

BAULICH-RÄUMLICHE UND FUNKTIONALE
MACHBARKEITSSTUDIE
FRISCHEZENTRUM KÖLN-MARSDORF

STAND 26.03.2021

ÜBERSICHT

- I. Einleitung
- II. Ausgangslage
- III. Konzept
- IV. Erläuterungen zur Machbarkeit
- V. Fazit
- VI. Ausblick



Der Rat der Stadt Köln hat 2007 beschlossen, den Großmarkt vom bestehenden Standort in Köln-Raderberg nach Köln-Marsdorf zu verlagern.

Nach verschiedenen Untersuchungen und der im Auftrag der Stadt Köln durchgeführten gutachterlichen Befragung der Betriebe am heutigen Großmarkt, hat der Rat der Stadt Köln den Standort Marsdorf mit der besten Eignung ausgewählt und beschlossen.

Diese Standortentscheidung begründet sich wie folgt:

- Das Areal befindet sich im Eigentum der Stadt Köln.
- Die Ertüchtigung des Straßenverkehrsnetzes ist mit einem vertretbaren Aufwand möglich, die verkehrlichen Voraussetzungen als gut zu bezeichnen.
- Die Nutzung wird aus Umweltaspekten nicht abgelehnt.
- Wenige Anwohner in unmittelbarer Entfernung zum Gelände, daher ist mit geringen Belastungen durch Emissionen eines Frischezentrums zu rechnen.
- Von den verschiedenen Alternativstandorten ist es die Wunschlage der Händler.
- Es bestehen Expansionsmöglichkeiten.

Über die Fläche für ein Frischezentrum hinaus sollen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Entwicklungsfläche des Frischezentrums Ansiedlungsmöglichkeiten für solche Betriebe, die

einem Frischezentrum nahestehen, geschaffen werden.

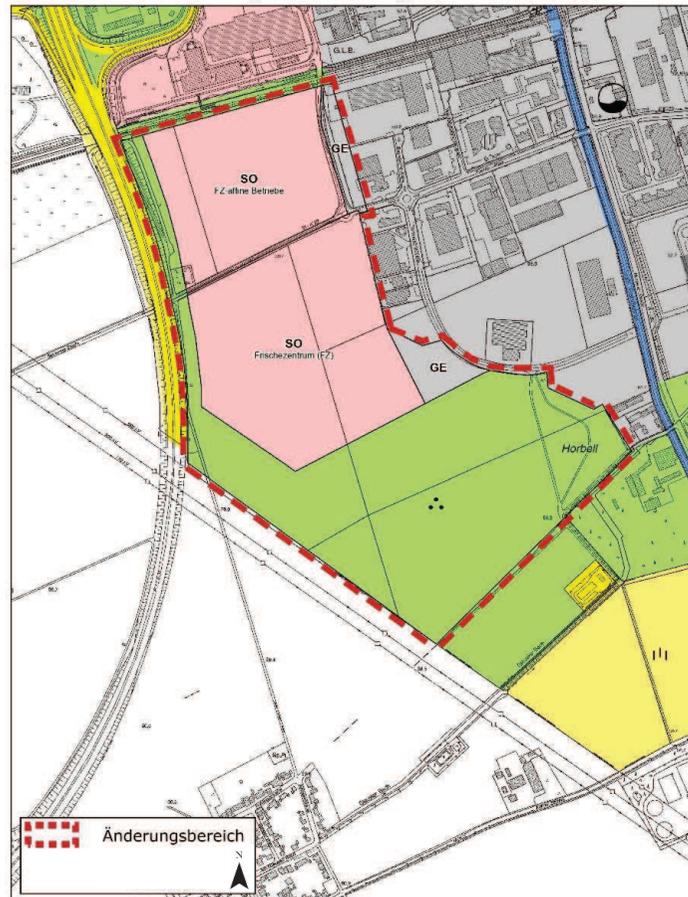
Des Weiteren hat der Stadtentwicklungsausschuss des Rates der Stadt Köln 2015 den Einleitungsbeschluss zur 191. Änderung des Flächennutzungsplanes und die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gefasst. Zeitgleich hat der Stadtentwicklungsausschuss ebenso die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen. Diese gemeinsame Öffentlichkeitsbeteiligung der beiden Bauleitplanverfahren fand in Form einer Abendveranstaltung im Juni 2015 unter reger Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

Auf Grundlage dieser oben genannten politischen Entscheidungen und der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie von durchgeführten Beteiligungsschritten der Dienststellen wurde seitens der IG Großmarkt in Zusammenarbeit mit der Verwaltung der Stadt Köln im Rahmen einer Workshopreihe eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die im Folgenden tiefergehend erläutert wird.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie dient der Verwaltung im Grundsatz zur Vorbereitung des Vorgabenbeschlusses für den Bebauungsplan und der Einleitung der Änderung des Flächennutzungsplans sowie aller darauffolgenden Arbeiten und Beschlüsse.

Ebenso stellt die Machbarkeitsstudie die Grundlage zur Findung eines Betreiberkonzeptes/Betriebskonzeptes sowie ein Positionspapier für die Investorensuche dar.

