

 Bericht

Datum:	28.01.2026
Projekt-Nr.:	P503624
Version	03
Seitenanzahl:	29
Autor:	Jan Schubert Ramin Sadiri Abolhassani

Auftraggeber:

## PANDION XI GmbH & Co. KG

Niederstr. 18  
40789 Monheim

---

Projekt:

## Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Max Becker-Areal, Köln-Ehrenfeld

---

Inhalt:

## Verkehrsuntersuchung zur Grundschule

## INHALTSVERZEICHNIS

1.	Aufgabenstellung und Hinweise zur Arbeitsmethodik.....	3
2.	Grundlagen der Untersuchung.....	4
2.1	Eingangsdaten Plangebiet.....	4
2.2	Festlegung Modal Split .....	5
2.3	Analyse der Unfallstatistik.....	6
3.	Abschätzung des Verkehrsaufkommens.....	9
3.1	Methodik.....	9
3.2	Parameter der Verkehrserzeugung.....	10
3.3	Zusammenfassung der Verkehrserzeugung .....	11
4.	Analyse der geplanten Erschließung.....	12
4.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	12
4.2	Fuß- und Radverkehr.....	14
4.3	ÖPNV/SPNV.....	16
5.	Stellplatzermittlung .....	21
5.1	Fahrrad- und Tretrollerabstellanlagen .....	21
5.2	Verortung der Stellplätze .....	22
6.	Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs (HuB) .....	22
6.1	Bringverkehr .....	22
6.2	Holverkehr .....	24
6.3	Verortung der Hol- und Bringstellplätze .....	26
7.	Fazit und Empfehlungen .....	28

## ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 3.3 Abschätzung des Verkehrsaufkommens
- Anlage 5.1 Einzelfallbetrachtung Fahrrad- und Tretrollerabstellanlagen

Hinweis: Die Nummerierung der Anlagen ist nicht fortlaufend, sondern orientiert sich am zugehörigen Kapitel

## 1. Aufgabenstellung und Hinweise zur Arbeitsmethodik

Im Stadtteil Köln-Ehrenfeld plant die PANDION XI GmbH & Co. KG auf dem ehemaligen Industrieareal „Max Becker-Areal“ ein neues Stadtquartier mit Wohnungen, Büros, Kindertagesstätten, einer Grundschule sowie ergänzenden Nutzungen wie Nahversorgung, Gastronomie und Kultur. Die Grundschule ist für ca. 560 Schüler:innen und 70 Beschäftigten geplant. Diese soll im Nordwesten des Max Becker-Areals entstehen. Das Max Becker-Areal grenzt im Westen an den Maarweg, im Norden an die Bahntrasse, im Osten an bestehende Gewerbenutzungen und im Süden an die Widdersdorfer Straße (siehe Abbildung 1). In einer westlichen Verlängerung des Areals ist ein Anschluss an den S-Bahnhaltepunkt Müngersdorf Technologiepark vorgesehen.

Der folgenden Abbildung 1 kann die Verortung des Plangebiets entnommen werden.

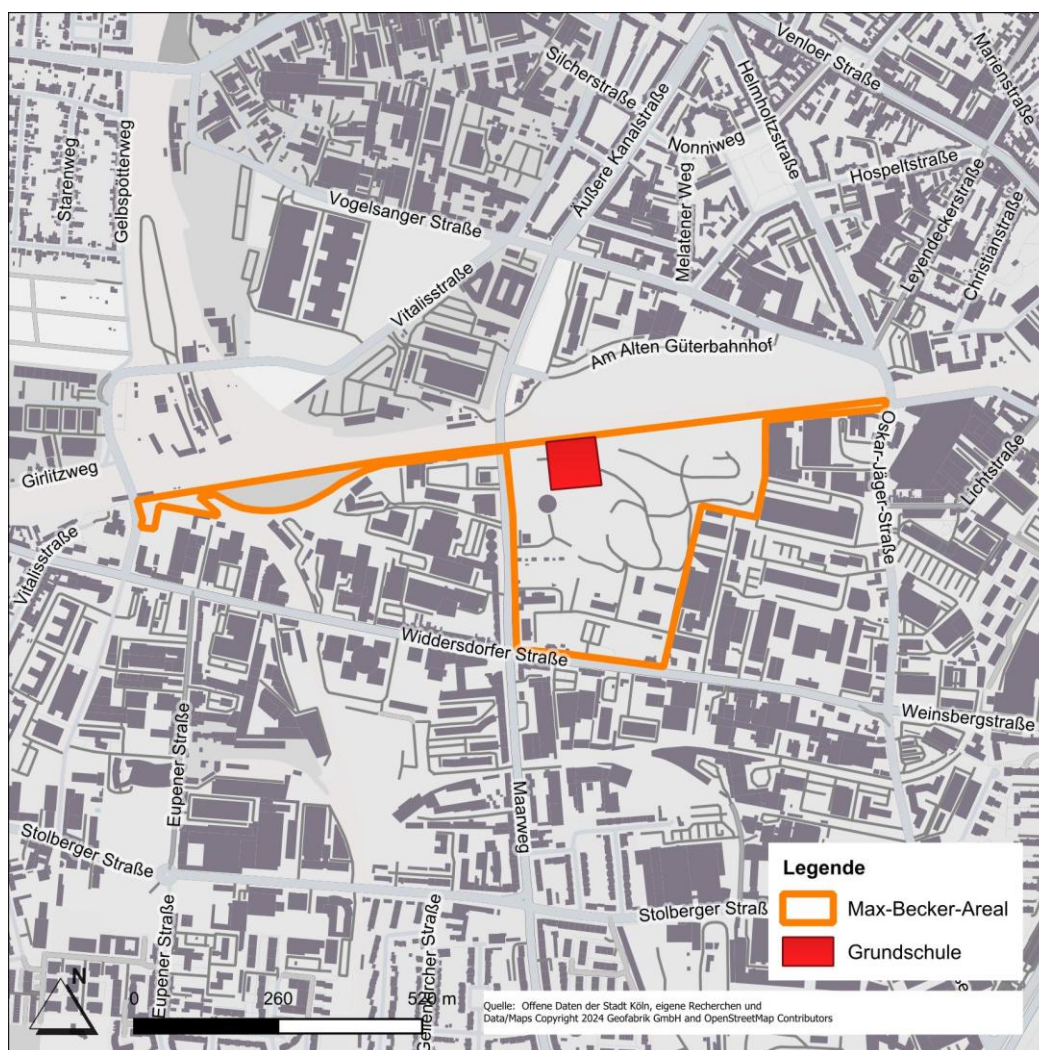


Abbildung 1: Lage des Max Becker-Areals und der Grundschule

Gegenstand der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sind die folgenden Bearbeitungsschritte mit dem Schwerpunkt der Bewertung der verkehrlichen Machbarkeit, der Verkehrssicherheit der Schulwegerschließung sowie der Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs:

- Übernahme/Zusammenstellung der Datengrundlage
- Abschätzung des Verkehrsaufkommens für die Grundschule
- Analyse der zukünftigen Erschließung für alle Verkehrsarten

- Bewertung des Erschließungskonzeptes
- Ermittlung des Bedarfs an Fahrrad-/Tretrollerabstellplätzen
- Empfehlung zur Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs
- Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zur Schulwegesicherheit

## 2. Grundlagen der Untersuchung

### 2.1 Eingangsdaten Plangebiet

Im Folgenden werden die der Untersuchung zugrundeliegenden Eingangsdaten für die geplante Nutzung (Schulnutzung) auf dem Plangebiet zusammengefasst. Die Grundschule für ca. 560 Schüler:innen und 70 Beschäftigte soll bis zum Jahr 2030 errichtet werden.<sup>1</sup> Zusätzlich zum Schulgebäude ist auf dem Plangebiet eine Sporthalle und ein Schwimmbad geplant, welche auch für Vereinssport genutzt werden sollen. Die Grundschule befindet sich an der ÖPNV-Trasse, die südlich der Bahnschienen verläuft und für Fuß- und Radverkehr sowie eine neue Buslinie vorgesehen ist. In der nachfolgenden Abbildung 2 ist die Lage der Schule im aktuellen Masterplan dargestellt.

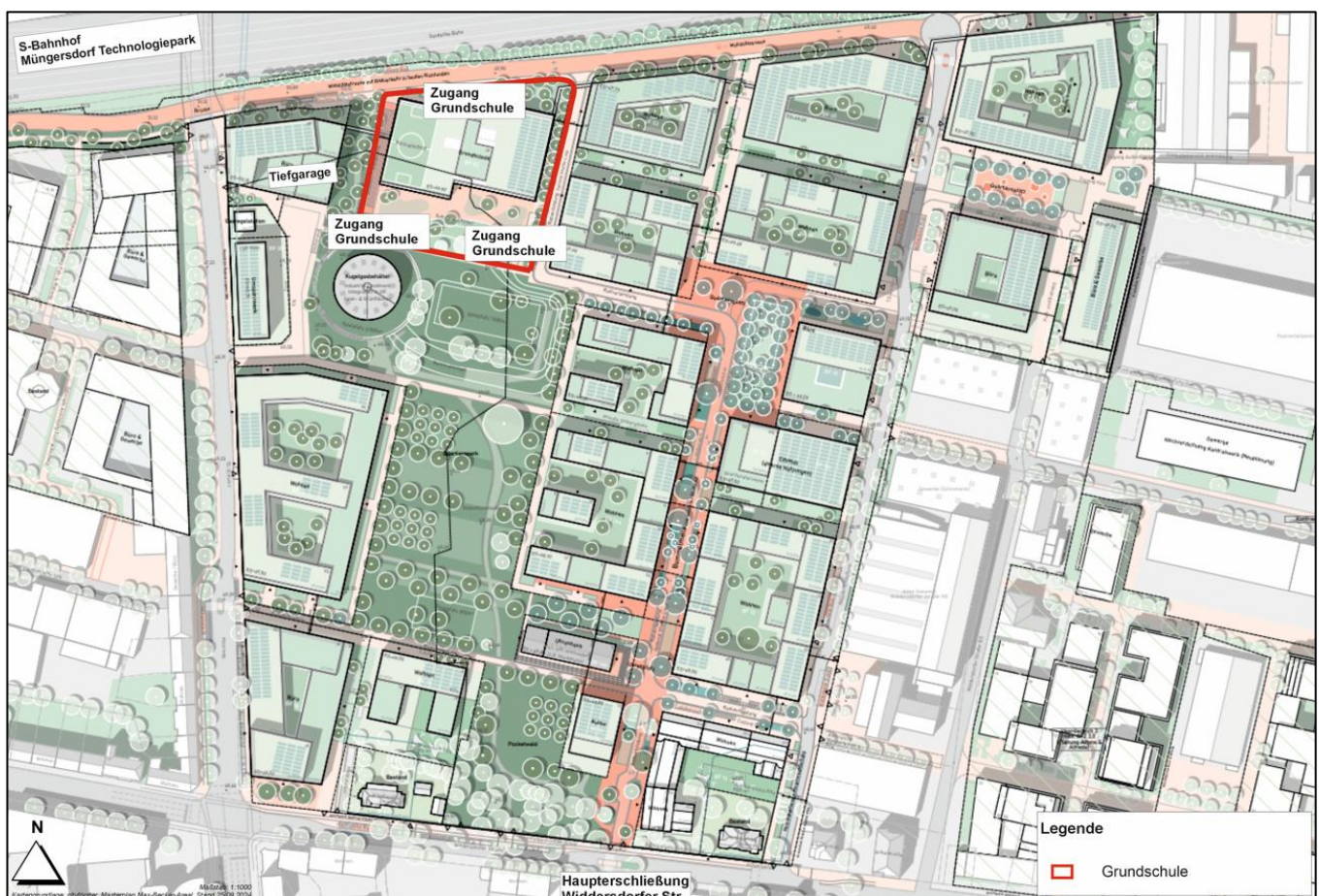


Abbildung 2: Lage der Grundschule (Kartengrundlage: City Förster)

<sup>1</sup> Angaben der PANDION Real Estate GmbH am 13.06.2025

Im Jahr 2024 wurde seitens der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH ein Mobilitätskonzept<sup>2</sup> für das Max Becker-Areal erstellt. Im Rahmen dessen erfolgte eine Analyse des Stellplatzbedarfs für sämtliche Nutzungsarten sowie des Hol- und Bringverkehrs für die geplante Grundschule. Grundlage der Berechnungen war die aktuelle Stellplatzsatzung der Stadt Köln. Gemäß der vorliegenden Planung ist eine verkehrsberuhigte Gestaltung des direkten Schulumfelds vorgesehen. Im Lenkungskreis am 04.12.2025 wurde festgelegt, dass der Hol- und Bringverkehr im City-Hub abgewickelt werden soll. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wird die Anzahl und Lokalisierung der Hol- und Bringstellplätze geprüft.

Gemäß den Berechnungen im Mobilitätskonzept der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH ergibt sich ein Bedarf von 10 Pkw-Stellplätzen und 144 Fahrradstellplätzen für die geplante Grundschule.<sup>3</sup> Die Errichtung der Pkw-Stellplätze ist in der Tiefgarage des Gebäudes westlich der Grundschule vorgesehen. Die Fahrradabstellplätze sollen auf dem Schulgrundstück errichtet werden. In der vorliegenden Untersuchung wird der Bedarf an Fahrradabstellanlagen in Form einer Einzelfallbetrachtung ermittelt.

## 2.2 Festlegung Modal Split

Auf Basis eigener Erhebungen (Referenzprojekte) sowie des Mobilitätsberichts der Stadt Köln aus dem Jahre 2022 und der MID 2017 (Region Köln) wurde ein Modal Split für den Schülerverkehr ermittelt. In Abstimmung mit dem Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln (Amt 68) wurde am 03.07.2025 die in Abbildung 3 dargestellte Verteilung der Verkehrsmittelwahl festgelegt.

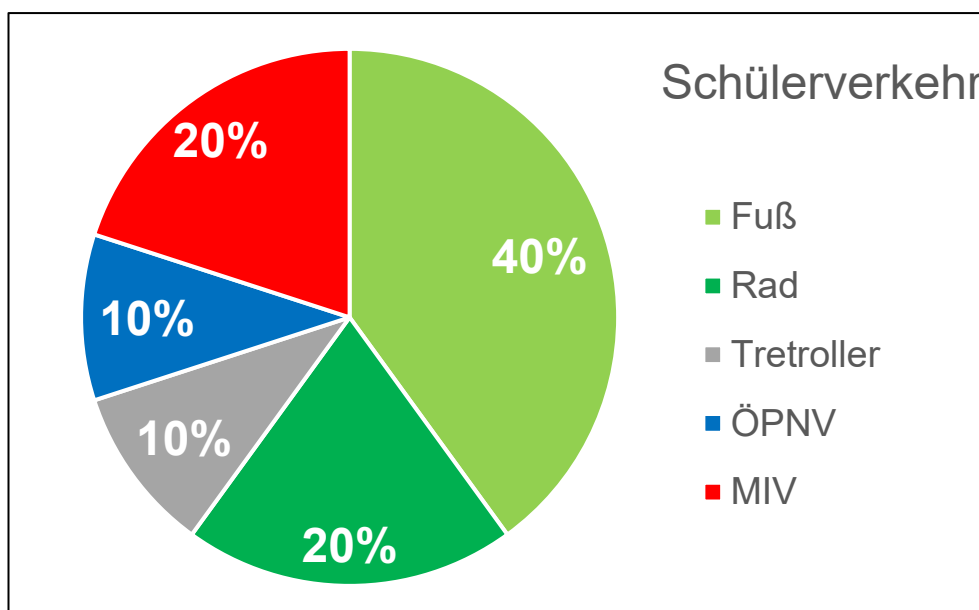


Abbildung 3: Modal Split des Schülerverkehrs

Auf häufigsten wird der Schulweg von den Schüler:innen zu Fuß zurückgelegt. Auch das Fahrrad und der Tretroller sind gängige Fortbewegungsmittel im Nahbereich. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt eine untergeordnete Rolle und betrifft vor allem Hol- und Bringverkehre. Die Nutzung des

<sup>2</sup> Die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Mobilitätskonzept Max Becker-Areal (Stand: 17. Januar 2024)

<sup>3</sup> Die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Mobilitätskonzept Max Becker-Areal (Stand: 17. Januar 2024)

öffentlichen Nahverkehrs ist als eher gering anzunehmen, was auf die Nähe des Wohnorts zum Schulstandort zurückzuführen ist.

Der Modal Split des Beschäftigtenverkehrs basiert auf eigenen Erhebungen (Referenzprojekte) sowie dem Mobilitätsbericht der Stadt Köln aus dem Jahre 2022 der MID 2017 (Region Köln). Die in Abbildung 4 dargestellte Verteilung wurde mit Amt 68 am 03.07.2025 festgelegt.

