Ermittlung der Verkehrserzeugung durch ein potentielles Wohngebiet auf der Fläche von Garten Müller Ignystraße 93-95, 50858 Köln-Weiden

Auftraggeber:

Bürger Interessengemeinschaft Weiden e.V. und
Bürger Interessengemeinschaft Junkersdorf e.V.

Auftragnehmerin:

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung

Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de

Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe

Marburg, im September 2026

Gliederung

1. Einleitung und Aufgabenstellung 4

2. Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung 6

2.1 Ausmaß der potentiellen Wohnnutzung 6

2.2 Ermittlung des Verkehrsaufkommens aus der potentiellen Wohnnutzung 7

3. Ermittlung des Verkehrsaufkommens von Garten Müller 10

4. Stellplatzbedarf 11

5. Anforderungen an eine Verkehrsuntersuchung für das potentielle Wohngebiet 12

6. Zusammenfassung 15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verteilung der Wohneinheiten auf die Haushaltsgrößen 7
Tabelle 2: Kennwerte zur Berechnung des Verkehrsaufkommens Wohnnutzung 8
Tabelle 3: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung bei 2,9 Wegen je Einwohner 9
Tabelle 4: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung bei 3,5 Wegen je Einwohner 9
Tabelle 5: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung bei 4 Wegen je Einwohner 10
Tabelle 6: Ermittlung der erforderlichen Stellplätze 12

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des B-Plangebiets VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“ 5
Abbildung 2: Planungen von Dana-Invest im derzeitigen B-Plangebiets VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“ 6

1. Einleitung und Aufgabenstellung

RegioConsult wurde am 27.8.2026 von der Bürger Interessengemeinschaft Weiden e.V. und der Bürger Interessengemeinschaft Junkersdorf e.V. beauftragt, das Verkehrsaufkommen durch ein potentielles Wohngebiet auf der Fläche von Garten Müller, Ignystraße 93-95, 50858 Köln – Weiden zu ermitteln.

Die Berechnung der Verkehrserzeugung soll im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung auf der Annahme der Bebauung der Fläche mit 500 Wohneinheiten beruhen.

Aufgrund des hohen Bedarfs an Wohnraum für 1-Personen-Haushalte sollen der Berechnung folgende Annahmen zugrunde gelegt werden, die die aktuelle Struktur der Privathaushalte in Köln wiedergeben:

- 52 % für 1-Personen-Haushalte
- 26 % für 2-Personen-Haushalte
- 11 % für 3-Personen-Haushalte sowie
- 11 % für 4-Personen-Haushalte[1]