191. Änderung des Flächennutzungsplanes Stand: Einleitungsbeschluss



26.03.2021

Rechtsgültiger Bebauungsplan 6042/06 „Toyota-Allee“



- 2 -

Die Fläche

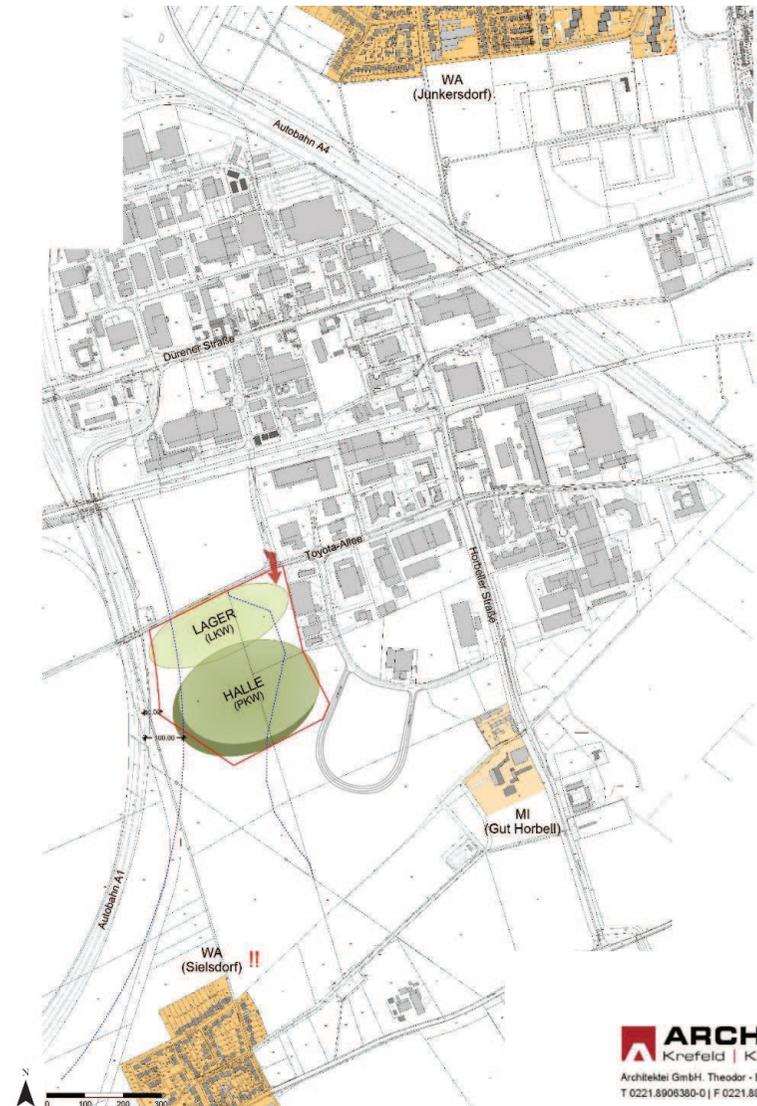
- umfasst entsprechend der 191. FNP-Änderung circa 14,5 ha
- grenzt an ein bestehendes Gewerbegebiet
- liegt in relativer Nähe zu den Autobahnen A4 und A1
- liegt in relativer Ferne zu den nächstgelegenen Wohnsiedlungsbereichen
- befindet sich in städtischem Eigentum
- weist ein nördlich angrenzendes städtisches Grundstück für frische-zentrumsaffine Nutzungen auf

Die städtebaulichen Vorgaben

- Schutz von Wohnsiedlungsbereichen durch die Bebauungskonzeption
- effektive Nutzung des Grundstückes
- Notwendigkeit einer zentralen Haupterschließung
- wenig belastende äußere Erschließung und Anbindung
- Berücksichtigung von Umweltaspekten
- Entwurf einer städtebaulich und landschaftsraumverträglichen Konzeption