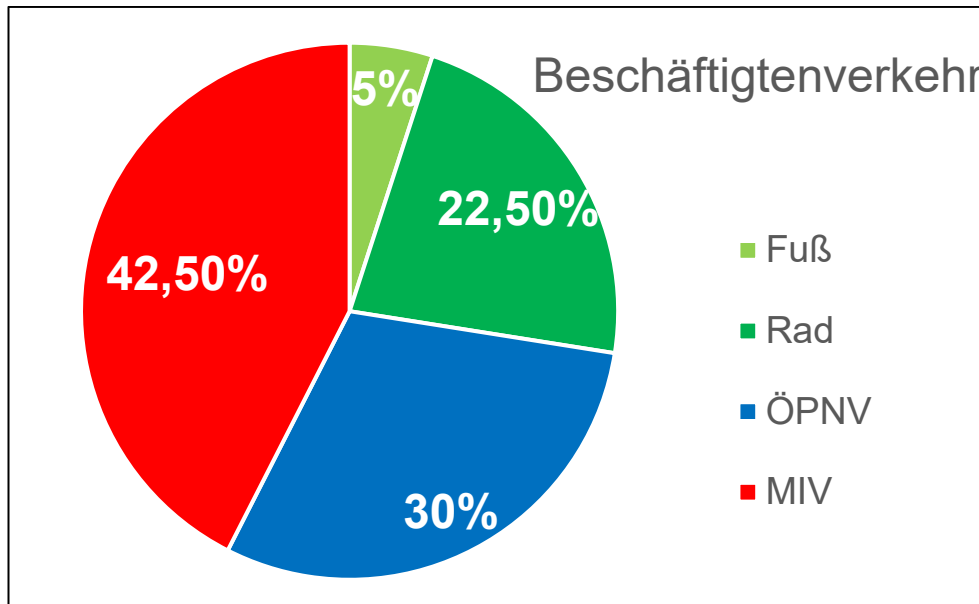


Abbildung 4: Modal Split des Beschäftigtenverkehrs

Der größte Anteil der Beschäftigten nutzt den MIV, um zum Schulstandort zu gelangen. Ungefähr ein Drittel der Beschäftigten nutzt den ÖPNV und weitere 22,5 % nutzen das Fahrrad. Nur ein geringer Anteil der Beschäftigten gelangt aufgrund des längeren anzunehmenden Arbeitsweges zu Fuß zur Schule.

### 2.3 Analyse der Unfallstatistik

Im Folgenden wird die Unfallsituation der letzten drei Jahre im Umfeld des Max Becker-Areals untersucht, um potenziell gefährliche Stellen im Schulumfeld zu identifizieren und diese bereits vor der Realisierung zu minimieren. Die Analyse erfolgt dabei gemäß dem Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko, 2012) sowie Anlage 3 des Runderlasses NRW.

Nach M Uko erfolgt die Unfallanalyse auf der Grundlage von Unfallkarten in Ein- und Dreijahreskarten. Detaillierte Informationen über das Unfallgeschehen werden mithilfe von Unfallkategorien und Unfalltypen ermittelt. Insgesamt gibt es sechs Unfallkategorien, die im Folgenden aufgeführt sind:

- Kategorie 1: Unfall mit Getöteten U(GT)
- Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten U(SV)
- Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten U(LV)
- Kategorie 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden U(SS) (Unfall mit Sachschaden und Straftatbestand mit mindestens ein Kraftfahrzeug, welches nicht mehr fahrbereit ist)
- Kategorie 5: Sonstiger Unfall mit Sachschaden U(LS)

- Kategorie 6: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden U(SS) (Alle übrigen Sachschadenumfälle unter Einfluss berauschender Mittel)

Die Unfälle werden durch Punkte auf der Karte lokalisiert und die verschiedenen Kategorien werden durch ihre Größe unterschieden, wie in Abbildung 5 dargestellt.















Darstellung der Unfallkategorie		
	Einjahreskarte 1-JK	Mehrjahreskarte 3-JK
Unfall mit Getöteten (1)	  = 8 mm/10 mm	  = 8 mm/10 mm
Unfall mit Schwerverletzten (2)	  = 8 mm	  = 8 mm
Unfall mit Leichtverletzten (3)	  = 6 mm	  = 4 mm
Unfall mit Sachschaden (4, 5, 6)	  = 4 mm	

Abbildung 5: Darstellung der Unfallkategorie (Quelle: Vgl. FGSV, M Uko 2012)

Insgesamt gibt es sieben Unfalltypen, die durch Farben unterschieden werden. Darüber hinaus liefern die als farbige Dreiecke dargestellten Sondermerkmale weitere Informationen zu den Unfällen, wie in Abbildung 6 dargestellt.

Unfalltyp	Sondermerkmale
 1 - Fahr Unfall (F)	 Fußgänger
 2 - Abbiegeunfall (AB)	 Radfahrer
 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	 Elektrokleinstfahrzeug
 4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	 Kraftrad
 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	 Baumunfall
 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	 Alkohol oder Drogen
 7 - Sonstiger Unfall (SO)	 Überholunfall
	 Wildunfall

Abbildung 6: Unfalltypen und Sondermerkmale (Quelle: Vgl. FGSV, M Uko 2012)

Nach Anlage 3 Runderlass NRW werden Unfälle, die sich mehrmals an der gleichen Stelle ereignen, als Unfallhäufungen bezeichnet, die in Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) unterteilt werden.

Die UHS sind Bereiche im Straßenabschnitt mit begrenzter räumlicher Ausdehnung, in denen der Grenzwert der Unfallzahlen überschritten wird. Der Grenzwert liegt innerorts bei drei Unfällen des gleichen Unfalltyps (Kategorie 1 bis 4) in der Einjahreskarte und bei drei des ungleichen Unfalltyps (Kategorie 1 bis 2) oder fünf des ungleichen Unfalltyps (Kategorie 1 bis 3) in der Dreijahreskarte. Die Längenausdehnung ist innerorts auf maximal 50 Meter vom Schnittpunkt der Achsen an Kreuzungen und 200 Meter auf der freien Strecke begrenzt (vgl. Abbildung 7).

		Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen		Autobahnähnliche Straßen		
			Stelle	Linie	Stelle	Linie
		Untersuchungsabschnitt	≤ 50 m / 150 m *1	≤ 200 m / 500 m *1	≤ 500 m *2	≤ 1.000 m
1 - Jahres - Betrachtung	Unfälle gleichen Grundtyps	Kat. 1 - 4	3		3	6
	Unfälle ungleichen Grundtyps	Kat. 1 + Kat. 2	3		-	3*3
3 - Jahres - Betrachtung	Unfälle ungleichen Grundtyps	Kat. 1 - 3 Fußgänger/Radfahrer Elektrokleinstfahrzeuge	5		-	-

Abbildung 7: Richtwerte zur Identifikation von Unfallopfungsstellen und -linien (Quelle: Anlage 3 Runderlass NRW)

Die Unfallstatistiken im Umfeld des Plangebiets wurden von der Stadt Köln bereitgestellt und umfassen den Zeitraum vom 31.05.2022 bis zum 31.05.2025. Seitens der Stadt wurde darauf hingewiesen, dass die Unfalldaten der letzten drei Monate aufgrund technischer Einschränkungen nicht vollständig vorliegen.<sup>4</sup> Die vorliegende Analyse basiert daher auf einem nahezu vollständigen Datensatz für den genannten Zeitraum.

In diesem Zeitraum wurden insgesamt 90 Unfälle seitens der Polizei registriert. Die höchste Anzahl von Unfällen wurde in den Monaten März und Oktober sowie an Werktagen und während der morgendlichen Spitzzeit zwischen 6:00 und 8:00 Uhr sowie der Nachmittagsspitze zwischen 14:00 und 16:00 Uhr verzeichnet. In der Abbildung 8 sind die erfassten Unfälle im Umfeld der geplanten Grundschule Köln-Max Becker-Areal dargestellt.

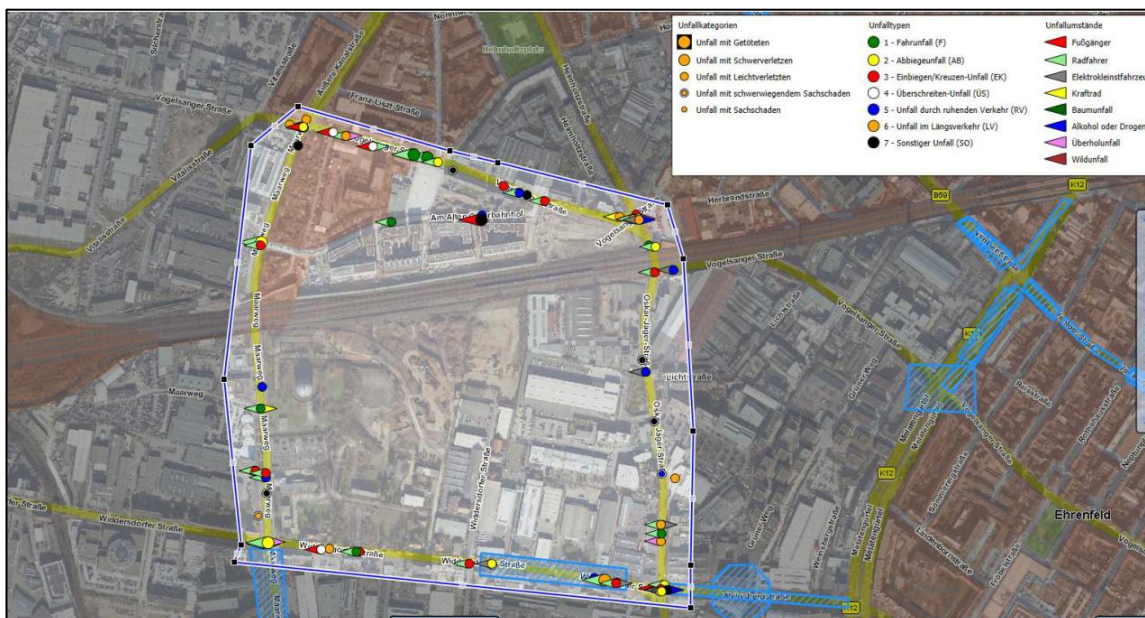


Abbildung 8: Unfallstatistik im Umfeld der geplanten Grundschule, Köln-Ehrenfeld (Quelle: Stadt Köln)<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Gemäß Angaben der Stadt Köln zugesandt am 16.06.2025

<sup>5</sup> Gemäß Angaben der Stadt Köln zugesandt am 16.06.2025

Im genannten Zeitraum wurde im betrachteten Bereich eine signifikante Anzahl von Unfällen registriert, an denen Radfahrende und zu fußgehende Personen beteiligt waren. Zudem wurden 5 Unfälle mit Minderjährigen verzeichnet.

Die Knotenpunkte Widdersdorfer Straße / Maarweg sowie Oskar-Jäger-Straße / Widdersdorfer Straße / Weinsbergstraße sind gemäß Anlage 3 des aktuellen Runderlasses des Landes NRW als Unfallschwerpunkte eingestuft. Die Mehrzahl der dort registrierten Verkehrsunfälle sind Abbiege- und Kreuzungsunfälle, an denen insbesondere Radfahrende sowie zu Fußgehende beteiligt waren. Eine Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik sowie eine örtliche Bestandsanalyse lassen jedoch keine eindeutigen Defizite der baulichen oder signaltechnischen Infrastruktur erkennen, die unmittelbar als unfallursächlich einzustufen wären. Ein kurzfristiger sicherheitsbezogener Handlungsbedarf für den Schulweg ergibt sich daraus zunächst nicht.

Vor der Ableitung verkehrstechnischer Maßnahmen ist daher eine vertiefende Untersuchung der betrieblichen und signaltechnischen Abläufe an den genannten Knotenpunkten erforderlich. Das Plangebiet liegt in einem Bereich mit hoher Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr sowie durch den Rad- und Fußverkehr. In derartigen komplexen Knotenpunktbereichen können – insbesondere in Kombination mit verhaltensbedingten Unfallursachen – Nutzungskonflikte auftreten, die auch bei regelkonformer Gestaltung nicht vollständig ausgeschlossen werden können.

Vor dem Hintergrund des geplanten Schulstandorts und der damit verbundenen Zunahme besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmender wird empfohlen, die bestehende Signalsteuerung im Rahmen der Gesamtprojektbetrachtung zu überprüfen, um die Verkehrssicherheit für zu Fuß und mit dem Fahrrad kommende Schüler:innen weiter zu erhöhen.

### **3. Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

#### **3.1 Methodik**

Im Folgenden wird der entstehende Quell- und Zielverkehr durch die verschiedenen Nutzergruppen auf dem Plangebiet betrachtet. Dabei wird das Kfz-Verkehrsaufkommen für die Grundschule abgeschätzt. Hierbei werden die Tagesverkehrsmengen sowie die Verkehrsmengen in den verkehrlichen Spitzenstunden ermittelt. Sie beziehen sich auf die zum Planungszeitpunkt bekannten Informationen zur Nutzungsart und -intensität und basieren auf Parametern der Verkehrserzeugung, die im Rahmen von Abstimmungen mit der Stadt Köln in der Vergangenheit festgelegt wurden sowie bei Bedarf aus der Literatur stammen (Programm VER\_BAU (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung) von Dr. Bosserhoff mit Bezügen zur Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) sowie zur Hessischen Straßen und Verkehrsverwaltung (HSVV)).

Die Ganglinien der Schule wurden basierend auf Ganglinien aus der Literatur unter Berücksichtigung der angenommenen Nutzungszeiten entwickelt. Die folgenden Spitzenstunden werden aus der Verkehrsuntersuchung zum gesamten Max Becker-Areal übernommen, die auf Grundlage der vorhandenen Verkehrszählungen in Ehrenfeld und insbesondere im Umfeld des Plangebiets festgelegt wurden:

- Morgenspitze: 07:45 - 08:45 Uhr
- Nachmittagspitze: 16:00 - 17:00 Uhr

### 3.2 Parameter der Verkehrserzeugung

#### Beschäftigtenverkehr

- Anwesenheit 85 %  
(HSVV: Mittelwert aus Spanne für allgemeinen Beschäftigtenverkehr)
- Wegehäufigkeit 2,0-4,5  
(HSVV: Spanne aus Minimalwert für Halbtags- und Maximalwert für Ganztagskräfte)
- Motorisierte Individualverkehr (MIV) - Anteil 42,5 %  
(Abgestimmter Wert mit Amt 68 der Stadt Köln am 29.08.2024, Umwelt-Ansatz 2030)
- Pkw-Besetzungsgrad 0,5  
(HSVV: Wert für Ausbildungsverkehr mit Bring- und Holfahrten)<sup>6</sup>

#### Besucherverkehr (Hol-/Bringverkehr)

- Anwesenheit 80-95 %  
(HSVV: Spanne für Schulen)
- Wegehäufigkeit 2,0  
(Festlegung für Hol- und Bringfahrten)
- Motorisierte Individualverkehr (MIV) - Anteil 20 %  
(Abgestimmter Wert mit Amt 68 der Stadt Köln am 29.08.2024, Umwelt-Ansatz 2030)
- Pkw-Besetzungsgrad 0,5  
(HSVV: Wert für Ausbildungsverkehr mit Bring- und Holfahrten)<sup>7</sup>

#### Güterverkehr

- Lkw-Fahrten je Beschäftigtem 0,05  
(HSVV: Untere Wert für Spanne Schule (Abgleich aus anderen bekannten Projekten))

#### Vereinsport

Bei Nutzungszeiten zwischen 16:00 und 22:00 Uhr wird angenommen, dass insgesamt 6 Trainingseinheiten pro Tag in der Sporthalle sowie drei Trainingseinheiten im Schwimmbad stattfinden. Zudem werden 1-2 Trainer:innen und 10-20 Besucher:innen je Einheit angesetzt. Der Güterverkehr ist bereits in der Schulnutzung enthalten.

#### Beschäftigtenverkehr

- Anwesenheit 100 %  
(Eigene Annahme)
- Wegehäufigkeit 2,0  
(Eigene Annahme)
- Motorisierte Individualverkehr (MIV) - Anteil 42,5 %  
(Abgestimmter Wert mit Amt 68 der Stadt Köln am 29.08.2024, Umwelt-Ansatz 2030)

---

<sup>6</sup> Ansatz eines „virtuellen“ Pkw-Besetzungsgrads von 0,5, da 4 Fahrten je Schüler:in notwendig sind. Davon sind zwei Fahrten die Wege der Begleitperson ohne Mitfahrer:in und zwei Fahrten die eigentliche Hol- bzw. Bringfahrt.