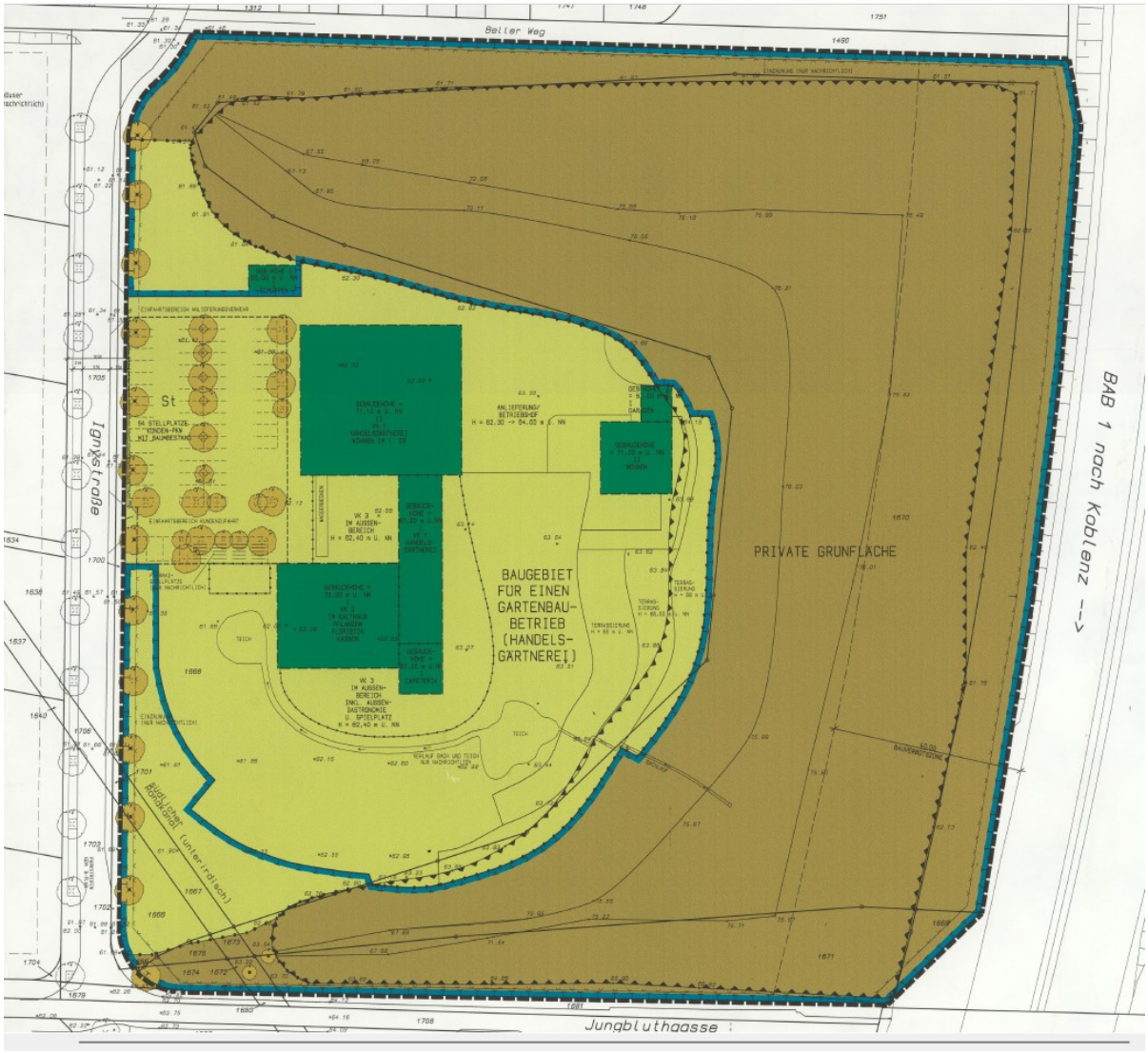
Bei der Ermittlung des möglichen Verkehrsaufkommens ist auch die von der Stadt Köln im Jahr 2022 beschlossene Stellplatzsatzung zu berücksichtigen.[2] Mit der Stellplatzsatzung sollen die Herstellung von Kfz-Stellplätzen auf das zwingend notwendige Maß reduziert und Anreize zum flächendeckenden Ausbau von Mobilstationen, Car- und Bike-Sharing-Angeboten, Fahrradabstellanlagen und Elektroladesäulen für E-Fahrzeuge geschaffen werden.[3] Mit einer interaktiven Karte ist es möglich einen Reduktionsfaktor für die Anzahl der Stellplätze für eine bestimmte Adresse zu ermitteln. Für den Bereich der Ignystraße 93 beträgt der Reduktionsfaktor 20%.

Die Fläche, auf der die Bebauung erfolgen soll, ist in Abbildung 1 dargestellt und befindet sich im Grünzug West der Stadt Köln. 2005 wurde für dieses Gebiet ein

[1] Vgl. Stadt Köln (2026): Kölner Statistische Nachrichten – Statistisches Jahrbuch Köln, Kapitel 1: Bevölkerung und Haushalte, S. 86, Graphik 124
[2] Vgl. Stadt Köln (31.5.2022): Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Stadt Köln („Stellplatzsatzung"), Anlage 1
[3] Vgl. https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presseservice/weniger-stellplaetze-bei-bauvorhaben

vorhabenbezogener Bebauungsplan[4] beschlossen, um dem Familienbetrieb Garten Müller eine Umsiedlung von Köln-Junkersdorf an den neuen Standort zu ermöglichen.