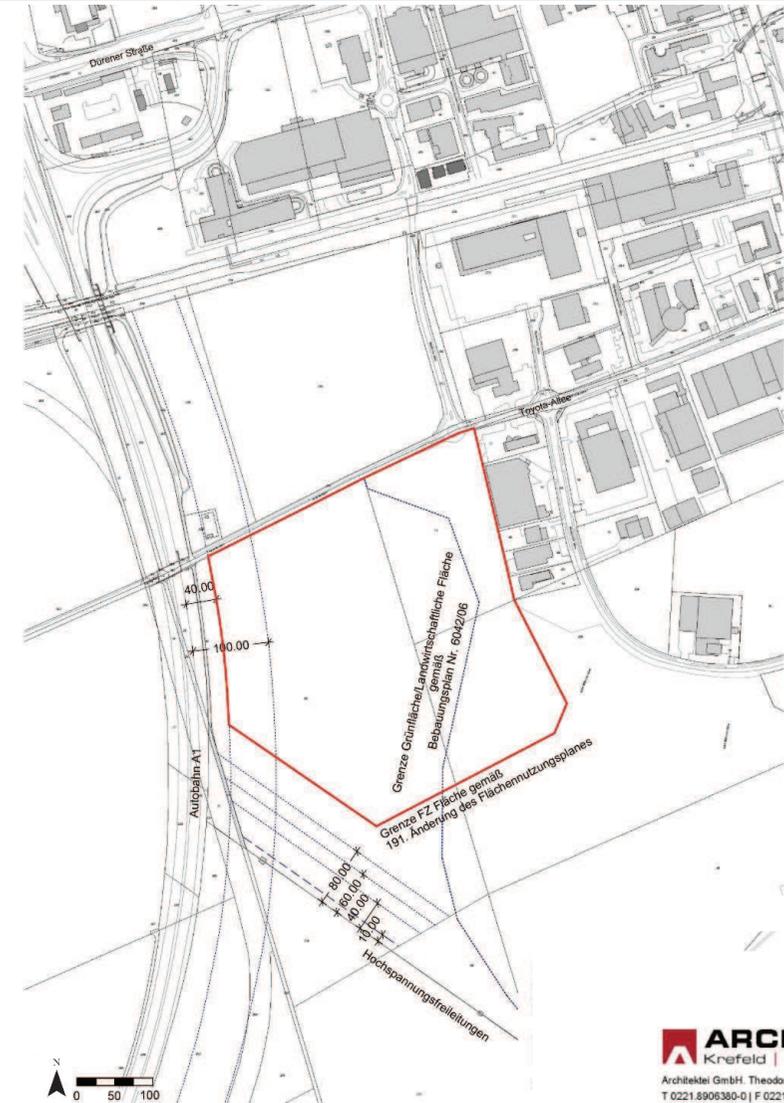
Die nutzungsspezifischen Vorgaben

- modulare Erweiterungsfähigkeit innerhalb einer vorgeplanten Gesamtkonzeption (Endausbau)
- Optimierung der internen Verkehrsströme durch Entflechtung
- kurze Wege für Kunden
- flexible Aufteilung der Flächen und Handelseinheiten
- Übersichtlichkeit und Kontrollierbarkeit der Anlage
- zentral zu organisierende technische und nutzungsspezifische Infrastruktur, Service und unterstützende Funktionen
- zentrale überdachte, wetterunabhängige Verkaufsfläche
- energetische und ökologische Optimierung
- Wunsch der Händler

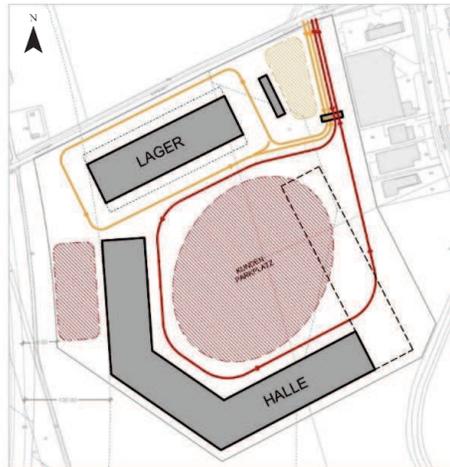


AUSGANGSLAGE – GRUNDSTÜCKSGRENZEN

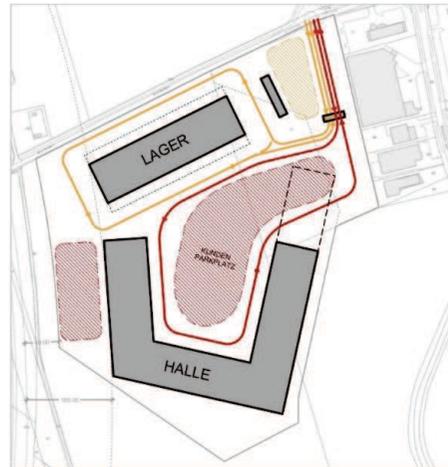
Darstellung der Bauflächen für ein Frischezentrum nach Einleitungsbeschluss der 191. Flächennutzungsplan-Änderung in rot und Grenzen zwischen Grünfläche und Landwirtschaftsfläche nach rechtsgültigem Bebauungsplan mit begrenzenden Anbauverbotszonen und erforderlichen Abständen durch Hochspannungsleitungen.



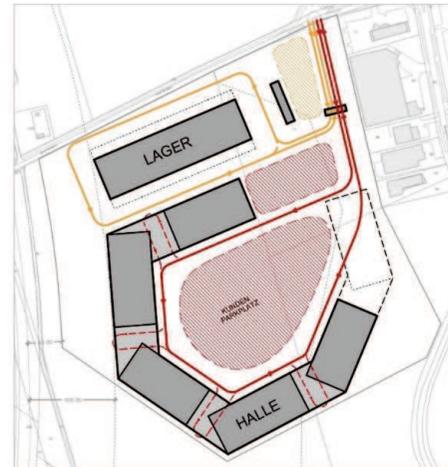
KONZEPT – ÜBERSICHT DER FINALEN PLANUNGSVARIANTEN