<sup>7</sup> Ansatz eines „virtuellen“ Pkw-Besetzungsgrads von 0,5, da 4 Fahrten je Schüler:in notwendig sind. Davon sind zwei Fahrten Wege der Begleitperson ohne Mitfahrer:in und zwei Fahrten die eigentliche Hol- bzw. Bringfahrt.

- Pkw-Besetzungsgrad 1,1  
 (HSVV: Allgemeiner Wert für den Beschäftigtenverkehr)

**Besucherverkehr**

- Wegehäufigkeit 2,0  
 (HSVV: Allgemeiner Wert für Besucherverkehr)
- Motorisierte Individualverkehr (MIV) - Anteil 20 %  
 (Abgestimmter Wert mit Amt 68 der Stadt Köln am 29.08.2024, Umwelt-Ansatz 2030)
- Pkw-Besetzungsgrad 1,25  
 (HSVV: Mittelwert aus Spanne für Turn-/Sporthallen)

**3.3 Zusammenfassung der Verkehrserzeugung**

Die detaillierten Berechnungen sowie die dazugehörigen Ganglinien zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens im Planfall sind in **Anlage 3.3** dargestellt. Das Ergebnis der Verkehrserzeugung für die Grundschule im Planfall, aufgeteilt nach Quellverkehr (QV) und Zielverkehr (ZV), ist in der folgenden Tabelle 1 zusammengefasst.

Nutzung	Tagesverkehr [Kfz/24 h]		Spitzenstunde morgens [Kfz/h]		Spitzenstunde nachmittags [Kfz/h]	
	Summe aus QV und ZV	QV bzw. ZV	QV	ZV	QV	ZV
Grundschule Beschäftigte	74	37	0	10	11	0
Grundschule Besucher (HuB)	392	196	31	28	11	10
Grundschule Güterverkehr	6	3	0	0	0	0
Vereinsport Beschäftigte	12	6	0	0	0	1
Vereinsport Besuchende	32	16	0	0	0	2
<b>Summe</b>	<b>516</b>	<b>258</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>22</b>	<b>13</b>
			<b>69</b>		<b>35</b>	

Tabelle 1: Zusammenfassung der Verkehrserzeugung auf dem Plangebiet im Planfall

Die Summe des täglichen Quell- und Zielverkehrs des Plangebiets im Planfall beträgt ca. 516 Kfz/24 h. In der morgendlichen Spitzenstunde verkehren ca. 69 Kfz/h. In der Nachmittagsspitzenstunde beträgt das Verkehrsaufkommen an der Grundschule 35 Kfz/h.

#### 4. Analyse der geplanten Erschließung

##### 4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zunächst wird die Situation im Umfeld des Plangebiets bezogen auf den MIV betrachtet. Die Abbildung 9 zeigt die bestehenden Verkehrsregelungen auf dem umliegenden Straßennetz. Das Max Becker-Areal wird im Westen durch den Maarweg, im Norden durch die Straße Am Alten Güterbahnhof und Vogelsanger Straße, im Osten durch bestehende gewerbliche Nutzungen und im Süden durch die Widdersdorfer Straße begrenzt (vgl. Abbildung 9). In der Widdersdorfer Straße sowie in den angrenzenden Straßen wie dem Maarweg, der Oskar-Jäger-Straße und der Vogelsanger Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (lila markiert). Die Straße Am Alten Güterbahnhof bildet diesbezüglich eine Ausnahme, da es sich um eine Tempo-30-Zone handelt (siehe grün markierte Bereiche).

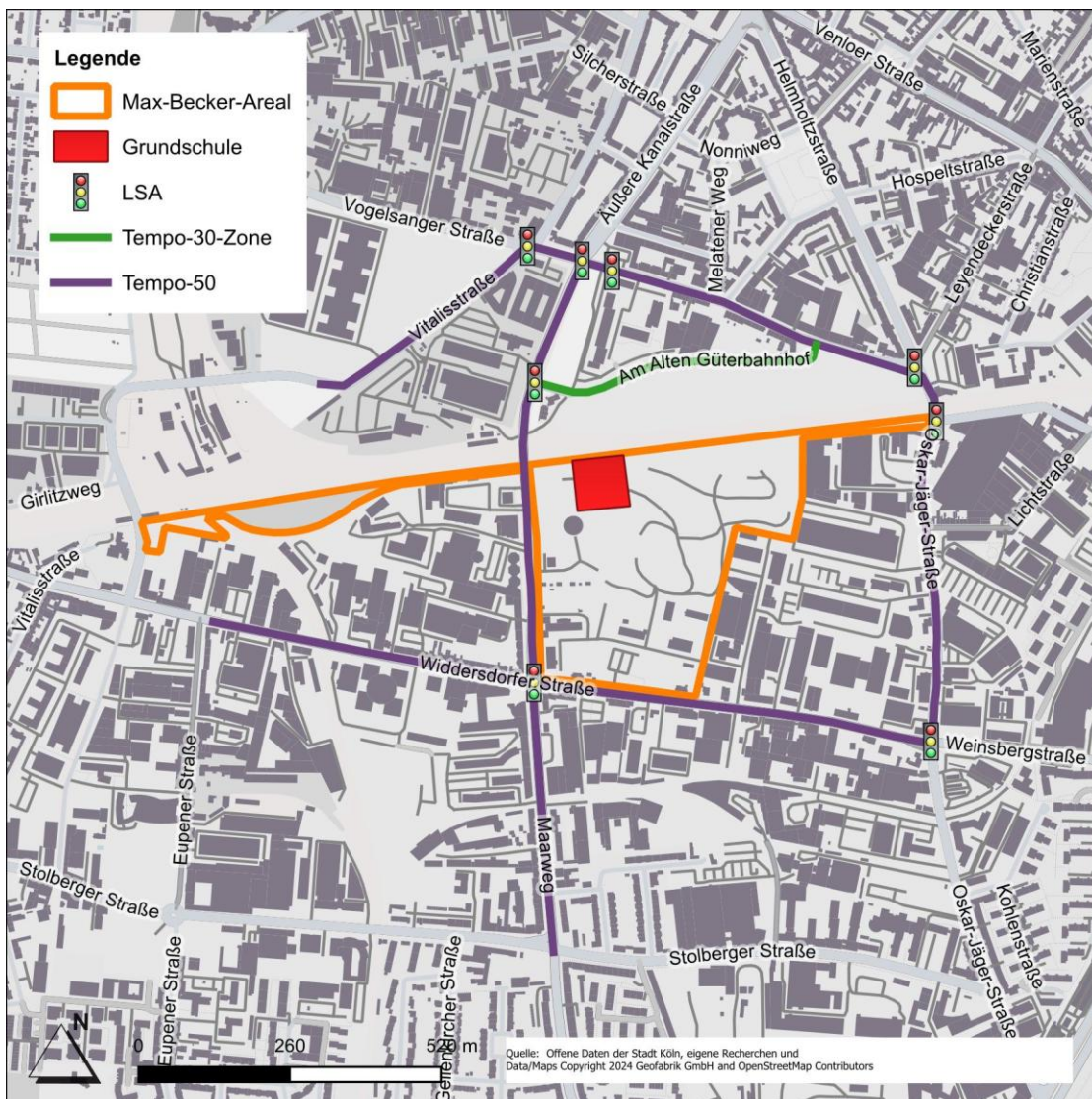


Abbildung 9: Verortung Bauvorhaben und Anbindung an den MIV

Die Parkplätze für Beschäftigte befinden sich in der westlich gelegenen Tiefgarage, die über den Maarweg erreichbar ist. Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen in der Tiefgarage wird sichergestellt. Es sollte eine direkte Wegverbindung für den Fußverkehr zwischen der Tiefgarage und der Schule geschaffen werden, damit für Lehrkräfte ein direkter zur Schule besteht. Die Stellplätze für die Besuchenden (z. B. beim Vereinssport) werden im City-Hub bereitgestellt, der über eine Planstraße von der Widdersdorfer Straße aus erschlossen wird (siehe Abbildung 10).<sup>8</sup>

Die Anlieferungszone der Grundschule ist innerhalb des Schulgeländes verortet. Die Erschließung erfolgt künftig im Einrichtungsverkehr über die Bummelmeile, welche in der Mitte des Plangebiets rot eingezeichnet ist und über die Widdersdorfer Straße erschlossen wird. Für die Fahrzeuge steht auf dem Schulhof ein ausreichend dimensionierte Wendefläche zur Verfügung, wodurch ein sicheres und konfliktfreies Wenden gewährleistet ist. Anschließend können die Anlieferungsfahrzeuge das Quartier über die Planstraße wieder verlassen (siehe Abbildung 10).<sup>9</sup> Für den Schwimmbusverkehr ist eine Haltestelle vor dem nördlichen Eingang der Schule vorgesehen. Der Schwimmbus nutzt dabei die ÖV-Trasse. Die Einfahrt des Schwimmbusses erfolgt über die Vitalisstraße und die Ausfahrt über die Widdersdorfer Straße bzw. Vitalisstraße, je nachdem, welches Schwimmbad erreicht werden soll.<sup>10</sup>

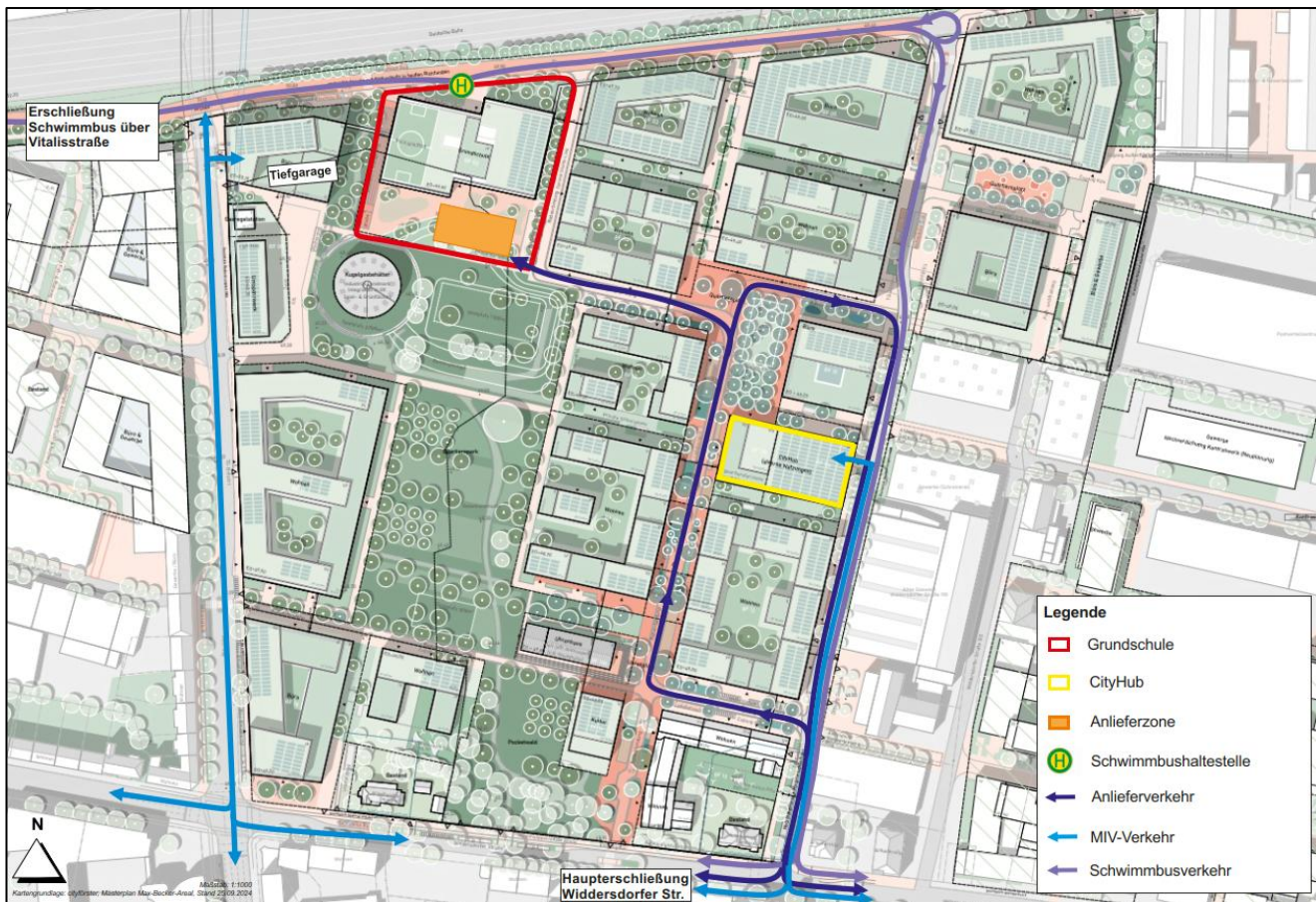


Abbildung 10: Erschließung der Grundschule mit dem motorisierten Individualverkehr (Kartengrundlage: City Förster)

<sup>8</sup> Die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Mobilitätskonzept Max Becker-Areal (Stand: 17. Januar 2024)

<sup>9</sup> Angaben der PANDION Real Estate GmbH am 04.12.2025

<sup>10</sup> Angaben von Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH am 28.01.2026

Von der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH wurde die Befahrbarkeit des Schwimmbusses auf der ÖV-Trasse untersucht. Nach erfolgter Prüfung mit dem Aufsatzprogramm AutoTurn (Software zur Schleppkurvenanalyse), konnte auf der Mobilitätstrasse die Abwicklung des Schwimmbusses (Prüffahrzeug: Bus 15,0m nach FGSV 2020 (DE)) durch dynamischer Schleppkurve, die ausreichende Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen nachgewiesen werden.<sup>11</sup>

## 4.2 Fuß- und Radverkehr

Das Quartier ist durch ein engmaschiges Netz von Fuß- und Radwegen erschlossen. Im nördlichen Bereich des Plangebiets ermöglicht die ÖPNV-Trasse Fußgänger:innen und Radfahrer:innen eine direkte Anbindung an den S-Bahnhof Müngersdorf Technologiepark (siehe Abbildung 11). Darüber hinaus stellt sie eine Querverbindung zwischen der Vitalisstraße, dem Maarweg, der Oskar-Jäger-Straße und der Widdersdorfer Straße her. Weitere Radwegverbindungen verlaufen von Norden (entlang der ÖPNV-Trasse) bis zur Widdersdorfer Straße sowie von Westen (ab dem Maarweg) über die geplante Erschließungsstraße bis zur inneren Haupteinschließung des Quartiers.

Die schulbezogene Wegeführung für den Fuß-, Tretroller- und Radverkehr erfolgt über feinmaschigen Wegeverbindungen innerhalb des Quartiers. Es werden drei Zugänge zur Schule empfohlen, um eine Erreichbarkeit aus allen Richtungen zu ermöglichen (siehe Abbildung 11). Die nächstgelegenen gesicherten Querungsstellen in der Nähe der Grundschule sind die Knotenpunkte Maarweg / Am alten Güterbahnhof sowie Widdersdorfer Straße / Maarweg.

Die Grundschule ist über die im Quartier geplanten Radwegverbindungen an das umliegende Netz angebunden. Die Fahrradabstellanlagen (gelb markierter Bereich) werden unmittelbar an den nördlichen und südlichen Eingängen der Grundschule angeordnet (siehe Abbildung 11).

