentrum wendet sich an Wiederverkäufer, eine Einzelhandelsnutzung findet nicht statt.

Als Ergebnis einer Ortsbesichtigung und Gesprächen mit Vertretern des Frischezentrums Frankfurt kann die dortige Anlage als Vergleich für das geplante Frischezentrum in Marsdorf herangezogen werden.



Luftbild des FZ Frankfurt



Pförtneranlage FZ Frankfurt

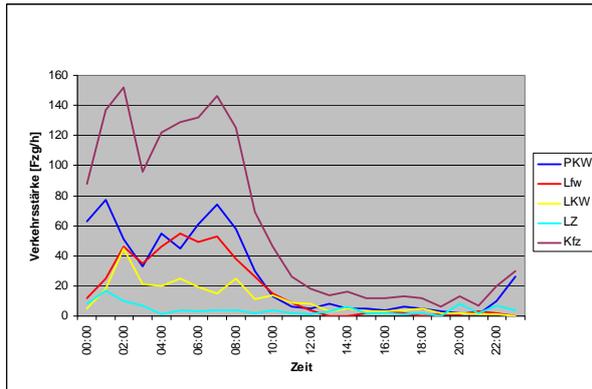
Verkehrserzeugung des Frischezentrums in Frankfurt

- Verkehrsmengen und Zusammensetzung des Verkehrs nach Pkw, Lz und Lkw

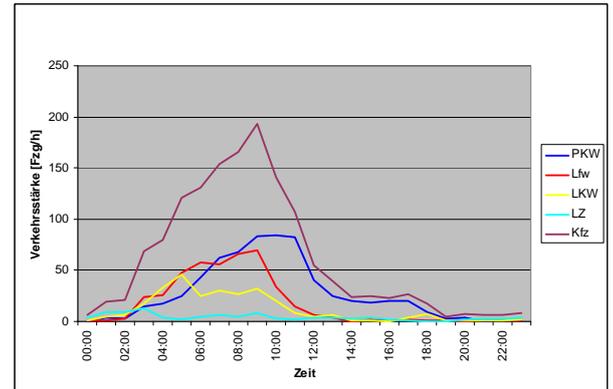
Freundlicherweise wurde einer Verkehrserhebung von der verantwortlichen Stelle des Frankfurter Frischezentrums zugestimmt. Die Verkehrszählung wurde an der Pförtneranlage des Frischezentrums durchgeführt. Dabei sind alle ein- und ausfahrende Kfz, unterschieden nach Pkw, Lieferfahrzeug, Lkw und Lastzug, erfasst. Dabei wurden circa 3000 Kfz/24h festgestellt. Der Pkw-Anteil beläuft sich dabei auf 46%, der Anteil der Lieferfahrzeuge auf 32,5%, der Anteil der Lkw liegt bei 17% und der Anteil der Lastzüge bei 4,5%.

- zeitliche Verteilung der Ein und Ausfahrten

Von Interesse ist auch die zeitliche Verteilung der gezählten Fahrzeuge. In der folgenden Übersicht sind die Ein- und Ausfahrten im Tagesverlauf dargestellt.



Einfahrt



Ausfahrt

In der Einfahrt sind deutliche Verkehrsspitzen in der Nacht gegen 2:00 Uhr und in der Frühe gegen 7:00 Uhr feststellbar. Danach fällt die Belastung stetig ab, ist im Tagesverlauf nahezu vernachlässigbar und steigt erst ab 22:00 Uhr wieder an.

In der Ausfahrt liegt eine deutliche Verkehrsspitze in der Zeit gegen 9:00 Uhr am morgen. Die Belastung flacht bis Mittag stark ab und ist im Tagesverlauf recht schwach. Erst ab 2:00 Uhr in der Nacht wächst die Belastung bis zur Spitzenbelastung wieder an.

Resumee für das Kölner Frischezentrum

Am künftigen Frischezentrum Köln ist eine ähnliche Nutzer- und Nutzungsmischung zu erwarten, wie sie heute bereits am Frischezentrum Frankfurt gegeben ist. Somit kann das Verkehrsbild (absolute Belastung, zeitliche Verteilung, Anteile nach Fahrzeugarten) des Frischezentrums Frankfurt auf die geplante Kölner Anlage übertragen und als Basis für die weitere Planung verwendet werden. Dabei soll ein Zuschlag von 20 % berücksichtigt werden.

Daraus ergibt sich eine tägliche Verkehrsmenge von 3600 Fahrten. Im Zulauf sind Verkehrsspitzen mit jeweils bis zu 10% der einfahrenden Verkehrsmenge gegen 2:00 Uhr in der Nacht und am Morgen zwischen 7:30 und 8:00 Uhr zu erwarten. Bis 10:00

Uhr nehmen die einfahrenden Verkehre stark ab und sind im Tagesverlauf nicht weiter auffällig.

In der Ausfahrt nehmen die Verkehre etwa ab 3:00 Uhr stetig zu und bilden zwischen 8:00 Uhr und 9:00 Uhr eine deutliche Verkehrsspitze, die etwa 15 % der täglich ausfahrenden Fahrzeuge abdeckt. Danach fällt die Belastung bis ca. 12:00 Uhr stetig ab und ist im Tagesverlauf ebenfalls nicht weiter auffällig.

Gleisanschluss für das Kölner Frischezentrum?

Zu klären bleibt die Frage, ob das neue Kölner Frischezentrum über einen eigenen Gleisanschluss verfügen sollte. Hierzu ist anzumerken, dass am heutigen Standort seit vielen Jahren keine Anlieferungen über die Bahn erfolgen. Offenbar ist die Bahn nicht in der Lage, den speziellen logistischen Anforderungen des Großmarktes ein entsprechendes Angebot entgegen zu setzen. Das neue Frischezentrum in Frankfurt verfügt ebenfalls über keinen Gleisanschluss. Von dort wurde kein Bedarf erkannt. Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen kann davon ausgegangen werden, dass das Frischezentrum in Marsdorf ebenfalls keinen Gleisanschluss benötigen wird. Trotzdem besteht die Option über die HGK-Strecke Köln-Frechen-Benzelrath einen solchen Anschluss herzustellen. Die Frage soll im Verlauf der weiteren Planungen abschließend geklärt werden.