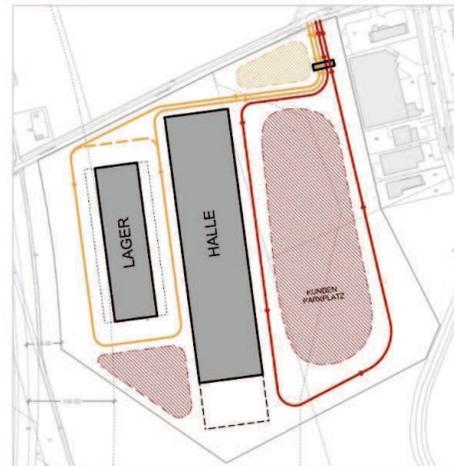
Variante 01



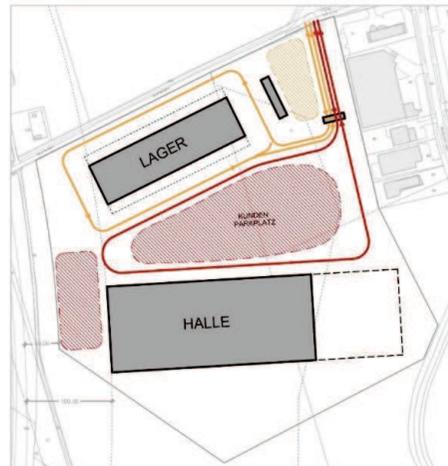
Variante 01b



Variante 04



Variante 02



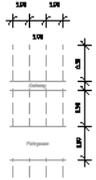
Variante 03

← Entscheidungsgründe für Präferenzvariante 04

1. Die ringförmige Bebauung schirmt die Wohnsiedlungsbereiche, u. a. Köln-Junkersdorf und Hürth-Sielsdorf insbesondere vor Lärm ab.
2. Eine zentrale (Haupt-)Erschließung kann gut umgesetzt werden.
3. Innerhalb der Fläche kann der Verkehr flächenoptimiert erfolgen.
4. Die Anordnung erlaubt ein geplantes Wachsen entlang vordefinierter Verkehrsflächen.
5. Die Anlage kann entlang einer zentralen Halle modular errichtet werden.

KONZEPT – LAGE- UND FUNKTIONSPLAN PRÄFERENZVARIANTE 04

 Fläche für die geplante unterirdische Energiezentrale



rechteckige Parkplätze mit Gehwegen

Stellplätze

Ebenerdige Stellplätze Mitte: 536

Parkpalette Mitte: 469

Innenring: 117

Außenring: 189

Parkfläche West: 281

Gesamt: 1.592

Gefordert: 1.384

Weitere Stellplätze

Fahrrad-Stellplätze: 994

Gefordert: 942

Zufahrt Nord und Süd (Warteplätze)

LKW-Stellplätze: 12

Sprinter-Stellplätze: 26

Flächen (in m²)

