Stadt Köln

Der Oberbürgermeister

Dezernat, Dienststelle
VI/61
613 Wegm KeSB

Vorlagen-Nummer
2178/2015
Freigabedatum: 23.09.2015

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	26.10.2015

Städtebauliches Planungskonzept zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 72477/04 –Arbeitstitel: Gauweg in Köln-Buchheim–
hier: Mitteilung der Verwaltung zu den Maßgaben der Bezirksvertretung Mülheim vom 27.01.2014

Auf der Grundlage der Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat die Bezirksvertretung Mülheim am 27.01.2014 dem Planungskonzept mit folgenden Maßgaben zugestimmt (Vorlage 2967/2013):

1. Es werden erneut Alternativstandorte für die Errichtung einer Kindertagesstätte geprüft. Kommt kein Alternativstandort infrage, ergeht eine schriftliche Begründung an die Bezirksvertretung Mülheim.
2. Die verkehrliche Situation wird in der Bezirksvertretung Mülheim dargestellt.
3. Die Bezirksvertretung Mülheim wird über die verkehrliche Andienung während der Bauzeit informiert.

Zu den Maßgaben der Bezirksvertretung Mülheim nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Mit Beginn des Bebauungsplanverfahrens 2012 wurde von der Verwaltung der Bedarf einer zusätzlichen Kindertagesstätte (Kita) im Stadtteil Buchheim ermittelt. Die bereits defizitäre Versorgung mit Kindergartenplätzen im Stadtteil wird mit der beabsichtigten Realisierung von 44 Wohneinheiten am Gauweg noch verschärft. Die im Stadtteil Buchheim vorhandenen sieben Kitas können nicht weiter ausgebaut werden. Lassen es die städtebaulichen Rahmenbedingungen zu, ist es übliche Planungspraxis, innerhalb des Neubaugebiets geeignete Flächen für den Neubau einer Kita heranzuziehen. Das Planungskonzept, das im Mai 2013 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung präsentiert worden ist, sieht daher eine entsprechende Fläche hierfür vor. Der ermittelte Bedarf wurde von einzelnen Bürgerinnen und Bürger angezweifelt und der Standort für eine Kita innerhalb des Plangebiets als ungeeignet befunden.

Wie von der Bezirksvertretung beauftragt, wurden Alternativstandorte von der Verwaltung geprüft.

Folgende Alternativstandorte standen als Option zur Verfügung und wurden für die Realisierung einer neuen Kindertagesstätte geprüft:

1. Bergisch Gladbacher Straße (zwischen Hausnummer 186 a und 190):
   Der Standort ist nicht realisierbar, da die öffentliche Grünfläche im freiräumlichen Gesamtzusammenhang unbebaut bleiben soll.
2. Herler Ring/Bergisch Gladbacher Straße (Trassenführung):
   Der Standort ist nicht realisierbar, da die Fläche zukünftig als Straßenland vorgesehen ist.

3. Wuppertaler Straße 21/Stegwiese:
   Der Standort ist nicht realisierbar, da der Eigentümer anderweitige Nutzungsabsichten verfolgt.

Im Ergebnis gibt es keine Alternativen zum Bau einer Kita am Gauweg, die in vertretbarer Entfernung zu den unterversorgten Siedlungsbereichen sowie zum Plangebiet liegen. Im weiteren Bebauungsplanverfahren wurde vielmehr durch konkretisierende Fachplanungen und Untersuchungen die Eignung des Standortes für eine Kita-Nutzung bestätigt (zum Beispiel Verkehrsgutachten, siehe unten Punkt 2.). Auch der grundsätzliche Bedarf einer neuen Kita wurde zuletzt von dem zuständigen Fachamt erneut durch aktuelle Erhebungen bekräftigt.

Zu 2.:

Im Rahmen des Verfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung (Büro Dr. Brenner Ingenieure im September 2012) durchgeführt und mit der Verwaltung abgestimmt.

Verkehre durch die geplante Kitanutzung wurden in der Untersuchung wie folgt berücksichtigt:

Die Berechnung der durch die geplante Kindertagesstätte verursachten Verkehre basiert auf der Anzahl und Größe der vorgesehenen Kita-Gruppen. Der Anteil des sogenannten "motorisierten Individualverkehrs" (MIV) im Bring- und Holverkehr der Kinder wurde mit 50 % bis 80 % berücksichtigt. Dabei handelt es sich um ungünstige Werte, da ein großes Einzugsgebiet erwartet wird und die Autobahn eine Trennwirkung hat. Aufgrund der Trennwirkung der Autobahn wurden höhere MIV-Anteile angesetzt, da die Wege aufgrund der Querung der Autobahn weiter sind und zunehmend mit dem Auto getätigt werden. In der Morgenspitze (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr) sind insgesamt 23 Fahrzeuge als Quellverkehr und 25 Fahrzeuge als Zielverkehr (Gesamtverkehr: Besucher-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr) zu erwarten. In der Abendspitze (16.30 Uhr bis 17.30 Uhr) ist insgesamt mit sieben Fahrzeugen als Quellverkehr und fünf Fahrzeugen als Zielverkehr zu rechnen.