---

<sup>11</sup> Angaben von Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH am 20.02.2026

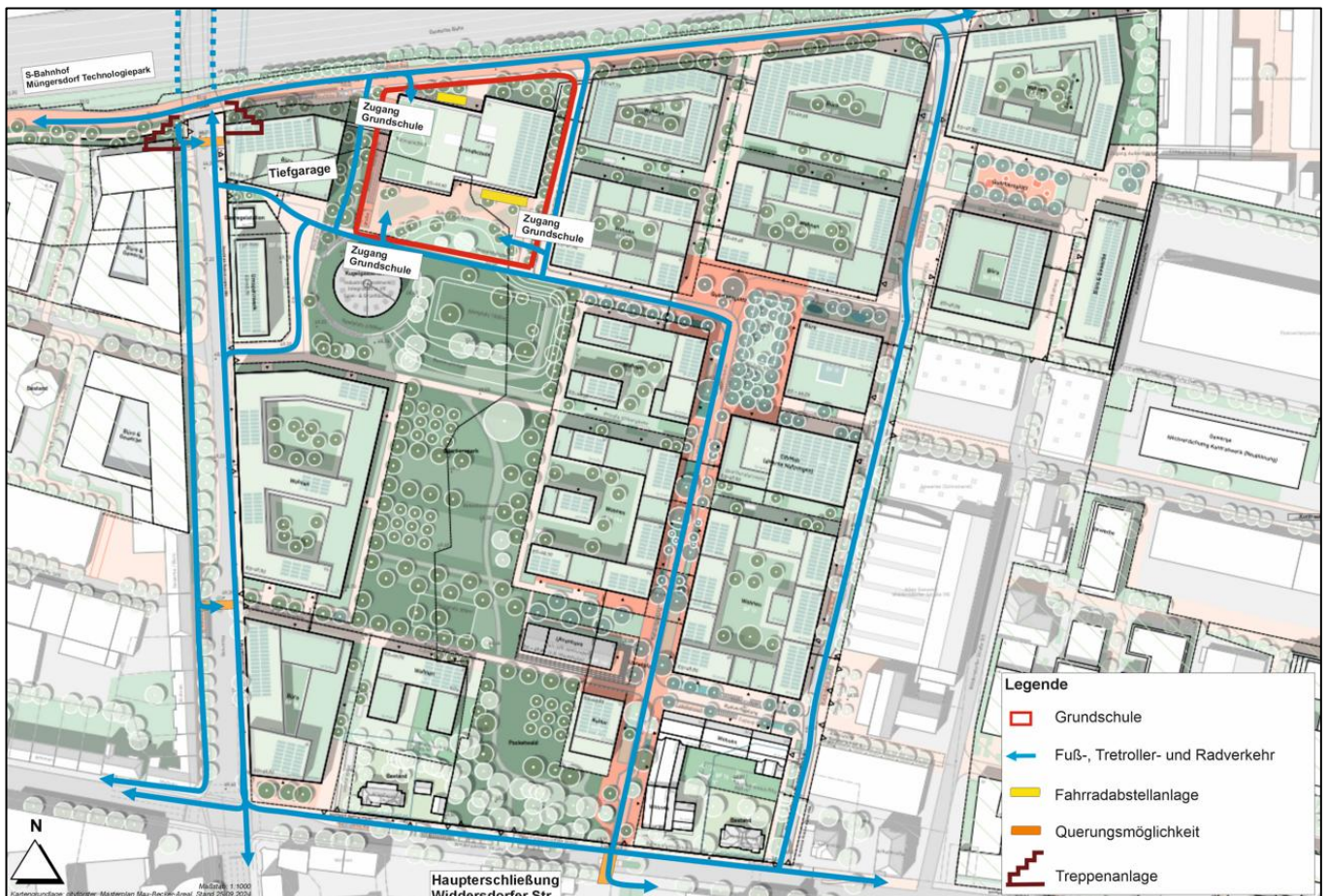


Abbildung 11: Erschließung für den Fuß-, Tretroller- und Radverkehr im Umfeld der Grundschule (Kartengrundlage: City Förster)

Zur Gewährleistung einer hohen Schulwegsicherheit sind eine eindeutige Wegweisung, gut beleuchtete Verkehrsflächen sowie gesicherte und altersgerecht gestaltete Querungsstellen erforderlich. Insbesondere im Umfeld des Schulstandorts besteht ein erhöhter Querungsbedarf, der durch geeignete Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen ist.

Zur sicheren Erschließung des Plangebiets über die Widdersdorfer Straße wird eine Querungshilfe am Knotenpunkt Widdersdorfer Straße / Bummelmeile (siehe Abbildung 11) empfohlen. Diese Querungshilfe wird mit einer Mittelinsel ausgestattet, die den Schüler:innen aus südlicher Richtung, ein sicheres, in zwei Schritten mögliches Überqueren der Straße erlaubt. Die Breite der Überquerung ist so bemessen, dass ein ausreichender Abstand zum Fahrzeugverkehr besteht und die Schulwegsicherheit gewährleistet wird.

Am Maarweg befinden sich die nächstgelegenen Lichtsignalanlagen in einer Entfernung von rund 220 m, sodass zwei zusätzliche Fußgängerüberwege im unmittelbaren Schulumfeld empfohlen werden. Ein Fußgängerüberweg ist zwischen den Baufeldern 18 und 19 vorgesehen, der mit einer Mittelinsel ausgestattet wird, um den Schüler:innen aus südlicher Richtung eine sichere Überquerung zu ermöglichen. Der andere Querungsstelle ist am Maarweg auf Höhe der Schule am Baufeld 1 geplant und ebenfalls breit genug dimensioniert, um das sichere Queren insbesondere für Kinder und Jugendliche zu gewährleisten. Dieser ist in der folgenden Abbildung 12 detaillierter dargestellt.

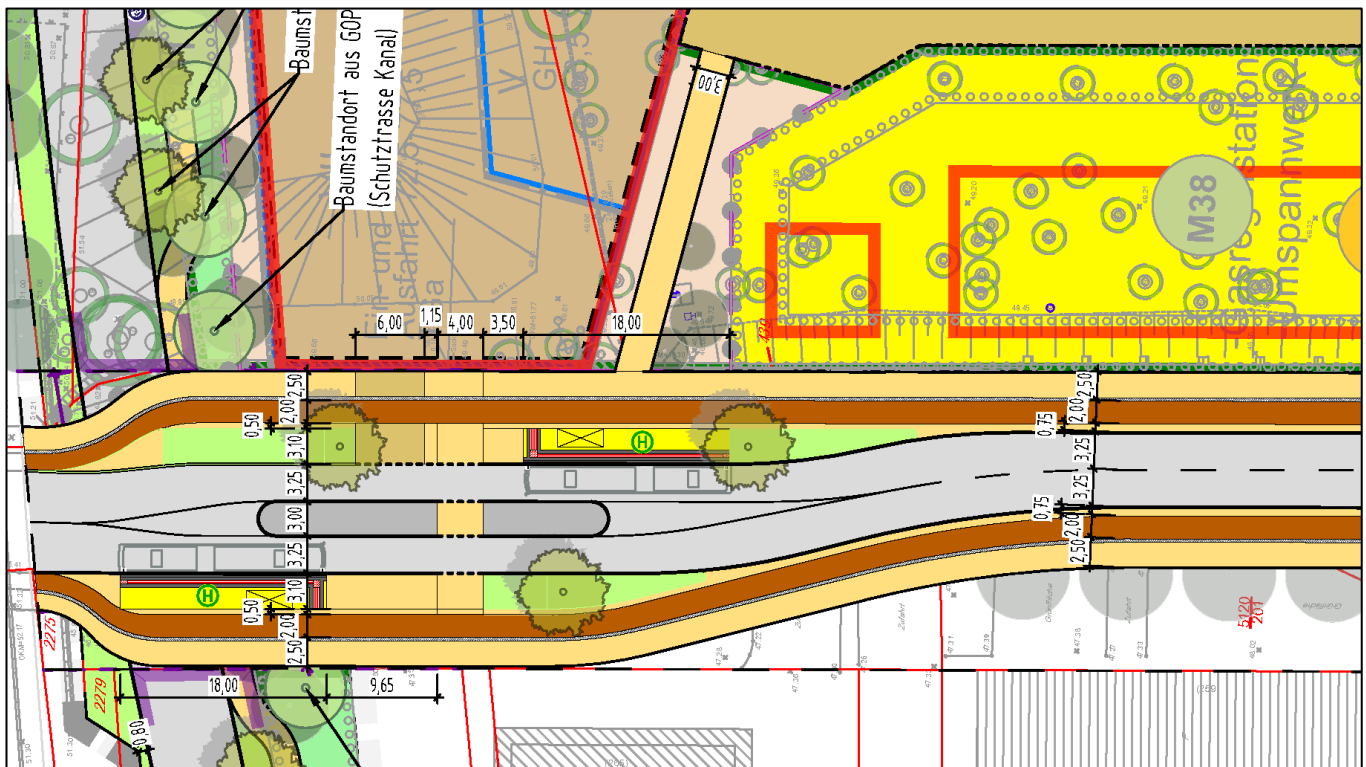


Abbildung 12: Geplante Querungsstelle und Bushaltestellen am Maarweg (Quelle: Die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 18.12.2025)

Die Querungsstelle am Maarweg befindet sich zwischen den zwei neu geplanten Bushaltestellen. Es wird ein sicheres Queren von Schüler:innen ermöglicht, die den ÖPNV als Verkehrsmittel nutzen oder aus nördlicher Richtung zu Fuß zur Schule kommen. Durch die Mittelinsel wird das Überholen in diesem Bereich für Fahrzeuge verhindert, was zur Verkehrsberuhigung beiträgt. Die südlichen Eingänge der Schule können von der Querungshilfe aus sicher und ohne weitere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr in ca. 50 bis 100 m erreicht werden. Ein Konflikt mit der Tiefgaragen-Ausfahrt wird vermieden, da der Kfz-Verkehr dort nur rechtsausbiegen kann. Der nördliche Eingang ist vom Maarweg aus über Treppen zu erreichen. Diese werden empfohlen, um eine Fußwegverbindung zwischen dem Maarweg und der ÖV-Trasse zu schaffen (siehe Abbildung 11).

### 4.3 ÖPNV/SPNV

Im Folgenden wird die Situation für den ÖPNV analysiert. In der Abbildung 13 ist die Erschließung des Bauvorhabens mit der Eisenbahn (Einzugsbereich 800 m), Stadtbahn (Einzugsbereich 400 m) und dem Busverkehr (300 m) einzusehen.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Einzugsbereiche (Nahverkehrsplan der Stadt Köln: „Stadtentwicklung Köln – 3. Nahverkehrsplan“, S. 138, Köln, 2017)



Abbildung 13: Erschließung durch S-Bahn, Stadtbahn und Regionalverkehr (Eigene Darstellung)

Das Plangebiet liegt in einer Entfernung von ca. 800 Metern zur S-Bahnhaltestelle „Müngersdorf Technologiepark“ (S-Bahnlinien 12 und 19). Gemäß dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln ist das Plangebiet durch die Entfernung von weniger als 800 m zum nächsten SPNV-Haltepunkt gut angebunden. Die genannten S-Bahnlinien bedienen die Haltestelle zur Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt. Durch die Erreichbarkeit der S-Bahnstation liegt eine akzeptable Anbindung an den Schienenverkehr vor.

Das Plangebiet ist fußläufig etwa 800 m von der Stadtbahnhaltestelle „Weinsbergstraße / Gürtel“ (KVB-Linie 13) sowie ca. 1.500 m von der Haltestelle „Leyendeckerstraße“ (KVB-Linien 3 und 4) entfernt. Die Linien 3 und 4 verkehren zur Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt, die Linie 13 im 20-Minuten-Takt. Die Stadtbahnhaltestellen liegen außerhalb des Einzugsbereichs. Gemäß den Vorgaben des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Köln wird eine gute Erschließung mit dem ÖPNV in der Regel durch eine maximale Entfernung von 400 m zur nächsten Stadtbahnhaltestelle definiert.

In der folgenden Tabelle 2 sind die umliegenden Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs aufgeführt:

Haltestelle	Entfernung zum Plangebiet	Linie	Verlauf	Taktung
Müngersdorf/ Technologiepark	Ca. 800 m	S12	Au (Sieg) ↔ Horrem	20 Minuten
		S13/S19	Au (Sieg) ↔ Düren	20 Minuten
Weinsbergstr./Gürtel	Ca. 800 m	Stadtbahn 13	Sülzgürtel ↔ Holweide	10 Minuten
Rochusplatz oder Leyendeckerstraße	Ca. 1500 m	Stadtbahn 3	Görlinger Zentrum ↔ Thielenbruch	10 Minuten
		Stadtbahn 4	Bocklemünd ↔ Leverkusen- Schlebusch	10 Minuten
Bahnhof Ehrenfeld	Ca. 1600 m	Diverse S-Bahnlinien	Fahrtziele in NRW	20 Minuten
		Diverse RB- und RE-Linien	Fahrtziele in NRW und Umgebung	30/60 Minuten

Tabelle 2: Übersicht der Bahnverbindungen im Umfeld des Plangebiets (Stand: Juli 2025)

Es wird angenommen, dass der schienengebundene Nahverkehr eine untergeordnete Bedeutung für den Schülerverkehr hat, da es sich um eine Grundschule handelt.

Die Abbildung 14 und Abbildung 15 zeigen die geplante Erschließung des Plangebiets durch den Busverkehr sowie die Buslinienführung innerhalb des geplanten Quartiers.

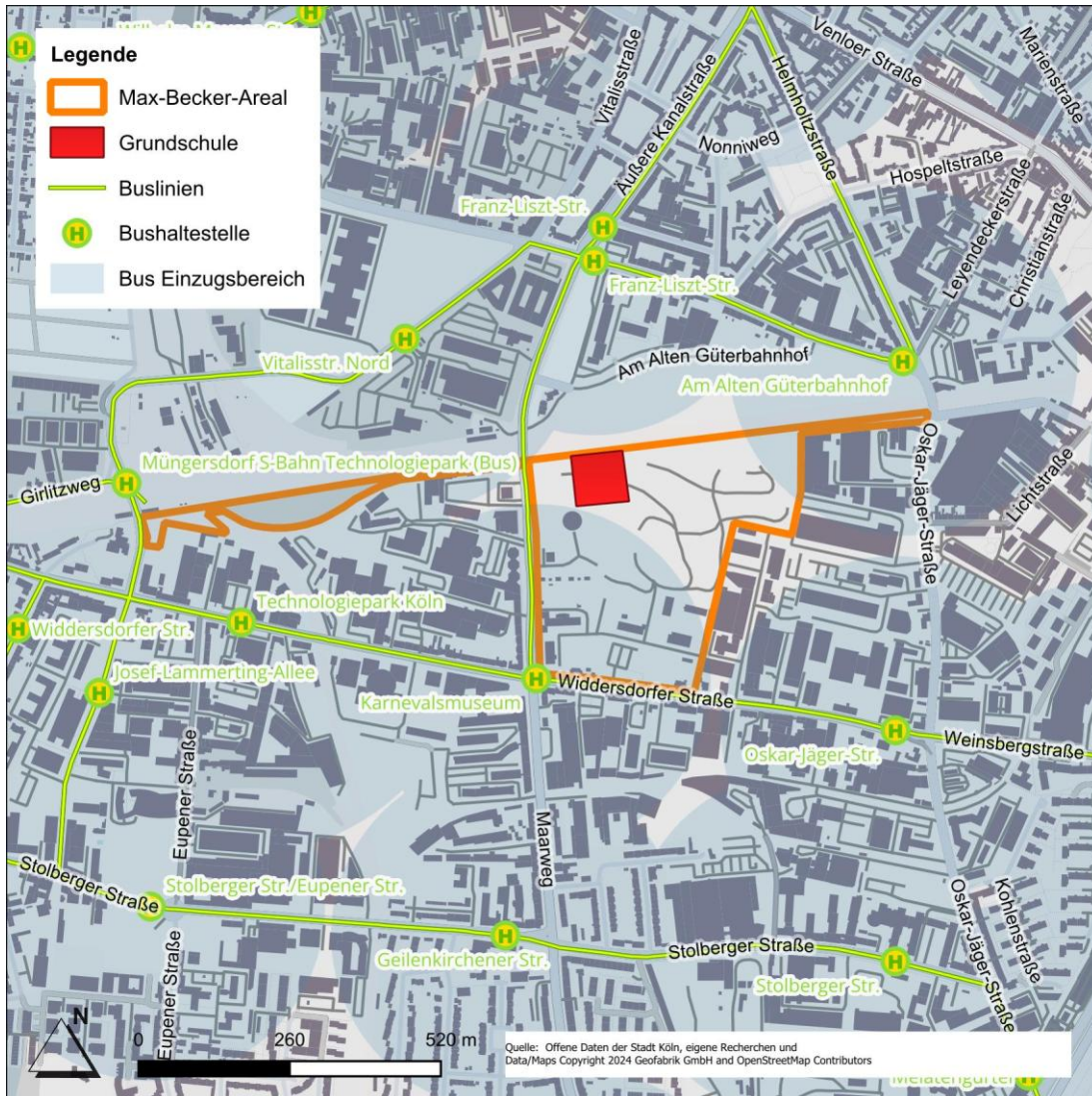


Abbildung 14: Anbindung des Max Becker-Areals durch den Busverkehr (Eigene Darstellung)

Das Plangebiet liegt etwa 300 Meter von der Bushaltestelle „Karnevalsmuseum“ entfernt. Gemäß dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln ist das Plangebiet aufgrund der Entfernung von weniger als 300 Metern zur nächsten Bushaltestelle gut angebunden. Zur Hauptverkehrszeit wird die Haltestelle sowohl von der Linie 139 als auch von den Linien 141 und 143 im 20-Minuten-Takt bedient. Die Anbindung der Stadtbahn-Haltestellen Weinsbergstraße / Gürtel (Stadtbahnlinie 5) und Alter Militärring (Stadtbahnlinie 1) erfolgt über die Buslinien 143 und 141. Die Haltestelle Rochusplatz (Stadtbahnlinien 3 und 4) ist über die Buslinie 139 erreichbar.