Mitarbeiter/Technik: 3.409

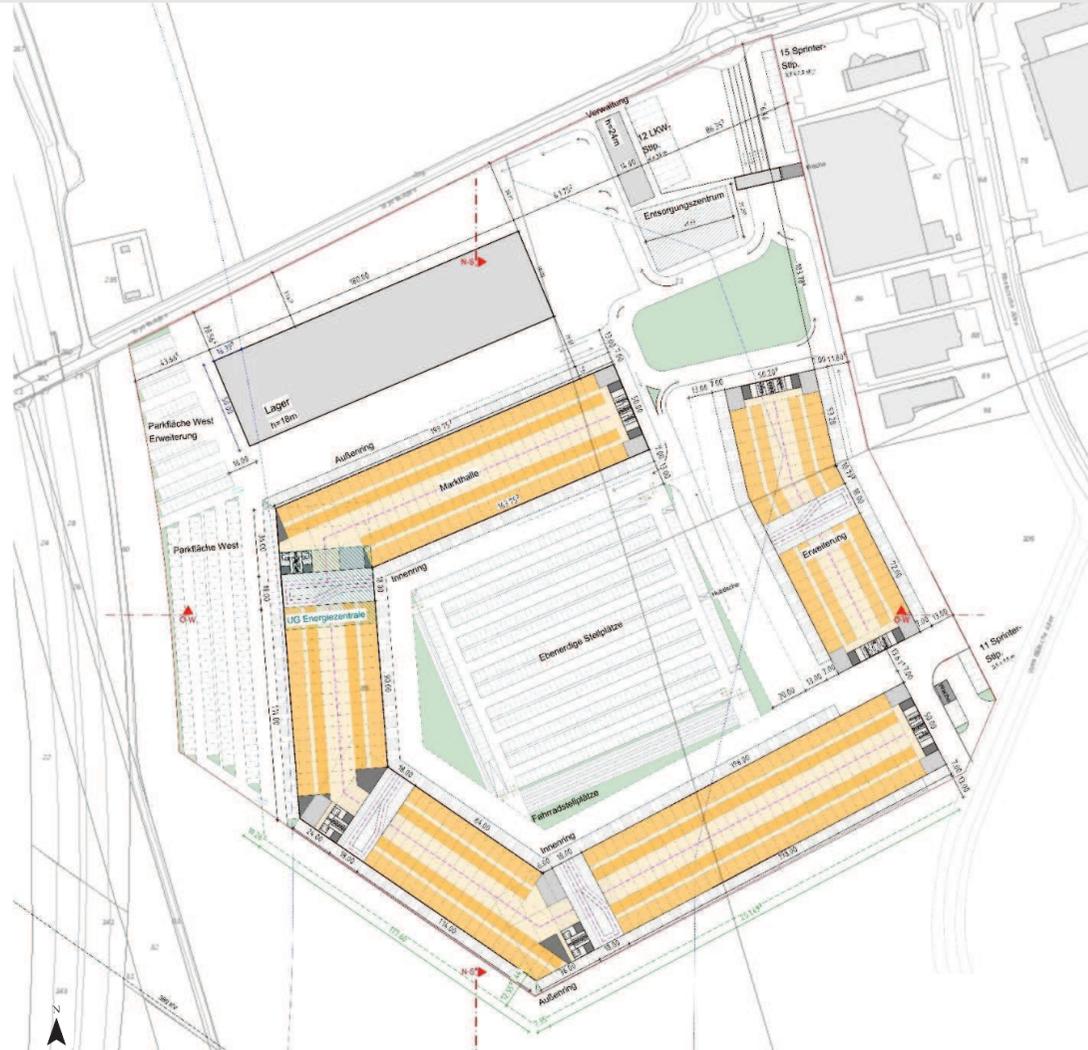
Verkaufsfläche: 35.223

Stiche: 3.600

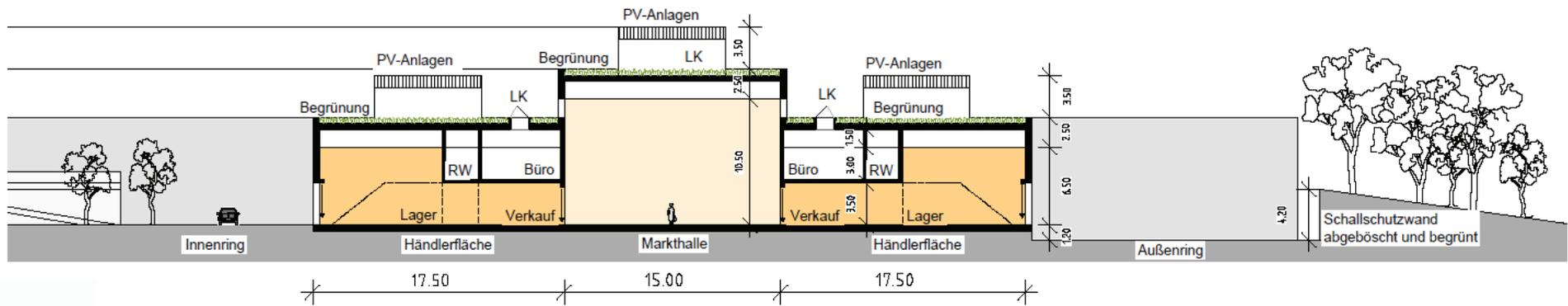
Lager: 9.000

Verwaltung: 5.600

Energiezentrale: 2.087

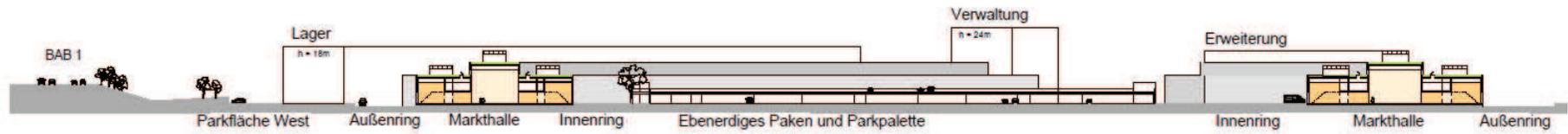


KONZEPT – DETAILSCHNITT

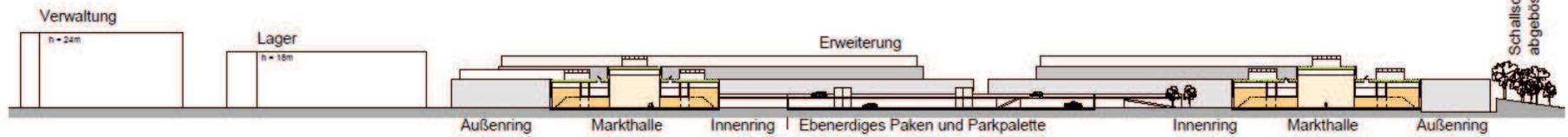


KONZEPT – GESAMTSCHNITTE

Ost-West Schnitt



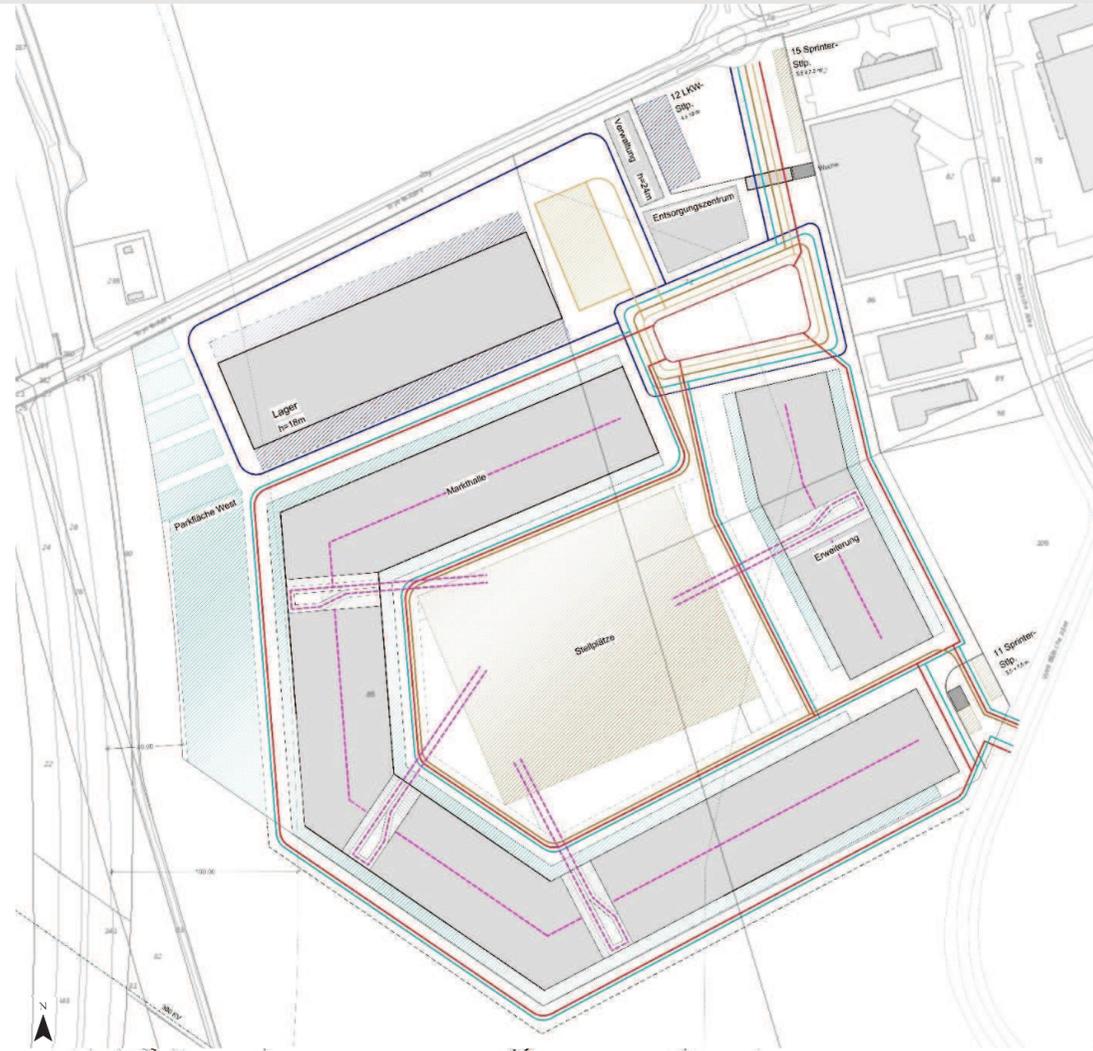
Nord-Süd Schnitt



KONZEPT – VERKEHRSFUNKTIONALE INNERE ERSCHLIESSUNG

Legende

- LKW / Hänger / Sattelzüge
- LKW 7,5t und Kleiner
- Händler Sprinter und Kleiner
- Kunden Großabholung
- Kunden / Sprinter und Kleiner
- E-Fahrzeuge und Stapler



1. Städtebauliche Rahmenbedingungen

- (1) Wohnsiedlungsbereiche sollen möglichst wenig belastet werden, dies soll in der Bebauungskonzeption berücksichtigt werden
- (2) eine zentrale (Haupt)-Erschließung der Anlage ist notwendig (Zugangskontrolle, Marktmanagement, zentrale Dienste, etc.)
- (3) verkehrliche Belastung innerhalb und außerhalb der Fläche möglichst gering halten
- (4) eine effektive Ausnutzung der Fläche ist anzustreben
- (5) Erweiterung der Anlage innerhalb einer vorgeplanten Gesamtkonzeption soll möglich sein
- (6) die flexible Aufteilung der Flächen ist notwendig

2. Nutzung

- (1) Optimierung des internen Verkehrsflusses
- (2) Übersichtlichkeit und Kontrollierbarkeit der Anlage (Vermeidung von "Wildwuchs", unkontrollierter Entsorgung, Umgehung von zentralen Diensten, etc.)
- (3) möglichst zentral zu organisierende, technische und nutzungsspezifische Infrastruktur, Service und unterstützende Funktionen
- (4) Schaffung flexibel aufteilbarer Handelseinheiten
- (5) zentrale, überdachte, wetterunabhängige Verkaufsfläche
- (6) kurze Wege für Kunden