Abbildung 1: Lage des B-Plangebiets VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“



Quelle: Stadt Köln (15.12.2005): Bebauungsplan VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“ (Ausschnitt)

Das Verkehrsaufkommen, das durch das Unternehmen Garten Müller bisher verursacht wurde, muss von dem Verkehrsaufkommen abgezogen werden, das durch die 500 Wohneinheiten potentiell möglich ist, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch eine veränderte Nutzung zu ermitteln.

[4] Vgl. Stadt Köln (15.12.2005): Bebauungsplan VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“

2. Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung

2.1 Ausmaß der potentiellen Wohnnutzung

Zu den Planungen des Investors (Dana-Invest) gibt es derzeit keine präzisen Angaben hinsichtlich der Anzahl der geplanten Wohneinheiten, der Höhe der Bebauung sowie weiteren geplanten Einrichtungen. Es gibt lediglich die in einem Exposé dargestellte Verteilung von Wohngebäuden. Wie aus Abbildung 2 erkennbar, plant der Investor auf dem Gelände des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 12 Wohnblöcke.

Abbildung 2: Planungen von Dana-Invest im derzeitigen B-Plangebiets VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“



Quelle: WDR Lokalzeit, Sendung vom 15.6.2026, übermittelt von BIG Weiden e.V.

Der Ermittlung der Verkehrserzeugung wird die Anzahl von 500 Wohnungen zugrunde gelegt, die auf den Äußerungen unterschiedlicher Akteure basiert und aufgrund der Darstellung in Abbildung 2 plausibel erscheint.

In der folgenden Tabelle 1 wurde die Gesamtzahl von 500 Wohneinheiten, entsprechend der aktuellen Haushaltsstruktur in Köln auf die Haushaltsgrößen verteilt. Dieser Ansatz führt eher zu einer Unterschätzung der tatsächlich möglichen Anzahl von Einwohnern.

Tabelle 1: Verteilung der Wohneinheiten auf die Haushaltsgrößen

	Wohneinheiten insgesamt 500		
davon	**Anteil**	**absolut**	**Einwohner**
1-Personen-Haushalte	52%	260	260
2-Personen-Haushalte	26%	130	260
3-Personen-Haushalte	11%	55	165
4-Personen-Haushalte und mehr	11%	55	220
Summe	100%	500	905

Quelle: Annahme von 500 Wohneinheiten, Verteilung nach aktueller Haushaltsstruktur, vgl. Stadt Köln (2026): Kölner Statistische Nachrichten – Statistisches Jahrbuch Köln, Kapitel 1: Bevölkerung und Haushalte, S. 86, Graphik 124

Derzeit sind auf dem Gelände von Garten Müller 4 Wohneinheiten für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für den Betriebsinhaber und Betriebsleiter der Gärtnerei zulässig.[5] Für eine zukünftige Wohnnutzung sind deshalb sowohl ein neuer B-Plan als auch eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

2.2 Ermittlung des Verkehrsaufkommens aus der potentiellen Wohnnutzung

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für die Wohnnutzung erfolgt im Folgenden nach dem Verfahren von Dr. Bosserhoff (Programm Ver_Bau, Version 2023). Die Kenngrößen zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens sind in Tabelle 2 angegeben.

Die Anzahl der Wege je Einwohner wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 mit 2,9 Wegen[6] je Einwohner angesetzt. Dieser Wert wird auch durch die kartographische Darstellung der Werte in einer Sonderauswertung zur kleinräumigen Gliederung gestützt.[7]

Nach den Angaben in Ver_Bau werden bei Neubaugebieten jedoch Werte zwischen 3,5 und 4 Wegen erreicht. Der angesetzte Wert von 2,9 ist also eher eine defensive Abschätzung.