Eine Übersicht der nächstgelegenen Busverbindungen befindet sich in der nachfolgenden Tabelle 3:

Haltestelle	Entfernung zum Plangebiet	Linie	Verlauf	Taktung
Karnevalsmuseum	Ca. 300 m	139	Wasseramselweg ↔ Longerich	20 Min.
		141	Weiden ↔ Vogelsang	20 Min.
		143	Lövenich ↔ Bocklemünd	20 Min.

Tabelle 3: Übersicht der Busverbindungen im Umfeld des Plangebiets (Stand: Juli 2025)

Da das Max Becker-Areal aktuell nicht vollständig durch das Einzugsgebiet der bestehenden Buslinie abgedeckt ist (siehe Abbildung 14), wird zur Verbesserung der Erschließung des Schulstandorts das ÖPNV-Angebot im Quartier und im direkten Umfeld des Plangebiets weiterentwickelt. Künftig ist vorgesehen, die Buslinie 139 über den westlichen Bereich des Schulstandorts zu führen und dort zwei neue Haltestellen einzurichten (siehe Abbildung 15). Durch die beidseitige Anordnung der Haltestellen wird eine Bedienung in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht. Diese Maßnahme verbessert die Anbindung des Schulstandorts an das bestehende ÖPNV-Netz und erleichtert insbesondere den Schülerinnen und Schülern die sichere und barrierefreie Erreichbarkeit des Schulgeländes.

Ergänzend ist die Einrichtung einer neuen Buslinie im Quartier vorgesehen, die in Abbildung 15 blau markiert ist. Geplant ist unter anderem eine zusätzliche Haltestelle unmittelbar am Plangebiet der Schule, die insbesondere während der Hauptverkehrszeiten bedient wird. Der nördliche Zugang der Schule liegt in unmittelbarer Nähe zur geplanten Haltestelle und ermöglicht einen barrierefreien Zugang zum Schulgebäude. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird nicht nur die Erschließung des Plangebiets durch den ÖPNV deutlich verbessert, sondern auch die Anbindung an die umliegenden Stadtbahn- und S-Bahn-Haltestellen gestärkt, wodurch das Zubringersystem optimiert wird. Im weiteren Planungsverlauf ist zudem sicherzustellen, dass die Betriebszeiten der neuen Linie an Schulbeginn und -schluss angepasst werden, um eine sichere und effiziente An- und Abfahrt für Schüler:innen und Beschäftigte zu gewährleisten.

Auf Grundlage des ermittelten Modal Splits wird prognostiziert, dass rund 56 Schüler:innen und 21 Beschäftigte den ÖPNV nutzen werden. Damit liegt die erwartete Nachfrage auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Durch die bestehende Anbindung an das S-Bahn- und Bus-Liniennetz liegt ein akzeptables ÖPNV-Angebot vor, welches durch die geplante Buslinie zukünftig weiter verbessert wird.

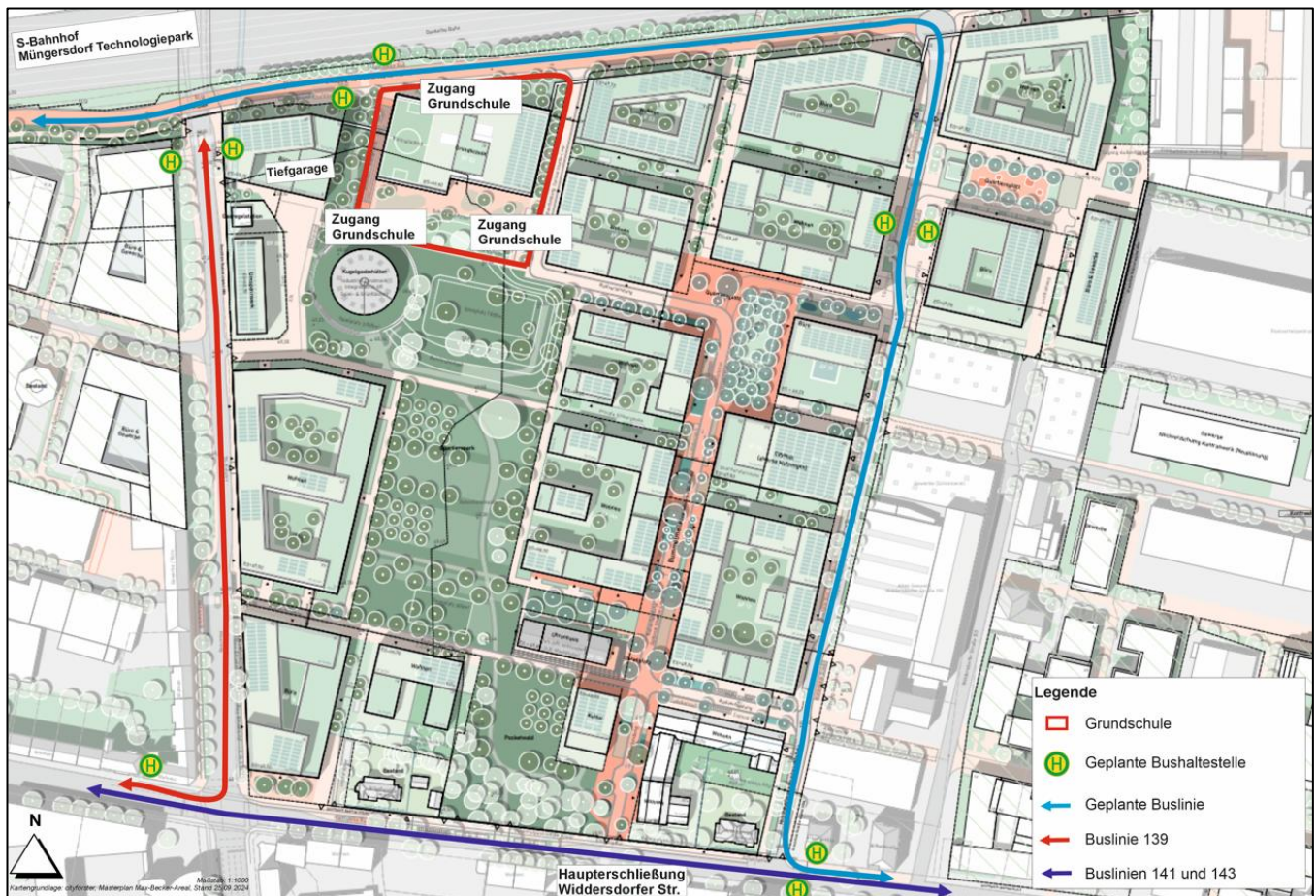


Abbildung 15: Interne Erschließung des Quartiers und der Grundschule durch die geplante Buslinienführung (Kartengrundlage: City Förster)

## 5. Stellplatzermittlung

### 5.1 Fahrrad- und Tretrollerabstellanlagen

Auf Grundlage einer Einzelfallbetrachtung wird der Bedarf an Fahrrad- und Tretrollerabstellplätzen für die Grundschule ermittelt und überprüft, inwiefern der Bedarf von der Ermittlung nach der Stellplatzsatzung der Stadt Köln abweicht. Ausgehend von den Beschäftigten- und Schülerzahlen wird auf Grundlage der abgestimmten Anteile für Fahrrad- und Tretrollernutzung sowie unter Berücksichtigung einer Anwesenheitsquote die Anzahl der täglich zu erwartenden Radfahrenden und Tretrollernutzenden berechnet. Gemäß den festgelegten Radverkehrsanteilen für Beschäftigte und Schüler:innen sowie einem zusätzlichen Tretroller-Anteil (vgl. Kapitel 2.2) ergeben sich für die Grundschule insgesamt 112 Radfahrende pro Werktag sowie 49 Tretrollerfahrende pro Tag. Zusätzlich werden Fahrradabstellplätze für Besuchende berücksichtigt. Diese umfassen 10 % der gesamten Fahrradabstellplätze. Um der nachhaltigen Mobilität zukünftig einen zusätzlichen Anreiz zu bieten, wird für die Abstellplätze für Fahrräder und Tretroller ein Aufschlag von 20 % angesetzt. Der Bedarf für die Spezialfahrräder errechnet sich durch einen 10 %-Anteil von der Anzahl der Beschäftigten-Radfahrenden je Schultag, in denen der Aufschlag für den zukünftigen Bedarf von 20 % enthalten ist.

Aus der Einzelfallbetrachtung ergibt sich der in Tabelle 4 aufgeführte Bedarf an Fahrrad- und Trerollerabstellanlagen für die Grundschule. Die detaillierten Berechnungen sind in **Anlage 5.1** dargestellt.

	<b>Stellplatzbedarf nach Einzelfallbetrachtung</b>			
	Gesamtanzahl Fahrradabstellplätze	für Besuchende (von der Gesamtanzahl)	für Spezialfahräder (von der Gesamtanzahl)	Tretrollerstellplätze
Grundschule	146	15	4	59

Tabelle 4: Einzelfallbetrachtung für den Bedarf an Fahrrad- und Trerollerabstellplätzen

Der Bedarf an Fahrradstellplätzen für die Grundschule beläuft sich nach dem Mobilitätskonzept der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH auf 144 Fahrradstellplätze und keine Trerollerstellplätze. Gemäß der vorliegenden Einzelfallbetrachtung wurde ein Bedarf von 146 Fahrradabstellplätzen ermittelt. Beide Berechnungsmethoden liefern damit nahezu identische Ergebnisse und bestätigen die Plausibilität der ermittelten Werte. Von den insgesamt 146 Fahrradstellplätzen entfallen 15 auf Besucher:innen sowie 4 auf Spezialfahräder, wie beispielsweise Lastenräder. Zusätzlich wird für die Grundschule 59 Stellplätze für Treroller benötigt.

## 5.2 Verortung der Stellplätze

Gemäß dem Mobilitätskonzept von Lindschulte sind die Fahrradabstellanlagen unmittelbar an den nördlichen und südlichen Zugängen der Grundschule vorgesehen, und sollen den alltäglichen Bedarf von Schüler:innen und Beschäftigten abdecken. Die Abstellanlage ist witterungsgeschützt zu gestalten. Aufgrund der Altersstruktur sind Abstellmöglichkeiten mit kindgerechter Gestaltung vorzusehen (z. B. niedrige Anlehnbügel, ausreichende Rangierflächen). Ergänzend sind auch Abstellmöglichkeiten für Treroller und Laufräder vorzusehen, die im Rahmen des Modal Split im Schülerverkehr eine relevante Rolle einnehmen.

## 6. Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs (HuB)

Die Bedarfsermittlung der notwendigen Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr erfolgt auf Basis der angenommenen Belegungsdauer der Stellplätze, des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sowie der zeitlichen Verteilung des Quell- und Zielverkehrs. Es werden die zwei maßgebenden Zeitfenster des morgendlichen Bringverkehrs und des nachmittäglichen Holverkehrs untersucht.

### 6.1 Bringverkehr

Die Verteilung der Belegungsdauer wurde auf Basis vergleichbarer Projekte für den Bringverkehr abgeleitet und ist in folgender Abbildung 16 ersichtlich.

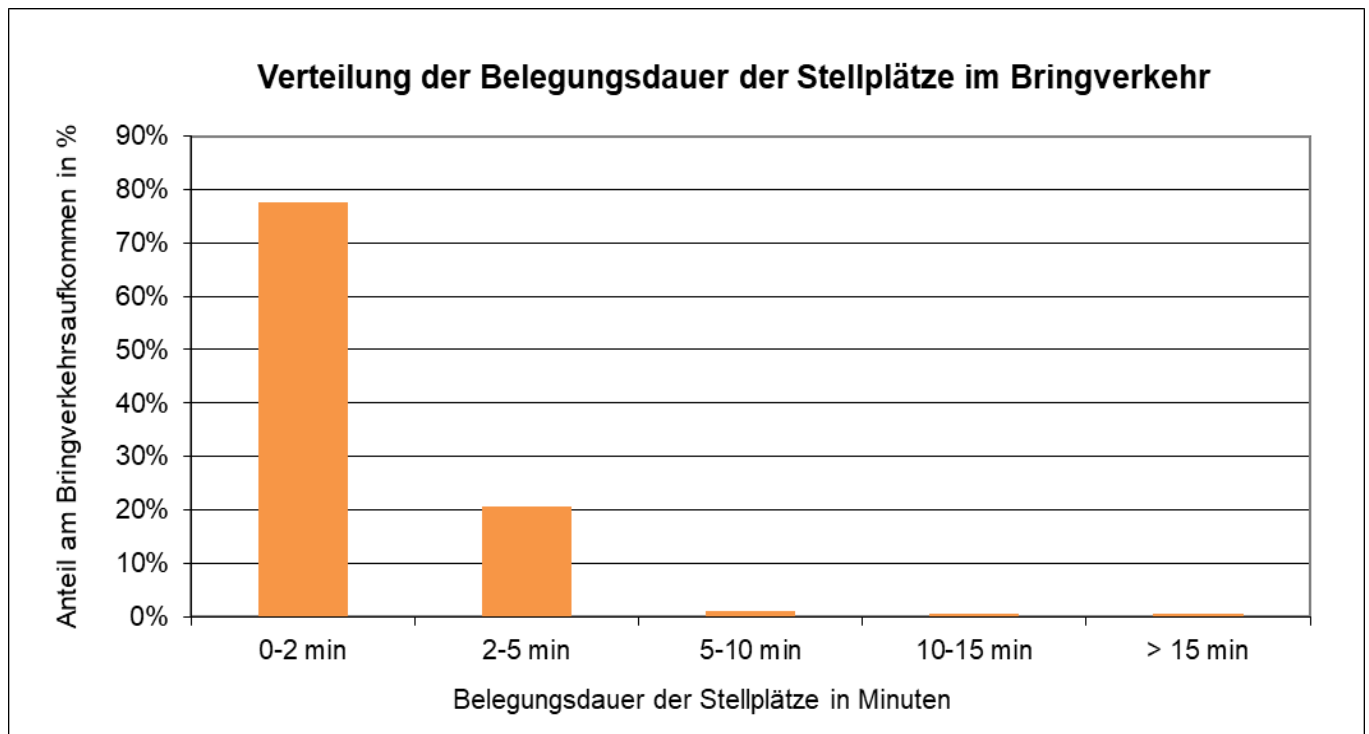


Abbildung 16: Verteilung der Belegungsdauer der Stellplätze im Bringverkehr

Die Dauer der Stellplatzbelegung liegt demnach in ca. 78 % der Fälle zwischen 0 und 2 Minuten. Beim Bringverkehr treten nur vereinzelt längere Belegungsdauern als 5 Minuten auf.

Da zum vorliegenden Planungsstand keine Öffnungszeiten der Grundschulen bekannt sind, wurde angenommen, dass die Bringzeiten zwischen 07:00 Uhr und 08:30 Uhr liegen. Auf Grundlage bestehender Erfahrungswerte an Grundschule ergibt sich die folgende Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs (siehe Abbildung 17).

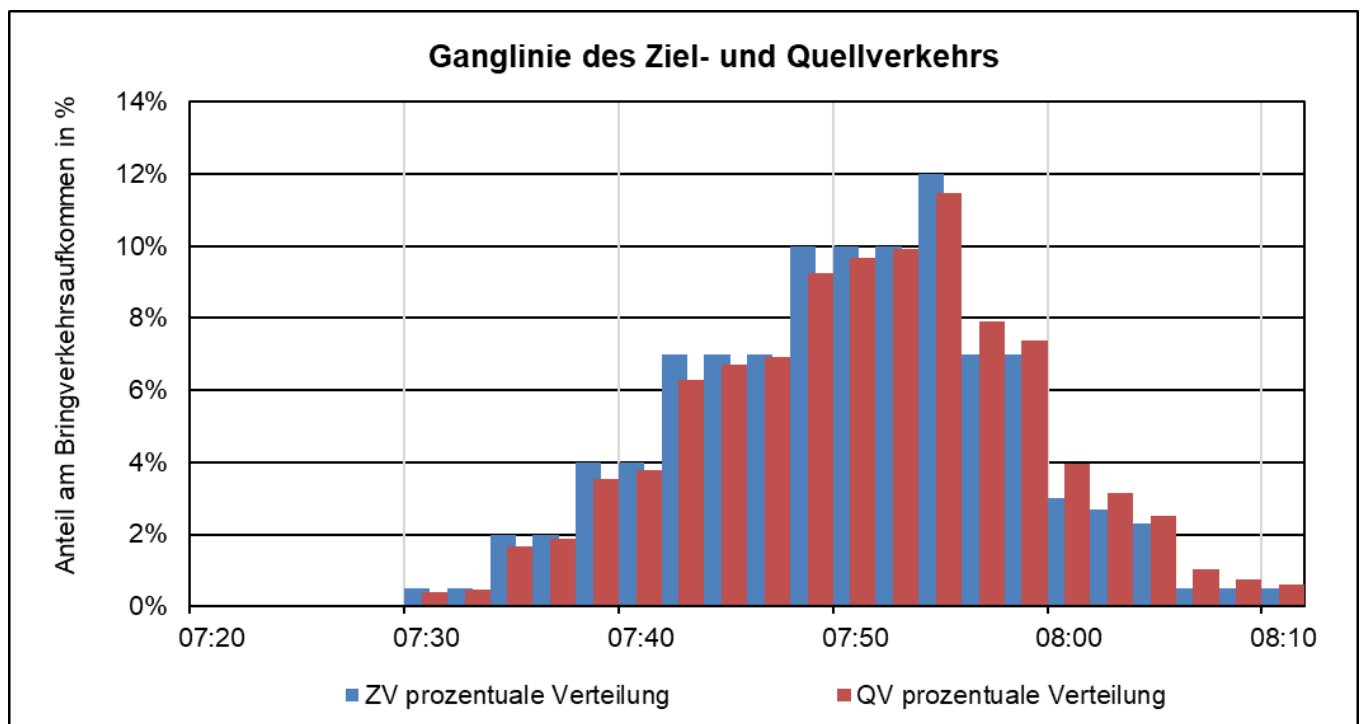


Abbildung 17: Ganglinie des Ziel- und Quellverkehrs für den Bringverkehr

Aus der Anzahl an Fahrten, der Belegungsdauer der Stellplätze und den Ganglinien ergibt sich der in Abbildung 18 dargestellte maximale Stellplatzbedarf für den Bringverkehr von 5 Pkw-Stellplätzen.