- (7) energetische und ökologische Optimierung

3. Struktur der Bebauung und Erschließung

Die Entwicklung einer baulichen Konzeption entstand unter Berücksichtigung der Funktionsabläufe der Händler und erfolgte in mehreren Workshops durch die Mitwirkung der IG Großmarkt sowie der Verwaltung. Daraus wurden verschiedene Ansätze entwickelt, aus denen schließlich die aus Sicht der Händler optimierte Gebäudestruktur entstand. Folgende wesentliche Konzeptanforderungen seien genannt:

- (1) Anordnung der zentralen Dienste in/um ein 7-geschossiges "Signal"-Gebäude am Haupteingang (siehe 4.)
- (2) Einzäunung der Fläche und Zugang/Ausgang über eine zentrale Pfortnerei, davor Puffer-Fläche für Andienung, Kurzzeit-Parken und Eingangskontrolle
- (3) Entsorgungszentrum in Eingangs-/Ausgangsnähe
- (4) zentrales Konsolidierungs-/Logistikzentrum und Verteillager
- (5) Schwerverkehr nur im Bereich Nord um Zentrallager
- (6) zentraler „Kreisverkehr“ zur Verteilung des Verkehrsflusses innerhalb der Fläche unmittelbar hinter der Pforte
- (7) ringförmige Anordnung der Bauung um eine zentrale Fläche auch für den ruhenden Verkehr (Kunden-Parken)
- (8) Ring als baulicher Schallschutz
- (9) Bebauung als modulares System mit aussteifenden „Ecken“, diese können Service- und Sanitärbereiche aufnehmen
- (10) Technik als Tiefgeschoss unter der Bebauung, zusammengefasst an einer Stelle, vom Schwerverkehr erreichbar
- (11) Zugang von der zentralen Freifläche (u.a. Kunden-Parken) in die Halle ebenerdig
- (12) Wachstum auf dem Grundstück durch Weiterbau des Ringes
- (13) Ring mit durchgehender, zentraler Verkaufshalle und beidseitig angeordneten Händlerflächen (Boxen). Diese sind über Achsraster in unterschiedlicher Größe teilbar/zusammenlegbar