[5] Stadt Köln (15.12.2005): Bebauungsplan VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“, s. 1. Art der baulichen Festsetzung
[6] Vgl. infas, DLR IVT, infas 360 (11/2025): Mobilität in Deutschland − MiD 2023, Ergebnisbericht, Tabelle 4, S. 36
[7] Vgl. infas, DLR IVT, infas 360 (11/2025): Mobilität in Deutschland − MiD 2023, Mobilitätskennzahlen für Deutschland in kleinräumiger Gliederung auf der Basis von modellgestützten Small Area-Schätzungen, S. 14

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs wird ebenfalls auf der Grundlage der Auswertung der Untersuchung von MiD 2023 mit 33 % angenommen (=Wert für Metropole 25 % MIV-Fahrt und 8 % Mitfahrt)[8]. Die Anzahl der Personen je Pkw wird mit 1,46 angesetzt. [9] Eine aktuelle Erhebung der Stadt Köln hatte einen MIV-Anteil von 35 % ergeben, sodass die Berechnung auf der sicheren Seite liegt, die RegioConsult vorgenommen hat.[10] Die weiteren Kennwerte sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2: Kennwerte zur Berechnung des Verkehrsaufkommens Wohnnutzung

Kenngrößen Wohnnutzung	
Einwohner je Wohneinheit	s. Tabelle 1
Wege je Einwohner und Tag	2,9 Wege je Einw./Tag
Anteil Wege außerhalb des Gebiets	15 %
MIV-Anteil im Einwohnerverkehr	33 % nach MID 2023
Pkw-Besetzungsgrad für alle Fahrtzwecke	1,46 Pers./PKW
Anteil des Besucherverkehrs	10 %
Pkw-Besetzungsgrad im Besucherverkehr	1,75
Gebietsbezogener Güterverkehr: LKW-Fahrten je Einwohner und Tag	0,05
Kenngrößen Gewerbliche Nutzung Beschäftigtenverkehr	
Anteil Beschäftigten an den Einwohnern	10 %
Anwesenheit	80%
Wege je Beschäftigtem	3,3
MIV-Anteil gewählt wie Anteil Einwohner	33 %
Pkw-Besetzungsgrad	1,1 Pers./PKW
LKW-Fahrten/Beschäftigtem	0,1
Kenngrößen Gewerbliche Nutzung Kundenverkehr	
Wege	3,3
MIV-Anteil gewählt	45 %
Personen/Pkw Kunden	1,1

Quelle: Ver_Bau 2023, MID 2023

[8] Vgl. infas, DLR IVT, infas 360 (11/2025): Mobilität in Deutschland − MiD 2023, Ergebnisbericht, Tabelle 8, S. 47
[9] Vgl. infas, DLR IVT, infas 360 (11/2025): Mobilität in Deutschland − MiD 2023, Ergebnisbericht, Tabelle 21, S. 89
[10] https://www.stadt-koeln.de/artikel/73186/index.html

Als Ergebnis der Berechnung mit Ver_Bau ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von 767 Kfz-Fahrten am Tag (vgl. Tab. 3).

Tabelle 3: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung bei 2,9 Wegen je Einwohner

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	1 Persone	145	145	14	14	13	13	23	23	22	22	3	3	220	220
	2 Persone	145	145	14	14	13	13	23	23	22	22	3	3	220	220
	3 Persone	92	92	9	9	8	8	15	15	14	14	2	2	140	140
	4 Persone	123	123	12	12	11	11	20	20	19	19	2	2	187	187
Summe		505	505	49	49	45	45	81	81	77	77	10	10	767	767

Quelle: Eigene Berechnung mit Ver_Bau 2023 mit den in Tabelle 2 genannten Ansätzen

Der Wert von 767 Kfz-Fahrten ist – da die zugrunde gelegte Anzahl von 2,9 Wegen pro Einwohner für Neubaugebiete sehr gering ist – als sehr vorsichtige Schätzung zu bewerten.