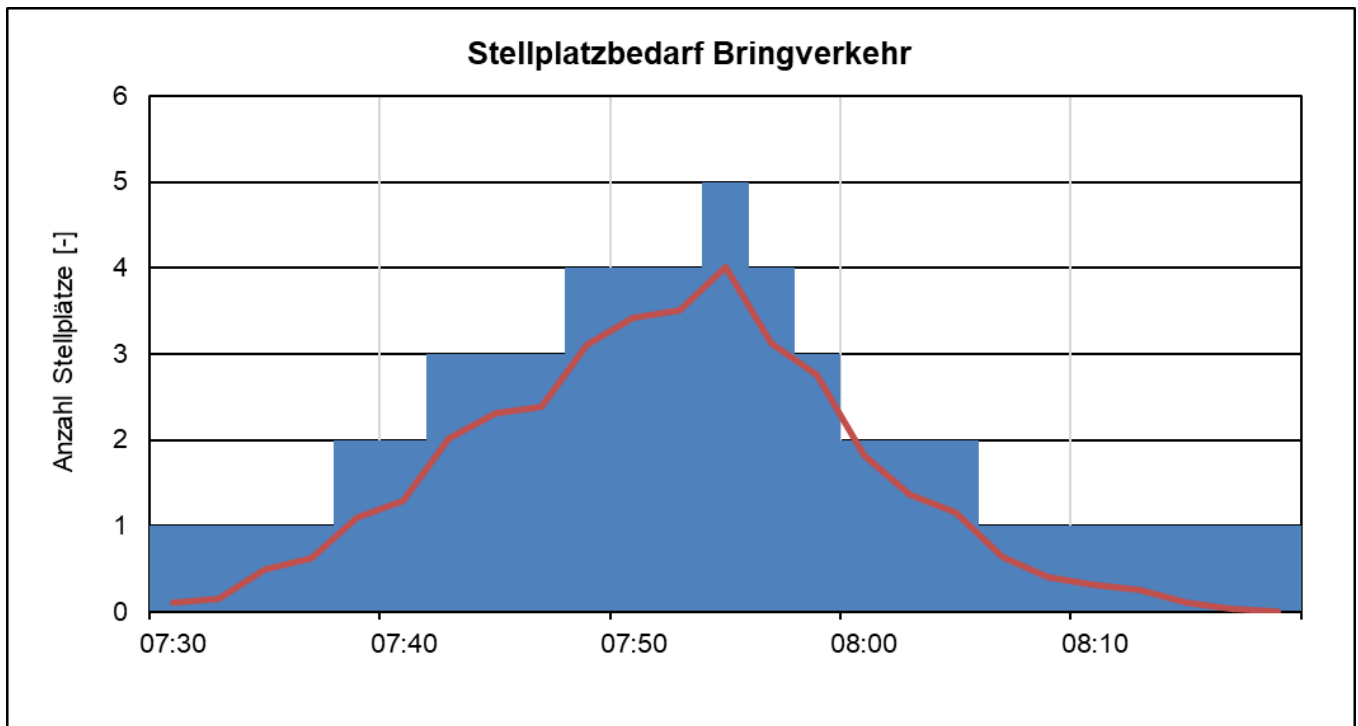


Abbildung 18: Stellplatzbedarf für den Bringverkehr

## 6.2 Holverkehr

Die Verteilung der Belegungsdauer wurde auf Grundlage vergleichbarer Projekte für den Holverkehr abgeleitet und ist in Abbildung 19 dargestellt.

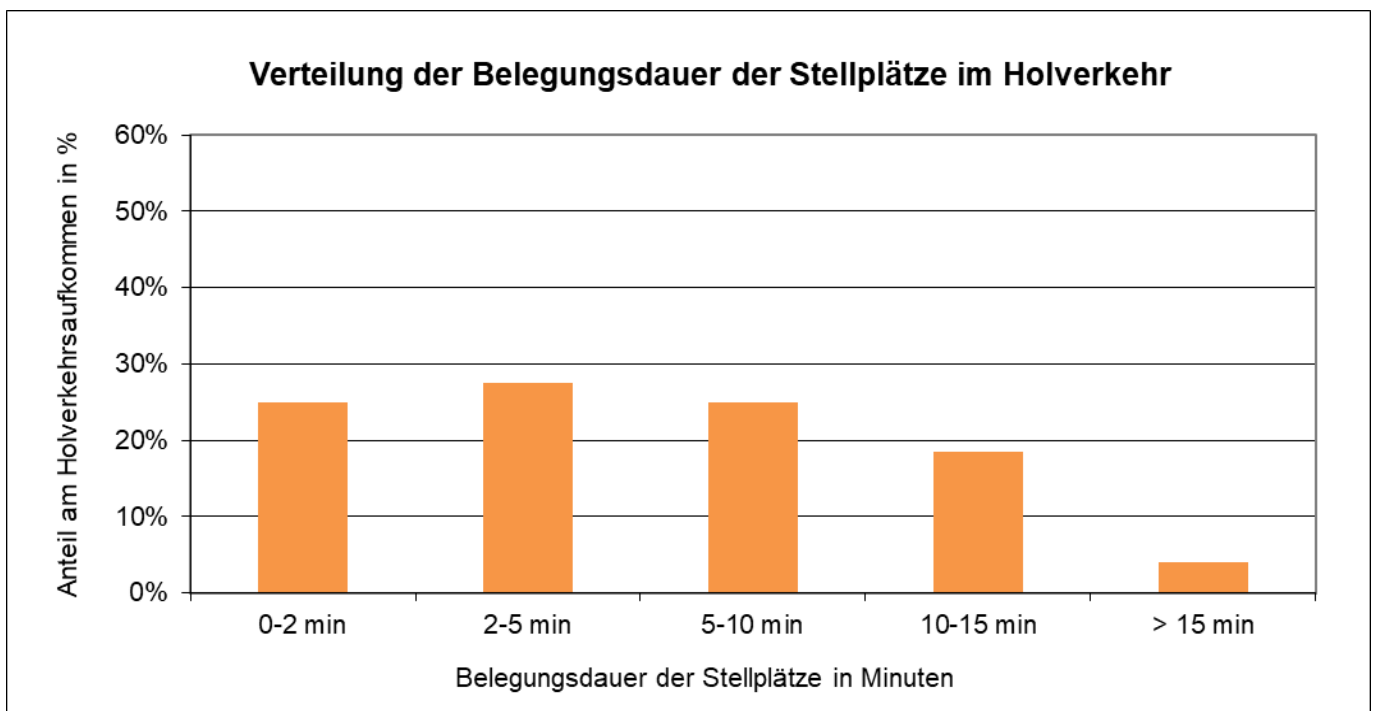


Abbildung 19: Verteilung der Belegungsdauer der Stellplätze im Holverkehr

Die Analyse der Stellplatzbelegungsdauer an der Grundschule zeigt, dass rund 28 % der Fahrzeuge eine Haltedauer zwischen 2 und 5 Minuten aufweisen und damit den größten Anteil darstellen. Etwa 25 % der Fahrzeuge halten sehr kurz (0–2 Minuten) und weitere 25 % etwas länger (5–10 Minuten). Rund 19 % der Fahrzeuge parken zwischen 10 und 15 Minuten, während lediglich etwa 5 % der Fahrzeuge eine Parkdauer von mehr als 15 Minuten haben, um Schüler:innen von der Schule abzuholen.

Die in Abbildung 20 dargestellte Ganglinie des Quell- und Zielverkehrs im nachmittäglichen Holverkehr wurde auf Grundlage von Erhebungsdaten anderer Grundschulen erstellt und an die spezifischen Nutzungszeiten der betrachteten Schule angepasst. Das höchste Verkehrsaufkommen tritt unmittelbar nach Schulschluss auf, insbesondere um 15:15 Uhr sowie um 16:00 Uhr.

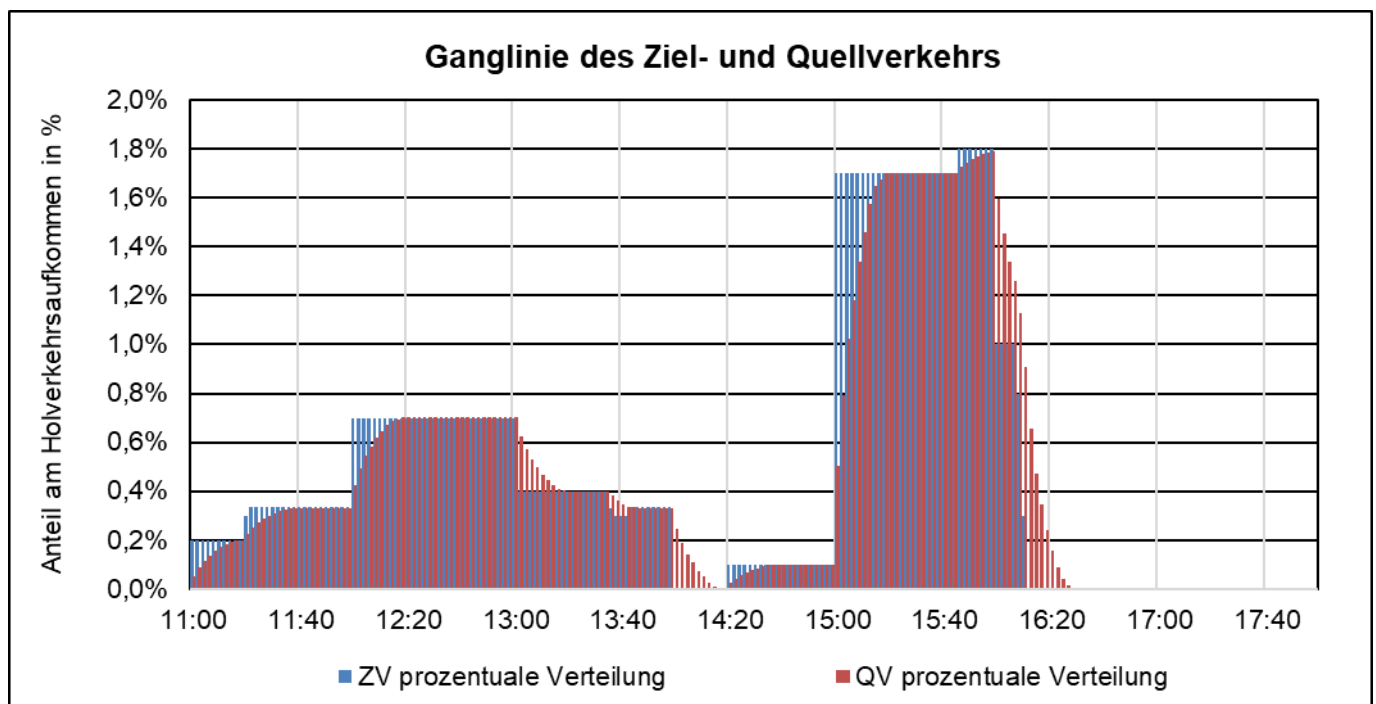


Abbildung 20: Ganglinie des Ziel- und Quellverkehrs für den Holverkehr

Aus der Anzahl an Fahrten im Holverkehr, der Belegungsdauer der Stellplätze und den Ganglinien ergibt sich die benötigte Stellplatzanzahl von maximal 5 Pkw-Stellplätzen (vgl. Abbildung 21).

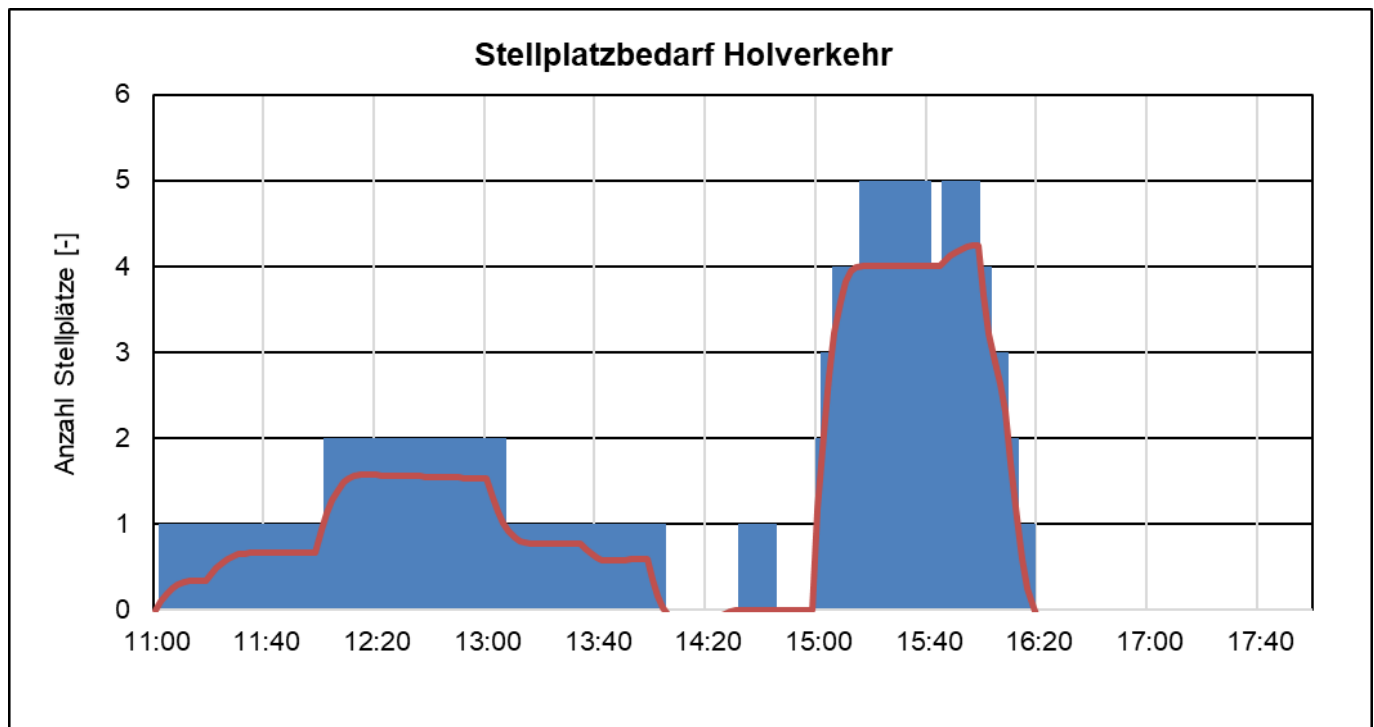


Abbildung 21: Stellplatzbedarf für den Holverkehr

Auf Grundlage der Berechnungen wird empfohlen, **5 Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr** an der Grundschule bereitzustellen.

### 6.3 Verortung der Hol- und Bringstellplätze

Die Ermittlung der notwendigen Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr erfolgt auf Basis der Belegungsdauer, des Verkehrsaufkommens und der zeitlichen Verteilung. Für die beiden Hauptzeitfenster morgens und nachmittags wird die Bereitstellung von 5 Stellplätzen empfohlen.