- (14) Galerieebene über den Boxen als Bürofläche (intern aus den Boxen erreichbar) mit durchgehendem OG-Flur (2. RW) und nach außen führenden, eingeschobenen Fluchttreppen
- (15) nur Händlerverkehr (bis max. 7,5 to) auf „äußerer“ Ringstraße, diese abgesenkt zur Schaffung von Andocktoren, außenseitig eingefasst mit „Stützwand“ und angezogenem Gelände (passiver Schallschutz)
- (16) Befahrung in der Halle NUR mit E-Fahrzeugen, kein Kundenverkehr in die Halle
- (17) PV-Anlage, Dachbegrünung Gesamtfläche, ggf. nutzbar für Händler
- (18) zentrale Halle erhöht gegenüber den Boxen (Belichtung, Belüftung)
- (19) Zusätzlicher Nebeneingang Südost nur für Händler mit Zugangsberechtigung, kein Kunden- oder Lieferverkehr über diesen Zugang

4. Zentrale Dienste

Das Gebäude in der Nähe des Eingangsbereiches kann als höheres Bauwerk ein architektonisches (Merk-) Zeichen für den Ort der zentralen Lebensmittelversorgung des Großraums Köln werden. Folgende beispielhafte Funktionen könnten dort angeordnet werden:

- (1) Besprechungsräume
- (2) Marktamt
- (3) Gesundheitsamt
- (4) Zoll
- (5) TÜV
- (6) Dienste und Service für LKW-Fahrer
- (7) Sicherheitsdienst/Zugangskontrolle
- (8) Besprechungsräume

5. Technische Infrastruktur

Sie ist in starkem Maße abhängig vom Nutzungskonzept, von der noch zu definierenden Betreiberform bzw. -Gesellschaft, von der Ausgestaltung des „Mietangebots“, vom zentralen Investitionsvolumen, vom (zentralen) Betreiber, von den über eine „Grundlast“ hinausgehenden „Nutzungsfluktuationen“, etc.

- (1) Trinkwasser, Brauchwasser, Abwasser, Regenwasser, Recycling
- (2) Strom, Starkstrom, PV-Anlage, Licht
- (3) Kälte
- (4) Medien + Daten-Versorgung
- (5) Wärme + GEG-spezifische Anlagen
- (6) Technische Ausstattung für den Brandschutz, NRA, BMA, BOS, etc.
- (7) Nutzerspezifische Ausstattung, z.B. Öl-Abscheider, Fettabscheider, Hygiene-Infrastruktur, geschlossene Kühlketten, etc.

Kenndaten der Präferenzvariante 04:

Grundstücksgröße: ca. 15,4 ha

Halle im Endausbau: ca. 35.000 m²

Lager: ca. 9.000 m²

Verwaltung: ca. 5.600 m²

Stellplätze: ca. 1.600

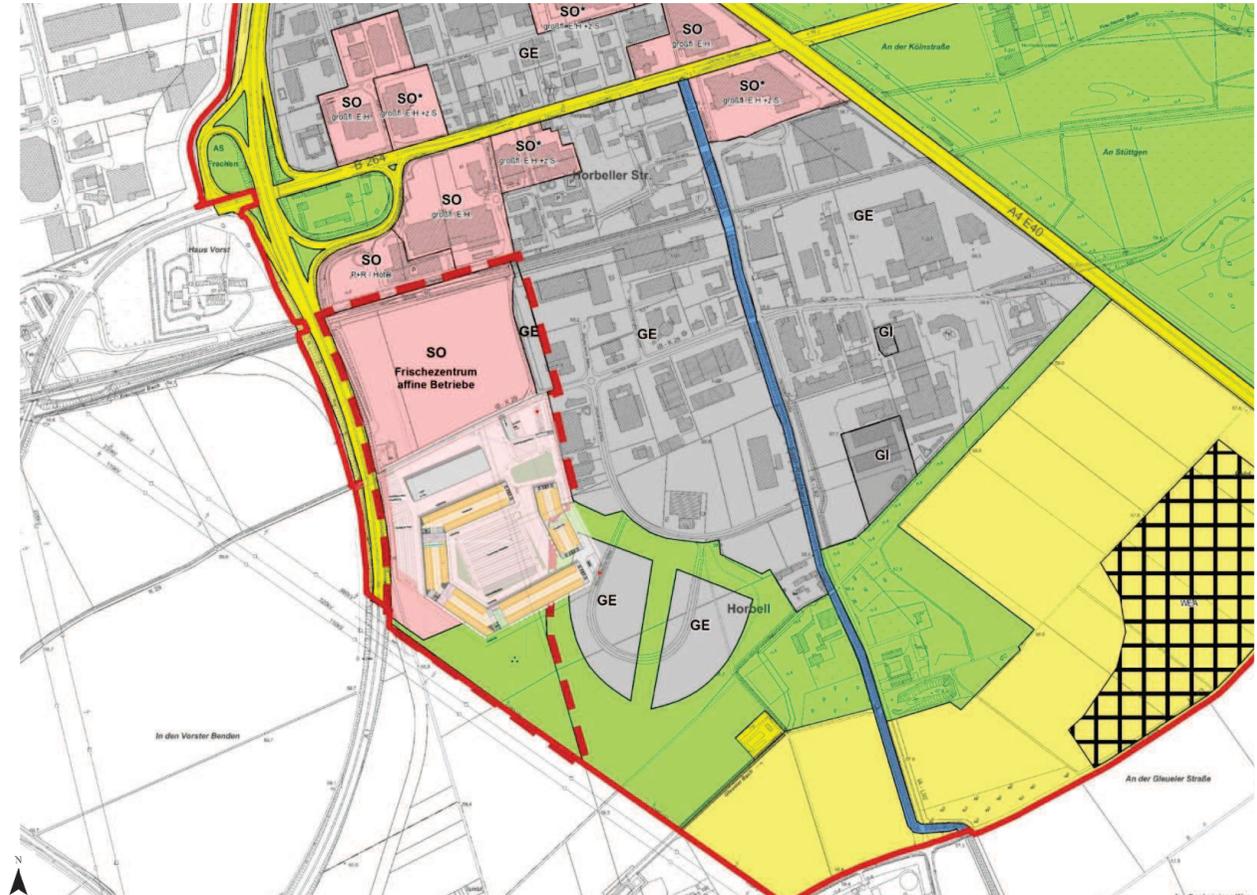
Entsorgungszentrum: ca. 1.500 m²

Anhand der hier vorliegenden Machbarkeitsstudie kann grundsätzlich der Nachweis erbracht werden, dass an dem Standort Köln-Junkersdorf/Köln-Marsdorf ein Frischezentrum in der Größenordnung von 35.000 m² Verkaufsfläche baulich-räumlich und funktional geplant und entwickelt werden kann. In diese Machbarkeitsstudie sind darüber hinaus die Belange und Anforderungen der IG Großmarkt eingeflossen sowie die fachlichen Voraussetzungen der Fachverwaltung berücksichtigt.

Zur Klarstellung sei angemerkt, dass zur Vertiefung und Umsetzung der Planung weitere und weitergehende Gutachten wie Verkehrsanalysen oder schalltechnische Untersuchungen zusätzlich zu erarbeiten sind.

Darstellung der Flächenüberlagerung:
aktueller Verfahrensstand der 191.
Flächennutzungsplanänderung und Lageplan
der Präferenzvariante Frischezentrum

- Im Zuge der 191. FNP-Änderung sollten auch die beiden viertelkreisförmigen GE-Flächen gemäß Geltungsbereich des Einleitungsbeschlusses (siehe Seite 2) entfallen (gewerbliche Lärmkontingente ausgeschöpft)



Diese Machbarkeitsstudie kann somit als Grundlage für weitere erforderliche Planungs- und Verfahrensschritte herangezogen werden. Diese weiteren Schritte sind insbesondere:

- Der Vorgabenbeschluss zur bauleitplanerischen Beauftragung der Verwaltung durch die politischen Entscheidungsgremien (dies bezieht sich sowohl auf die 191. Flächennutzungsplanänderung als auch auf die Aufstellung eines Bebauungsplanes. Eine Vorwegnahme der planerischen Entscheidung (Abwägung) geht hiermit nicht einher.)
- Vertiefung der Vorbereitung der Auslobung und der Ermittlung eines Betreiberkonzeptes
- Eine Investorenausschreibung zur Ermittlung beziehungsweise Findung eines Betreibers
- Die Vorbereitung einer Vergabe im Sinne einer baulichen Beauftragung



IM WEITEREN...

veranschaulicht die vorliegende Grafik, dass das geplante Frischezentrum und die beiden gewerblichen viertelkreisförmigen Bauflächen/-Gebiete sich ausschließlich in einem kleineren Teilbereich überlagern. Ferner sind die wesentlichen Erschließungsmaßnahmen (Baustraße, Wasser- und Abwassereinrichtungen in dieser Straße) der hufeisenförmigen Gewerbegebietsplanung bereits erstellt.

Gleichwohl vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass die Planung und Realisierung des Frischezentrums **und** der beiden Gewerbegebietsflächen insbesondere aus Gründen

- Lärmschutz
- Rücksicht auf bestehende Wohnnutzungen
- Landschaftsverbrauch

trotz bereits getätigter Erschließungsinvestitionen als nicht mehr praktikabel einzuschätzen sind. Hierbei zeigten insbesondere in der Vergangenheit durchgeführte Lärmeinschätzungen, dass bei Zugrundelegung einer einzelnen Nutzung (entweder hufeisenförmiges Gewerbegebiet oder Frischezentrum mit affinen Nutzungen) keine Lärmkontingente mehr für die Ergänzung mit der jeweiligen anderen Nutzung zur Verfügung stehen.

Aus den oben genannten Gründen plädiert die Verwaltung daher für einen ersatzlosen Entfall der beiden GE-Flächen im Zuge der 191. FNP-Änderung.