Nach Ver_Bau sind für Neubaugebiete Werte von 3,5 bis 4 möglich. Dies ergibt sich aus einer jüngeren Altersstruktur und einem höheren Mobilitätsbedarf beispielsweise durch Hol- und Bringfahrten.

Legt man den Berechnungen 3,5 Wege je Einwohner zugrunde, dann ergeben sich 882 Kfz-Fahrten (vgl. Tab. 4) sowie bei 4 Wegen je Einwohner 978 Kfz-Fahrten (vgl. Tab. 5). In der Kölner Mobilitätsbefragung von 2022 wurden je Einwohner durchschnittlich 3,6 Wege/24h ermittelt.[11]

Tabelle 4: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung bei 3,5 Wegen je Einwohner

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	1 Persone	175	175	17	17	13	13	23	23	22	22	3	3	253	253
	2 Persone	175	175	17	17	13	13	23	23	22	22	3	3	253	253
	3 Persone	111	111	11	11	8	8	15	15	14	14	2	2	161	161
	4 Persone	148	148	15	15	11	11	20	20	19	19	2	2	215	215
Summe		609	609	60	60	45	45	81	81	77	77	10	10	882	882

Quelle: Eigene Berechnung mit Ver_Bau 2023

[11] Vgl. Stadt Köln (01/2024): Mobilitätsbericht Köln, Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Kölner Bevölkerung 2022, S. 28, Abb. 15.

Tabelle 5: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die potentielle Wohnnutzung bei 4 Wegen je Einwohner

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	1 Persone	200	200	20	20	13	13	23	23	22	22	3	3	281	281
	2 Persone	200	200	20	20	13	13	23	23	22	22	3	3	281	281
	3 Persone	127	127	12	12	8	8	15	15	14	14	2	2	178	178
	4 Persone	169	169	17	17	11	11	20	20	19	19	2	2	238	238
Summe		696	696	69	69	45	45	81	81	77	77	10	10	978	978

Quelle: Eigene Berechnung mit Ver_Bau 2023

Das bedeutet, dass durch das potentielle Wohngebiet ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zwischen 767 Kfz-Fahrten/24h und 978 Kfz-Fahrten/24h zu erwarten ist.

3. Ermittlung des Verkehrsaufkommens von Garten Müller

In der Begründung zum Bebauungsplan VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“ wird das durch Garten Müller verursachte Verkehrsaufkommen unter Bezug auf eine Verkehrsuntersuchung im Quell-Zielverkehr mit jeweils 90 bis 120 PKW/Tag, dies entspricht insgesamt 180 PKW/Tag bis 240 PKW/Tag und 10 LKW-Lieferfahrten pro Tag angegeben. Insgesamt wären das 190 bis 250 Kfz-Fahrten am Tag. In der Spitzenstunde wurden jeweils 34 PKW im Quell- und Zielverkehr angenommen.[12]

Geht man von dem in der Begründung zum B-Plan angegebenen Maximalwert von 250 Kfz-Fahrten aus, so sind zukünftig im Vergleich zur heutigen Nutzung zwischen 517 bis 728 Kfz-Fahrten zusätzlich zu erwarten.

In der Verkehrsuntersuchung, auf die in der Begründung zum B-Plan Bezug genommen wird, wurde für 2015 in der Ignystraße ein Aufkommen von 560 PKW in der Spitzenstunde[13] und insgesamt von ca. 4.600 PKW/24h[14] zugrunde gelegt. Im Verhältnis dazu wird das Verkehrsaufkommen durch Garten Müller in der Begründung so beurteilt: „*in der Größenordnung der täglichen*

[12] Vgl. Stadt Köln (15.12.2005): Begründung nach §9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf VEP Nr. 59441/02, Arbeitstitel „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“, S. 5
[13] Vgl. Stadt Köln (15.12.2005): Begründung nach §9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf VEP Nr. 59441/02, Arbeitstitel „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“, S. 5
[14] Vgl. Stadt Köln (15.12.2005): Begründung nach §9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf VEP Nr. 59441/02, Arbeitstitel „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden“, S. 5

Verkehrsschwankungen und ist insoweit kaum erkennbar."[15] Im Kapitel 5.2.2 der Begründung zum B-Plan werden 4.450 PKW-Einheiten /24h[16] prognostiziert. Die Abweichung erklärt sich dadurch, dass LKW in PKW-Einheiten umgerechnet wurden. Da die exakte Anzahl der LKW nicht angegeben wird, ist es nicht möglich die Kfz/24h konkret anzugeben. Näherungsweise wird im Folgenden davon ausgegangen, dass die 4.600 PKW/24h einer Anzahl von 4.600 Kfz/24h entsprechen.