Gemäß dem Mobilitätskonzept von Lindschulte ist die Hol- und Bringzone für mobilitätseingeschränkte Kinder in der Zufahrt zur Grundschule am Maarweg in der Nähe des südlichen Eingangs (pink markierter Bereich) vorgesehen (siehe Abbildung 22).<sup>13</sup> Bei der Zufahrt handelt es sich um eine Privatstraße, für die Geh-, Fahr- und Leistungsrechte festzusetzen und Maßnahmen zur Beschränkung der Einfahrt vorzusehen sind. Es wird hierbei empfohlen, dass es eine Einfahrtbeschränkung beschildert wird, damit diese Zufahrt nicht für den allgemeinen Hol- und Bringverkehr genutzt wird.

<sup>13</sup> Die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Mobilitätskonzept Max Becker-Areal (Stand: 17. Januar 2024)



Die folgenden Maßnahmen werden empfohlen:

- Einrichtung klar definierter Kiss-&-Ride-Streifen mit ausreichenden Aufstellkapazitäten
- Schaffung durchgängiger, sicherer und barrierefreier Fußwege zwischen City-Hub und den Schuleingängen
- Eindeutige Beschilderung, Markierung und ausreichend dimensionierte Beleuchtung der Bereiche
- Zielgerichtete Informations- und Sensibilisierungskampagnen für Eltern, insbesondere zur Förderung der Nutzung der Hol- und Bringzone im City-Hub
- Bereitstellung von Informationsmaterial über verschiedene Kanäle (z. B. Elternabende, digitale Kommunikation, schulische Öffentlichkeitsarbeit).

Durch diese kombinierten Maßnahmen kann gewährleistet werden, dass die Hol- und Bringzone im City-Hub zuverlässig angenommen wird und die Verkehrssicherheit erhöht sowie zu einer Entlastung des öffentlichen Straßenraums im Umfeld der Schule beiträgt.

## 7. Fazit und Empfehlungen

Auf Grundlage der Analyse der Erschließungen für die verschiedenen Verkehrsmittel, der Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs und Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Die schulbezogenen Fuß- und Tretrollerwege nutzen das feinmaschige Wegenetz innerhalb des Quartiers; eine klare Wegweisung, gesicherte Querungsstellen und gute Beleuchtung sind hierfür zentral. Gemäß der Einzelfallbetrachtung sind insgesamt **146 Fahrradstellplätze** (davon 15 für Besuchende und 4 für Spezialfahrräder) und **59 Tretrollerstellplätze** auf dem Plangebiet zu errichten. Zudem wird empfohlen, gesicherte und witterungsgeschützte Fahrrad- und Tretrollerabstellplätze auf dem Grundstück in der Nähe des Eingangs zu errichten. Für den Radverkehr besteht eine Anbindung über die geplanten Radwege; in unmittelbarer Nähe der Eingänge sind ausreichend witterungsgeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen vorgesehen, idealerweise getrennt von öffentlichen Flächen zur besseren Übersichtlichkeit und sozialen Kontrolle. Insgesamt erscheint die Anbindung leistungsfähig, die Ausgestaltung muss jedoch altersgerechte Verkehrssicherheit berücksichtigen.
- Die schulbezogene Wegführung für Fußgänger:innen, Tretroller- und Radfahrende erfolgt über das feinmaschige Wegenetz des Quartiers. Zur sicheren und direkten Erreichbarkeit der Grundschule sind zwei Querungsstellen am Maarweg vorgesehen. Für den Schulweg aus südlicher Richtung wird an der Kreuzung Widdersdorfer Straße / Bummelmeile ebenfalls die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs empfohlen. Zudem sollen die Treppenanlagen an der Anbindung der ÖV-Trasse an den Maarweg gesichert und barrieregerecht gestaltet werden.
- Der Lieferverkehr der Schule soll über eine Anlieferzone auf dem Grundstück abgewickelt werden. Die Anfahrt des Lieferverkehrs erfolgt dabei über die Bummelmeile. Für den Schwimmbusverkehr ist eine Haltestelle vor dem nördlichen Eingang der Schule geplant, welche über die Vitalisstraße und ÖV-Trasse angefahren werden kann.
- Die Verortung der Hol- und Bringzone im City-Hub stellt eine geeignete und verkehrssichere Lösung für den Schulstandort dar. Durch die Bündelung der Kurzhalteverkehre innerhalb des Areals können gesicherte, vom fließenden Verkehr getrennte Hol- und Bringstellplätze geschaffen und der öffentliche

Straßenraum im Umfeld der Schule entlastet werden. Für eine geordnete und sichere Abwicklung der Bring- und Holverkehre wird die Einrichtung von fünf Hol- und Bringstellplätzen im City-Hub empfohlen.

- Die Knotenpunkte Widdersdorfer Straße / Maarweg sowie Oskar-Jäger-Straße / Widdersdorfer Straße / Weinsbergstraße sind gemäß aktuellem Runderlass des Landes NRW als Unfallschwerpunkte eingestuft. Die Unfallhäufungen betreffen überwiegend Abbiege- und Kreuzungsunfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußverkehrs. Aus der Analyse der Unfallstatistik und der örtlichen Gegebenheiten ergeben sich derzeit keine eindeutigen infrastrukturellen Mängel. Vor dem Hintergrund des geplanten Schulstandorts wird jedoch empfohlen, die betrieblichen und signaltechnischen Abläufe im weiteren Planungsprozess vertiefend zu überprüfen.

Aus verkehrlicher Sicht kann dem Vorhaben unter der Voraussetzung entsprochen werden, dass die aufgeführten empfohlenen Maßnahmen berücksichtigt werden. Dies ermöglicht die Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Schüler:innen der Schule sowie die Minimierung potenzieller Konfliktsituationen.

## **BERNARD Gruppe ZT GmbH**



i.V. Jan Schubert M.Sc.  
*Verkehrsplanung*



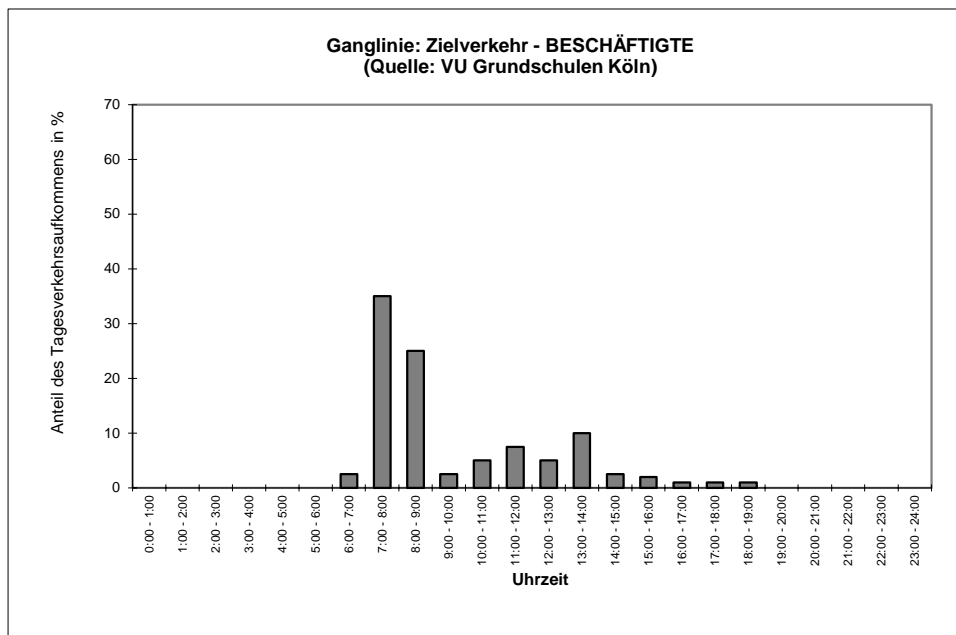
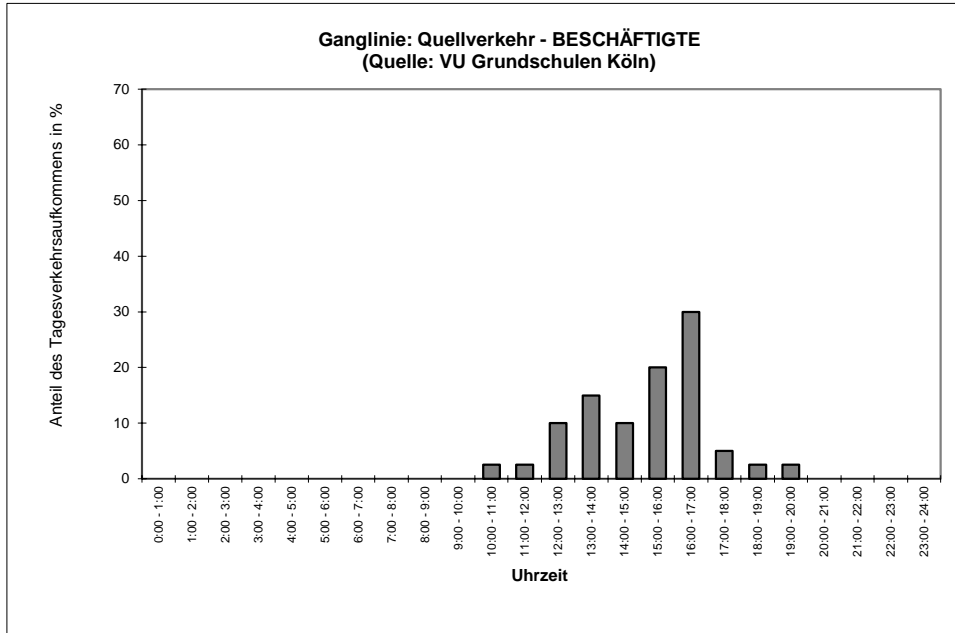
i.A. Ramin Sadiri Abolhassani M.Sc.  
*Verkehrsplanung*

**ANLAGEN**

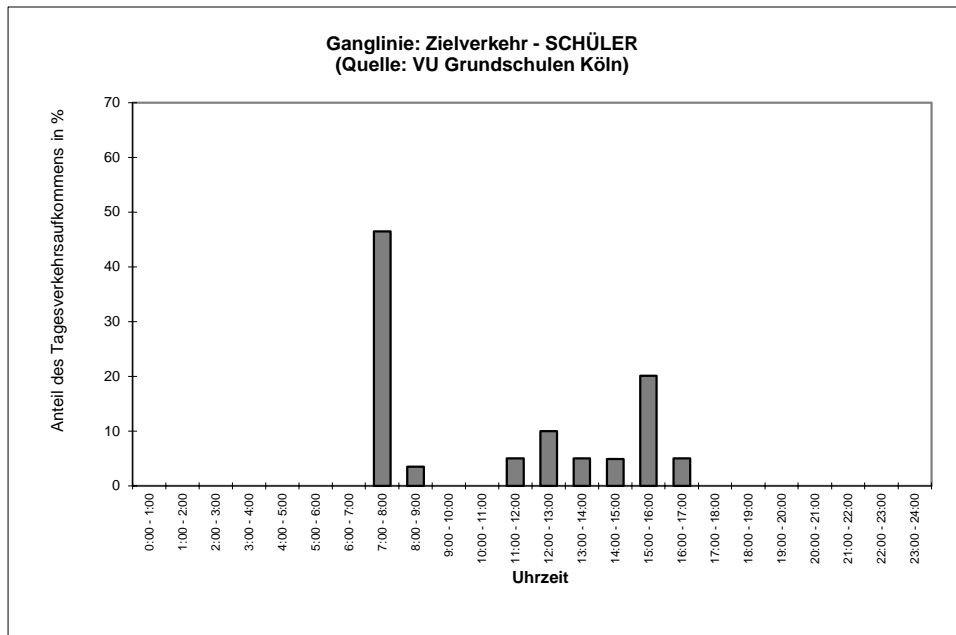
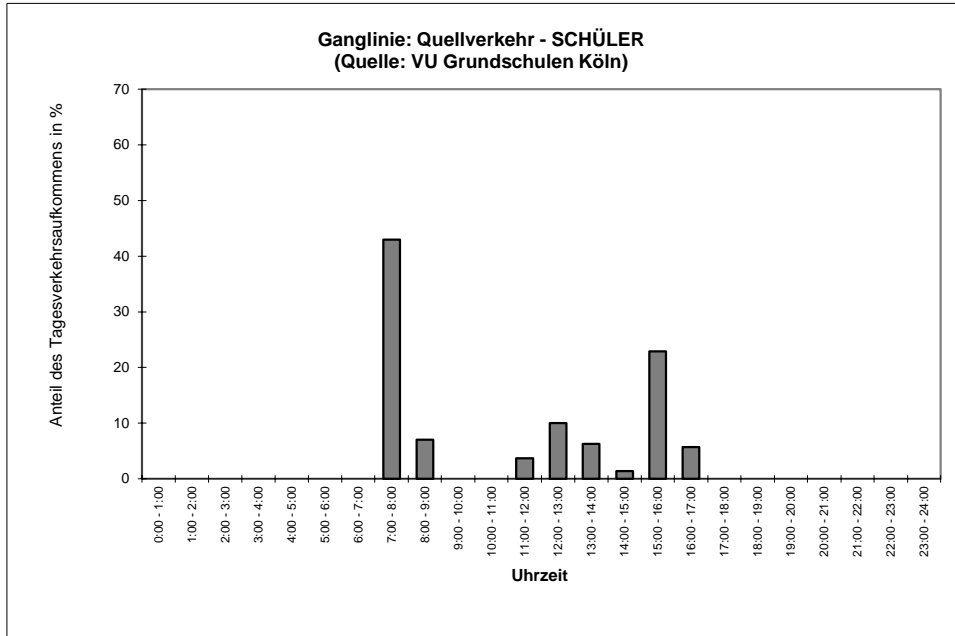
**Abschätzung des Verkehrsaufkommens  
(Umwelt-Ansatz 2030)**

<b>Grundschule</b>	<b>BF 2</b>	
Beschäftigte	70	
Schüler	560	
BGF [m²]	10.258	
	<b>Beschäftigtenverkehr</b>	
Anwesenheit [%]	85	
Wegehäufigkeit	2,0	4,5
Wege der Beschäftigten	119	268
MIV-Anteil [%]	42,5	42,5
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	
Pkw-Fahrten/Werntag	46	103
	<b>Schülerverkehr</b>	
Anwesenheit [%]	80	95
Wegehäufigkeit	2,0	
Wege der Schüler	1.120	1.120
MIV-Anteil [%]	20	20
Pkw-Besetzungsgrad	0,5	
Pkw-Fahrten/Werntag	358	426
	<b>Güterverkehr</b>	
Kennwert für Güterverkehr	0,05	0,05
	Lkw-Fahrten je 100 m² BGF	
Lkw-Fahrten/Werntag	5	5
	<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>	
Kfz-Fahrten/Werntag	410	534
Quell- bzw. Zielverkehr	205	267
	<b>Gewählt: Mittl. Verkehr je Werktag</b>	
Quell- bzw. Zielverkehr Beschäftigte	37	
Quell- bzw. Zielverkehr Schüler	196	
Quell- bzw. Zielverkehr Güterverkehr	3	
	<b>Gewählt: Mittl. Gesamtverkehr je Werktag</b>	
Kfz-Fahrten/Werntag gesamt	472	
Quell- bzw. Zielverkehr gesamt	236	
	<b>Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden</b>	
Quellverkehr 07:45-08:45 Uhr	31	
Zielverkehr 07:45-08:45 Uhr	38	
Quellverkehr 16:00-17:00 Uhr	22	
Zielverkehr 16:00-17:00 Uhr	10	