Durch die Realisierung des Projekts ist allgemein mit folgenden Zusatzverkehren in der Umgebung des Plangebiets zu rechnen:

Gauweg:
- Verkehrszunahme am Tag: 77 Kfz/24 h,
- Verkehrszunahme in der Morgenspitze (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr): 14 Kfz/h,
- Verkehrszunahme in der Abendspitze (16.30 Uhr bis 17.30 Uhr): 6 Kfz/h.

Die Zusatzverkehrsmenge auf dem Gauweg ist damit aus verkehrstechnischer Sicht als gering zu bewerten.

Wichheimer Straße westlich der Straße Klein Herl:
- Verkehrszunahme am Tag: 290 Kfz/24 h,
- Verkehrszunahme in der Morgenspitze (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr): 45 Kfz/h,
- Verkehrszunahme in der Abendspitze (16.30 Uhr bis 17.30 Uhr): 21 Kfz/h.

Die Zusatzverkehrsmenge auf dem westlichen Abschnitt der Wichheimer Straße ist damit aus verkehrstechnischer Sicht als gering zu bewerten.

Wichheimer Straße östlich der Straße Klein Herl:
- Verkehrszunahme am Tag: 20 Kfz/24 h,
- Verkehrszunahme in der Morgenspitze (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr): 2 bis 3 Kfz/h,
- Verkehrszunahme in der Abendspitze (16.30 Uhr bis 17.30 Uhr): 2 bis 3 Kfz/h.

Die Zusatzverkehrsmenge auf dem östlichen Abschnitt der Wichheimer Straße ist damit aus verkehrstechnischer Sicht als gering zu bewerten.

Herler Ring südlich von Gauweg:
- Verkehrszunahme am Tag: 77 Kfz/24 h.
- Verkehrszunahme in der Morgenspitze (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr): 13 Kfz/h,
- Verkehrszunahme in der Abendspitze (16.30 Uhr bis 17.30 Uhr): 5 Kfz/h.

Die Zusatzverkehrsmenge auf dem südlichen Abschnitt des Herler Rings ist damit aus verkehrstechnischer Sicht als gering zu bewerten.

Herler Ring nördlich von Gauweg
- Verkehrszunahme am Tag: 144 Kfz/24 h,
- Verkehrszunahme in der Morgenspitze (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr): 27 Kfz/h,
- Verkehrszunahme in der Abendspitze (16.30 Uhr bis 17.30 Uhr): 11 Kfz/h.

Die Zusatzverkehrsmenge auf dem nördlichen Abschnitt des Herler Rings ist damit aus verkehrstechnischer Sicht als gering zu bewerten.

Auf die Berücksichtigung der Schließzeiten der benachbarten Schrankenanlage östlich des Knotenpunktes Wichheimer Straße/Klein Herl wurde verzichtet aufgrund der geringen Verkehrsbelastung der Wichheimer Straße östlich des Plangebietes.

Für das Bebauungsplanverfahren kann festgehalten werden, dass das bestehende Straßennetz ausreichend leistungsfähig für die durch das Vorhaben verursachten Zusatzverkehre (inklusive Kita) ist. Aufgrund der geringen Belastung auf der Wichheimer Straße und der Straße Klein Herl ist zu erwarten, dass die Verkehrsmengen auch in Zukunft mit ausreichender Verkehrsqualität am Knotenpunkt Wichheimer Straße/Klein Herl abgewickelt werden.

Zu 3.:

Die Organisation des Baustellenverkehrs ist Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens, das dem Bebauungsplanverfahren nachgeordnet ist. Aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen kann dies nicht auf Ebene des Bebauungsplans geregelt werden.

Vor Baubeginn wird in Form einer Mitteilung der Verwaltung die Bezirksvertretung sowie die Öffentlichkeit über ein mit den zuständigen Fachämtern abgestimmtes Konzept zur Organisation des Baustellenverkehrs informiert. Sind Abweichungen von diesem Konzept notwendig, erfolgt darüber hinaus eine entsprechende Mitteilung während der Bauzeit.