Sollten die für 2015 prognostizierten Verkehrsmengen von 4.600 Kfz/24h in der Zwischenzeit erreicht worden sein und zieht man davon das maximal ermittelte Verkehrsaufkommen durch Garten Müller ab, so ergeben sich 4.350 Kfz/24h.

Geht man von dieser Anzahl aus, so würde sich das Verkehrsaufkommen – unter Berücksichtigung des Wegfalls der Nutzung durch Garten Müller – durch das potentielle Wohngebiet auf 5.117 Kfz/24h bis 5.328 Kfz/24h und damit um 17,6 % bis 22,5 % erhöhen.

Da sich die Prognose auf 2015 bezieht ist, ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen im Jahr 2026 in der Zwischenzeit größer ist. Deshalb ist im Rahmen des B-Planverfahrens eine neue Verkehrsuntersuchung zu erstellen (s. dazu im Detail Kap. 5).

4. Stellplatzbedarf

Für die 500 Wohneinheiten ergibt sich unter der Annahme der in Tabelle 1 dargestellten Verteilung der Wohneinheiten auf die Haushaltsgrößen ein Stellplatzbedarf von 247 Stellplätzen (vgl. Tab. 6). Die Berechnung geht davon aus, dass die 2- und 3-Personenhaushalte zwischen 50 m^2 und 75 m^2 groß sind.

Das bedeutet, dass unter diesen vorsichtigen Annahmen ein Stellplatzbedarf von 247 Stellplätzen besteht. Aufgrund des geringen zur Verfügung stehenden Straßenraums müssten die Stellplätze vollständig in Tiefgaragen untergebracht werden.

[15] Vgl. Stadt Köln (15.12.2005): Begründung nach §9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf VEP Nr. 59441/02, Arbeitstitel „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden", S. 5
[16] Vgl. Stadt Köln (15.12.2005): Begründung nach §9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan-Entwurf VEP Nr. 59441/02, Arbeitstitel „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden", S. 7

Tabelle 6: Ermittlung der erforderlichen Stellplätze

Wohneinheiten			Stellplätze nach Anlage 1 der Stellplatzsatzung	
davon	**absolut**	**Stellplätze**		
1-Personen-Haushalte	260	130	Wohnungen bis (kleiner) 50 m² WF	1 je 2 WE
2-Personen-Haushalte	130	87	Wohnungen von (größer gleich) 50 m² bis (kleiner) 75 m²	2 je 3 WE
3-Personen-Haushalte	55	37	Wohnungen von (größer gleich) 50 m² bis (kleiner) 75 m²	2 je 3 WE
4-Personen-Haushalte	55	55	Wohnungen > 75 m² WF	1 je WE
Summe	**500**	**308**		
		247	**Reduktionsfaktor 20 %**	

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis: Stadt Köln (31.5.2022): Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Stadt Köln („Stellplatzsatzung"), Anlage 1 und https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/stellplatzsatzung/index.html

5. Anforderungen an eine Verkehrsuntersuchung für das potentielle Wohngebiet

Sollte die Änderung des Flächennutzungsplans und des B-Plans weiterhin geplant sein, so ist es aufgrund der strukturellen Veränderungen im Umfeld und der seit der Erstellung des B-Plans VEP Nr. 59441/02 „Östlich Ignystrasse in Köln-Weiden" hinzugekommenen Nutzungen im Umfeld:

- Bebauung der westlichen Ignystraße,
- Bebauung westlich der Kronstädter Straße (B-Plan 59440/03, 3. Änderung)[17]
- KiTa Weidenwichtel, Kronstädter Str. 100
- 2. Erweiterung des Rheincenters 2008,
- Neubaugebiete in Junkersdorf (insbesondere östlich der Marsdorfer Straße) sowie Nachverdichtungen in Weiden und Junkersdorf und neuer
- Freizeitnutzungen beim TC Weiden mit der Padel-Box[18] usw.

notwendig, das **aktuelle Verkehrsaufkommen umfassend durch ganztägige Verkehrszählungen zu erfassen.**

[17] Vgl. https://geoportal.stadt-koeln.de/pdf/bplan-public/59440.03.000.03.pdf
[18] Vgl. https://padelbox.de/

Dabei ist für eine aktuelle Verkehrsuntersuchung von erheblicher Bedeutung, dass neben der Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auch das ÖV-Angebot sowie die Radverkehrs- und Fußwegeinfrastruktur im Verkehrsnetz abgebildet werden, um die möglichen Auswirkungen eines Wohnprojektes dieser Dimension im Gesamtverkehrsnetz hinsichtlich der Modal-Split-Wirkungen beurteilen zu können.

In diesem Zusammenhang ist es zwingend erforderlich die Straßenquerschnitte der umliegenden Straßen sowie der Breite der Gehwege und der Radstreifen detailliert zu erfassen. Als Beispiel sei hier die Jungbluthgasse genannt, bei der im Bereich der Querung der Autobahn, nicht einmal ein Gehweg zur Verfügung steht der durch einen Bordstein geschützt ist. Es gibt lediglich einen einseitig auf der Fahrbahn markierten Gehweg. Die markierten Radstreifen sind zwar positiv zu bewerten. Da die Jungbluthgasse aber eine wichtige Zuführung von Junkersdorf zum Schulquartier an der Ostlandstraße (Georg-Büchner-Gymnasium, Rheinische Musikschule), der Bezirkssportanlage Weiden sowie des TC Weiden ist, ist schon derzeit von erheblichen Sicherheitsdefiziten auszugehen. Bei einer auch nur geringfügigen Zunahme des Verkehrsaufkommens könnte deshalb eine Verbreiterung der Brücke über die A 1 eine wesentliche Voraussetzung sein, um zusätzliche Verkehrsmengen bewältigen zu können.

Die Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens darf sich also nicht nur auf die unmittelbar angrenzenden Straßen beziehen. Hierzu ist die Anwendung des Kölner Verkehrsnachfragemodells zwingend erforderlich, um die Änderungen der Nutzung und des Verkehrsverhaltens realistisch abzubilden. Der Stand der Technik, der in aktuellen Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) dargelegt ist (vgl. EVNM-PV (2022) und EVNM-WiV, 2022/2024),[19] wird ansonsten verfehlt.

Von besonderer Bedeutung ist es die Auswirkungen auf die umliegenden Knotenpunkte zu beurteilen und sowohl für die Spitzenstunde morgens als auch abends die Qualitätsstufen des Verkehrs (QSV) zu ermitteln. Nur so ist erkennbar, ob es durch weitere Verkehrszunahmen zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte kommt.

[19] Vgl. FGSV (2022): Empfehlungen zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen für den Personenverkehr (EVNM-PV) und FGSV (2020/2024): Empfehlungen zur Konzeption und zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen im Wirtschaftsverkehr

Berechnungen zur Leistungsfähigkeit müssen deshalb an allen **umliegenden Knotenpunkten** durchgeführt werden, über die der Verkehr aus dem potentiellen neuen Wohngebiet zu- bzw. abfließt. Beispielhaft sind hier insbesondere die Knotenpunkte Breslauer Straße/Aachener Straße und Jungbluthgasse /Holunderweg/Frohnhofweg zu nennen. Insgesamt ist die Leistungsfähigkeit an folgenden Knotenpunkten in Weiden und Junkersdorf zu untersuchen.