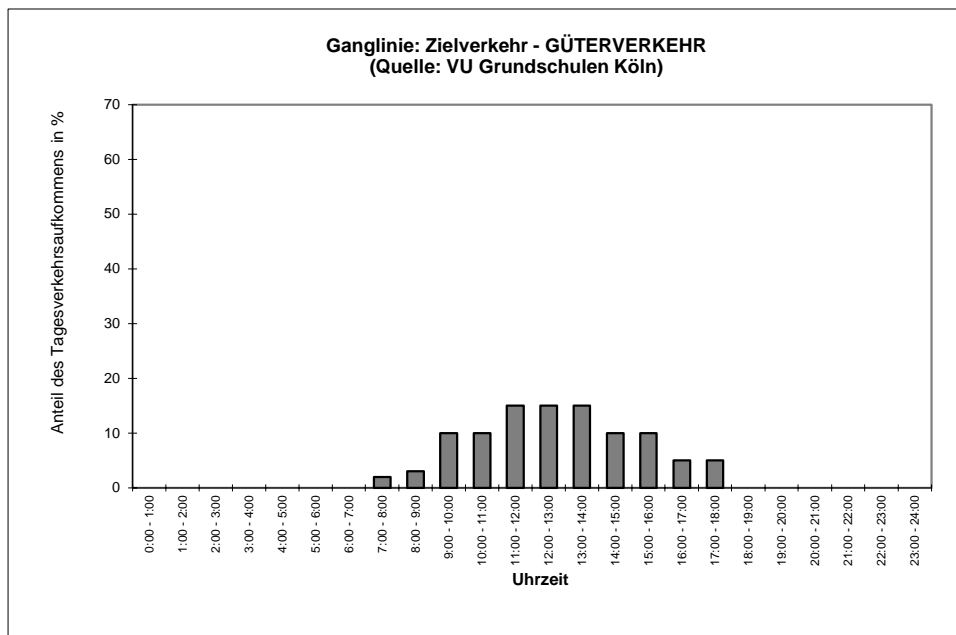
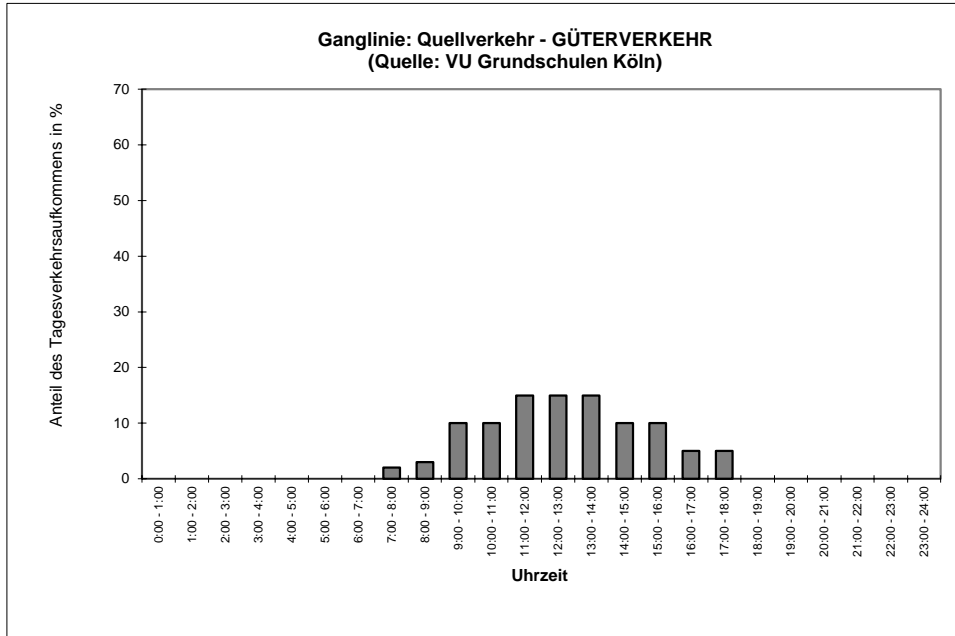
Ganglinien der Quell- und Zielverkehre für die Nutzung SCHULE



Ganglinien der Quell- und Zielverkehre für die Nutzung SCHULE



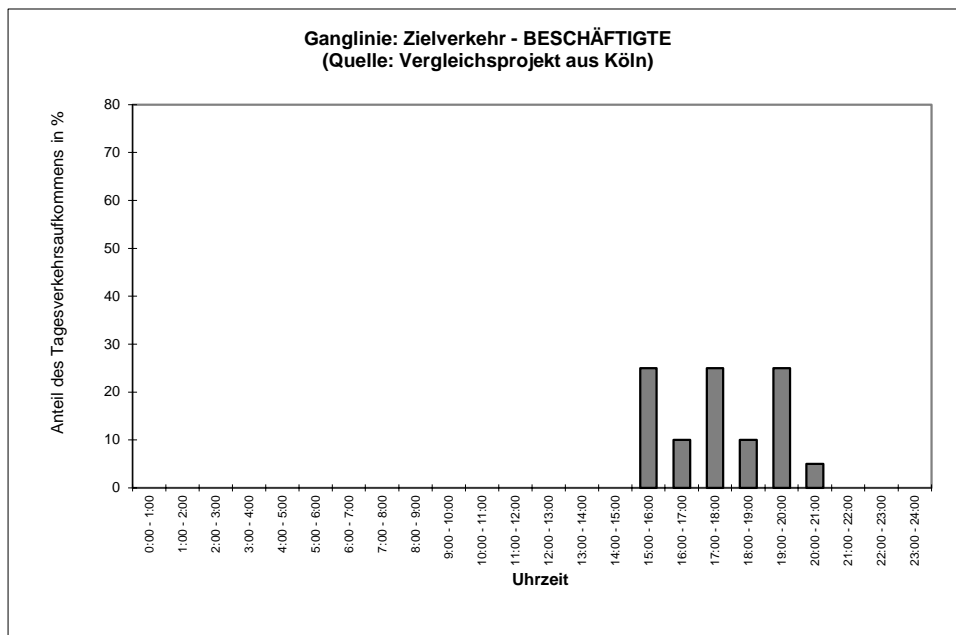
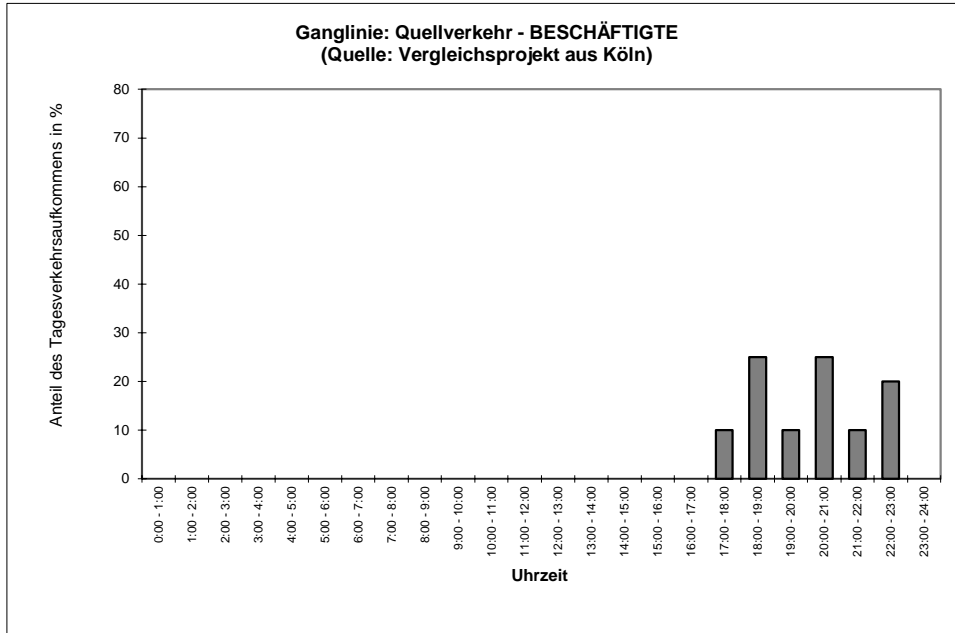
Ganglinien der Quell- und Zielverkehre für die Nutzung SCHULE



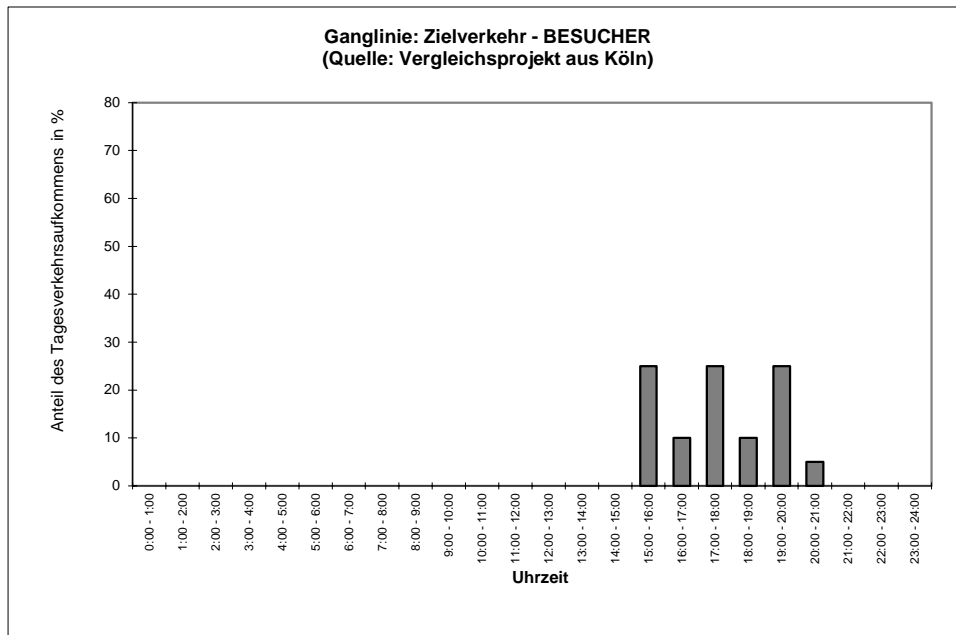
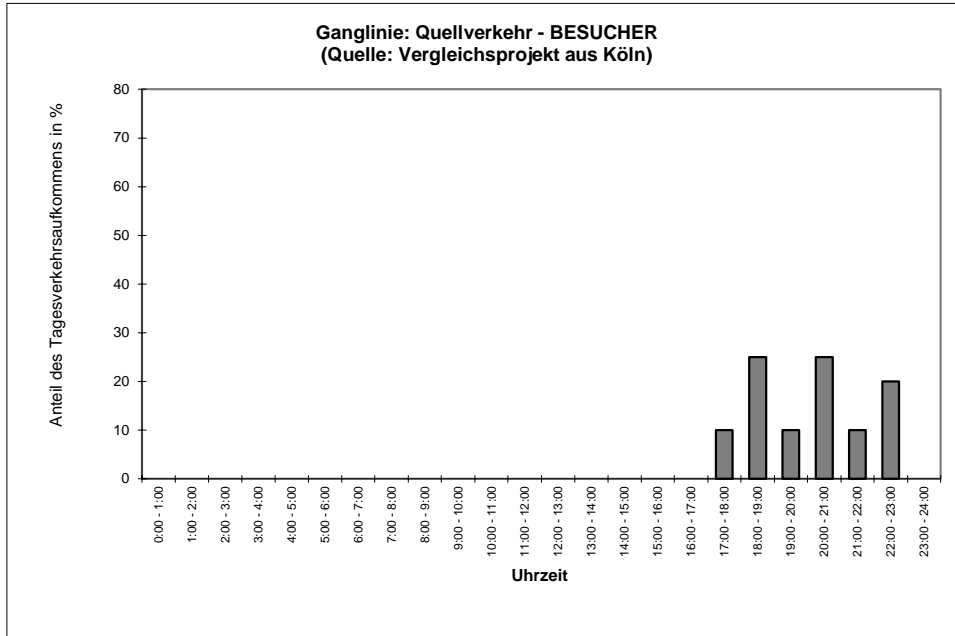
**Abschätzung des Verkehrsaufkommens  
(Umwelt-Ansatz 2030)**

<b>Vereinssport Sporthalle + Schwimmbad</b>	<b>BF 2</b>	
Trainingseinheiten/Abend	9	
	Beschäftigtenverkehr	
	1	2
Kennwert für Beschäftigte	Anzahl Trainer je Trainingseinheit	
Anzahl Beschäftigte	9	18
Anwesenheit [%]	100	
Wegehäufigkeit	2,0	
Wege der Beschäftigten	18	36
MIV-Anteil [%]	42,5	42,5
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	
Pkw-Fahrten/Werktag	7	14
	Besucherverkehr	
	10	20
Kennwert für Besucher	Besucher je Trainingseinheit	
Anzahl Besucher	90	180
Wegehäufigkeit	2,0	
Wege der Besucher	180	360
MIV-Anteil [%]	15	15
Pkw-Besetzungsgrad	1,25	
Pkw-Fahrten/Werktag	22	43
	Gesamtverkehr je Werktag	
Kfz-Fahrten/Werktag	29	57
Quell- bzw. Zielverkehr	14	29
	Gewählt: Mittl. Verkehr je Werktag	
Quell- bzw. Zielverkehr Beschäftigte	5	
Quell- bzw. Zielverkehr Besucher	16	
	Gewählt: Mittl. Gesamtverkehr je Werktag	
Kfz-Fahrten/Werktag gesamt	43	
Quell- bzw. Zielverkehr gesamt	22	
	Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden	
Quellverkehr 07:45-08:45 Uhr	0	
Zielverkehr 07:45-08:45 Uhr	0	
Quellverkehr 16:00-17:00 Uhr	0	
Zielverkehr 16:00-17:00 Uhr	2	

Ganglinien der Quell- und Zielverkehre für die Nutzung VEREINSSPORT



Ganglinien der Quell- und Zielverkehre für die Nutzung VEREINSSPORT



**Ermittlung des Stellplatzbedarfs (Fahrrad) auf Basis der Nutzerzahlen**

MBA	Grundschule
<b>Beschäftigte</b>	
Anzahl Beschäftigte (Angabe AG)	70
Anwesenheit (Annahme aus VE)	85%
Anzahl anwesender Beschäftigte je Tag	60
Fahrrad-Anteil (Abstimmung Modal Split mit Amt 68)	23%
Anzahl Radfahrende je Tag	14
<b>Schüler:innen</b>	
Anzahl Schüler:innen (Angabe AG)	560
Anwesenheit (Annahme aus VE)	87,5%
Anzahl anwesender Schüler:innen je Tag	490
Fahrrad-Anteil (Abstimmung Modal Split mit Amt 68)	20%
Anzahl Schüler:innen mit Fahrrad je Tag	98
<b>Gesamt</b>	
Anzahl Personen mit Fahrrad je Tag (Beschäftigte, Schüler:innen)	112
Aufschlag für Besucherabstellplätze <sup>1</sup>	10
Errechneter Bedarf inklusive Besucherabstellplätzen	122
Aufschlag für zukünftig erhöhten Bedarf <sup>2</sup>	24
Errechneter Bedarf auf Basis der Nutzerzahlen	146
<b>Gesamtanzahl Fahrradabstellplätze</b>	<b>146</b>
davon Besucherabstellplätze (10 %)	15
davon Bedarf für Spezialfahrräder <sup>3</sup>	4

**Anmerkungen:**

<sup>1</sup> Gemäß Stellplatzsatzung ist bei Schulen ein Besucheranteil von 10 % an der Gesamtanzahl anzunehmen. Um diesen zu erreichen, wird ein Aufschlag auf die erforderliche Anzahl der Abstellplätze für Beschäftigte und Schüler:innen vorgenommen.

<sup>2</sup> Zur Berücksichtigung eines zukünftig erhöhten Bedarfs an Abstellplätzen bzw. zur Schaffung eines zusätzlichen Angebots wird ein Aufschlag von 20 % auf den errechneten Bedarf inklusive Besucherabstellplätzen angesetzt.

<sup>3</sup> Gemäß Vorgabe der Stadt Köln (Amt 68) sind 10 % von der Anzahl an Abstellplätzen für Beschäftigte anzunehmen. Zusätzlich wird bei einer Grundschule für Besuchende ein Anteil von 20 % für Spezialfahrräder angesetzt. Dabei wird jeweils der Aufschlag für einen zukünftig erhöhten Bedarf berücksichtigt.

**Ermittlung des Stellplatzbedarfs (Tretroller) auf Basis der Nutzerzahlen**

MBA	Grundschule
<b>Beschäftigte</b>	
Anzahl Beschäftigte (Angabe AG)	70
Anwesenheit (Annahme aus VE)	85%
Anzahl anwesender Beschäftigte je Tag	60
Tretroller-Anteil (Abstimmung Modal Split mit Amt 68)	0%
Anzahl Tretrollerfahrende je Tag	0
<b>Schüler:innen</b>	
Anzahl Schüler:innen (Angabe AG)	560
Anwesenheit (Annahme aus VE)	87,5%
Anzahl anwesender Schüler:innen je Tag	490
Tretroller-Anteil (Abstimmung Modal Split mit Amt 68)	10%
Anzahl Schüler:innen mit Tretroller je Tag	49
<b>Gesamt</b>	
Anzahl Personen mit Tretroller je Tag (Schüler:innen)	49
Aufschlag für zukünftig erhöhten Bedarf <sup>1</sup>	10
Errechneter Bedarf auf Basis der Nutzerzahlen	59
<b>Gesamtanzahl Tretrollerabstellplätze</b>	<b>59</b>

**Anmerkungen:**

<sup>1</sup> Zur Berücksichtigung eines zukünftig erhöhten Bedarfs an Abstellplätzen bzw. zur Schaffung eines zusätzlichen Angebots wird ein Aufschlag von 20 % auf den errechneten Bedarf inklusive Besucherabstellplätzen angesetzt.