In Weiden:

- Kronstädter Straße/Ignystraße/Jungbluthgasse
- Breslauer Straße/Diepenbeekallee
- Breslauer Straße/Aachener Straße
- Ostlandstraße/An der Alten Post
- An der Alten Post /Aachener Straße /Goethestraße
- Breslauer Straße/Ostlandstraße

In Junkersdorf:

- Jungbluthgasse/Holunderweg/Frohnhofweg
- Bellerweg/Vogelsanger Weg/Am Weidenpesch
- Eifelallee/ Vogelsanger Weg
- Am Weidenpesch/Kirchweg/Kölner Weg/Statthalterhofweg
- Sterrenhofweg/Marsdorfer Straße
- Marsdorfer Straße/Dürener Straße

6. Zusammenfassung

Als Ergebnis der Berechnungen zur Verkehrserzeugung ist davon auszugehen, dass durch das potentielle Wohngebiet ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zwischen 767 Kfz-Fahrten/24h und 978 Kfz-Fahrten/24h zu erwarten ist.

Ausgehend von den in der Begründung zum Bebauungsplan für 2015 prognostizierten Verkehrsmengen von 4.600 Kfz/24h ergibt sich abzüglich des für Garten Müller maximal prognostizierten Verkehrsaufkommens von 250 Kfz/24h ein Verkehrsaufkommen von 4.350 Kfz/24h. Geht man von dem in der Begründung zum B-Plan angegebenen Maximalwert von 250 Kfz-Fahrten/24h aus, die für die Nutzung durch Garten Müller ermittelt worden waren, so sind zukünftig im Vergleich zur heutigen Nutzung zwischen 517 bis 728 Kfz-Fahrten/24h zusätzlich zu erwarten.

Das Verkehrsaufkommen würde sich – unter Berücksichtigung des Wegfalls der Nutzung durch Garten Müller – durch das potentielle Wohngebiet auf 5.117 Kfz/24h bis 5.328 Kfz/24h und damit um 17,6 % bis 22,5 % erhöhen, wenn man den Prognosewert für 2015 als Bezug nimmt.

Tatsächlich ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen durch die zahlreichen strukturellen Veränderungen im Umfeld in der Zwischenzeit höher ist, als der Prognosewert für 2015.

Deshalb ist eine umfassende Verkehrsuntersuchung unter Anwendung des Kölner Verkehrsnachfragemodells erforderlich. Aufgrund der teilweise geringen Straßenquerschnitte der umliegenden Straßen sowie der Breite der Gehwege und der Radstreifen ist es notwendig diese detailliert zu erfassen, wenn das Vorhaben auf der Fläche von Garten Müller ein Wohngebiet umzusetzen weiterverfolgt wird. Als Beispiel sei hier die Jungbluthgasse genannt, bei der im Bereich der Querung der Autobahn, nicht einmal ein Gehweg zur Verfügung steht, der durch einen Bordstein geschützt ist. Es gibt lediglich einen einseitig auf der Fahrbahn markierten Gehweg. Da die Jungbluthgasse eine wichtige Zuführung von Junkersdorf zum Schulquartier an der Ostlandstraße (Georg-Büchner-Gymnasium, Rheinische Musikschule), der Bezirkssportanlage Weiden sowie des Vereinsgeländes des TC Weiden ist, ist schon derzeit von erheblichen Sicherheitsdefiziten auszugehen.

Bei einer auch nur geringfügigen Zunahme des Verkehrsaufkommens könnte deshalb eine Verbreiterung der Brücke über die A 1 eine wesentliche Voraussetzung sein, um zusätzliche Verkehrsmengen bewältigen zu können.

Berechnungen zur Leistungsfähigkeit müssen an allen umliegenden Knotenpunkten erfolgen, über die der Verkehr aus dem potentiellen neuen Wohngebiet zu- bzw. abfließt. Insgesamt ist die Leistungsfähigkeit an elf Knotenpunkten in Weiden und Junkersdorf zu untersuchen.