1. Einleitung

2. Der Stadtteil

3. Partizipation und Kommunikation

4. Der Prozess in Rondorf

5. Situationsanalyse

6. Leitbild und Rahmenplan

7. Städtebaulicher Entwurf

8. Empfehlungen für Rondorf

9. Fazit

6 Leitbild und Rahmenplan

In diesem Kapitel wird zunächst das kooperativ erarbeitete Leitbild vorgestellt. Anschließend wird der Rahmenplan zusammen mit seinem Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des Leitbildes erläutert. Dabei wird auf die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen zurückgegriffen.

6.1 Leitbild

Das Leitbild kann als Navigationshilfe "auf der Fahrt in die Zukunft" angesehen werden. Es soll dabei helfen, die gemeinsamen Ziele nicht aus den Augen zu verlieren (vgl. Guthardt 1997: 408). Das Leitbild kann den vom Trend abweichenden zukünftigen Zustand bezeichnen, der durch zweckmäßiges Handeln und Verhalten erreicht werden soll.

Leitbild
"Stärkung des Nahbereichszentrums Köln-Rondorf!"
Die zentralen Aufgaben für die künftige Entwicklung Rondorfs sind:

- Die Sicherung und der Ausbau der Infrastruktur
- Die Attraktivitätssteigerung des Kultur- und Freizeitangebotes
- Die Verschönerung des Ortsbildes
- Die Bewahrung des dörflichen Charakters und der lebendigen Dorfkultur
- Die Steigerung der Identifikation und des Heimatgefühls

Daraus ergeben sich für die einzelnen Handlungsfelder folgende Leitsätze:

Kultur und Freizeit:

Für alle Bürger sollen Begegnungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dieses sollen Orte des Treffens und mit einander Kommunizierens sein. So entstehen Plätze für kulturelle Veranstaltungen. Durch die Intensivierung der kulturellen und gemeinschaftlichen Aktivitäten sowie der Verbesserung der Kontakte zwischen Alt- und Neubürgern soll das 'Wir-Gefühl' gestärkt werden.
Durch die Nutzung angrenzenden Landschaft und Seen soll das Freizeitangebot verbessert werden.
Für Kinder und Jugendliche sollen verbesserte Freizeitangebote bereit gestellt werden.

Stadtgestaltung

Das Ziel der Erhöhung der Attraktivität des Ortsbildes zielt vor allem auf die Stärkung von Identifikation und des Heimatgefühls.
Das Erscheinungsbild der Hauptstraße (dem Zentrum) soll verbessern werden. Hierzu zählen ein attraktiver Mittelpunkt und eine eigene, einheitliche Gestaltung, wobei der ortsbildprägende Charakter erhalten bleiben soll.
Des Weiteren sind zur Verbesserung der Siedlungsstruktur Plätze zu gestalten und eine bessere Verbindung von Altem und Neuem zu schaffen.

Wirtschaft und Einzelhandel

Durch Ansiedlung neuer Geschäfte und Ausdehnung des Einkaufsbereiches soll das Einzelhandelsangebot gestärkt und attraktiver werden.
Anzustreben ist die Erhaltung vorhandener und Ansiedlung neuer Unternehmen, dies vor allem im Hinblick auf die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze.

Verkehr

Es sollen Konzepte geschaffen werden, die den Verkehr lenken. Die Bevölkerung soll unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten angemessene Möglichkeiten zur Mobilität erhalten. Hierzu zählt die Schaffung eines attraktiveren ÖPNV-Angebots.
Der innerörtliche Verkehr soll durch die Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer, sowie durch die Regelung des Fahrrad- und Autoverkehrs und die Verbesserung des Parkraumangebotes positiv beeinflusst werden.

6.2 Rahmenplan

Vorbemerkungen:
Der Städtebauliche Rahmenplan gilt als informeller Plan und ist zwischen dem Flächennutzungs- und Bebauungsplan angesiedelt. Der Regelungsbereich der formellen Bauleitpläne ist stark auf baulich-räumliche Kategorien eingeschränkt. Das Verfahren ihrer Aufstellung ist gesetzlich klar im BauGB geregelt und wird oft als zu langwierig und zu starr kritisiert. Der Städtebauliche Rahmenplan dagegen ist ein geeignetes strategisches Entwicklungsinstrument und dient der räumlichen Umsetzung der Ziele (Leitlinien und Leitsätze) der städtebaulichen Planung. Der Rahmenplan ist offen für Veränderungen sowohl der Planinhalte als auch der Planziele (Leue 2000: 97 - 99).
Mit der Aufstellung städtebaulicher Rahmenpläne werden vor allem folgende Ziele angestrebt:

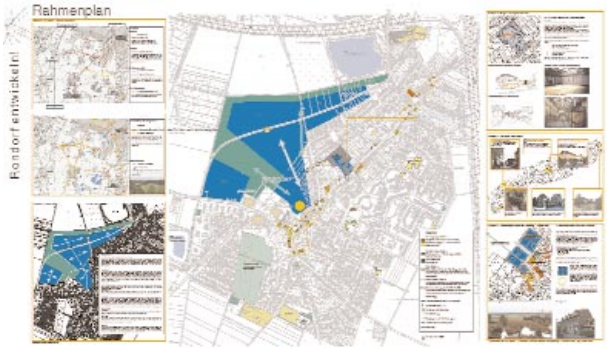
- umfassende Darstellung städtebaulicher Planungszusammenhänge bzw.
  einer städtebaulichen Gesamtkonzeption für einen Teilbereich
  einer Gemeinde als Grundlage für die Aufstellung
  kleinflächiger Bebauungspläne
- Entscheidungshilfe für Einzelbauvorhaben privater und öffentlicher Investoren
- Grundlage für den Erlass örtlicher Bau- und Gestaltungsvorschriften
- Koordination von Fachplanungen zur städtebaulichen Erneuerung.

6.2.1 Maßnahmen der Arbeitsgruppe Rad und Grün

Rad

An erster Stelle steht die Beseitigung der Gefahrenpunkte für die Radfahrer.
Fahrradwege am Ortsrand Rondorf

Abbildung 37: Der Rahmenplan



Quelle: Eigene Darstellung (befindet sich im Anhang)

- Hahnenstraße/ Autobahnbrücke

An dieser Stelle wird der schnelle Bau einer Querungshilfe gefordert. Ein Antrag wurde bereits an die Stadt gestellt. Der hier für vorgesehene Betrag von 195.000 DM ist vom Rechnungsprüfungsamt anerkannt worden. Laut Aussage Herrn Rickerts in der Sitzung der Bezirksvertretung am 3.9.2001 sollen im Frühjahr 2002 Maßnahmen vor Ort umgesetzt werden.

- Rodenkirchener Straße/ Autobahnbrücke

Das Problem an dieser Stelle wird durch den Knotenpunkt der Rodenkirchener Straße mit der Autobahnbrücke und der Bonner Landstraße bestimmt. Die beiden Straßen werden von dem MIV sehr stark frequentiert. Für den Radverkehr bestehen keine ausgewiesenen Radwege. Daher müssen an dieser Stelle Querungshilfen geschaffen werden.

- Wasserwerkswäldchen

Das Wasserwerkswäldchen an der Bonner Straße verbindet Rondorf mit den Stadtteilen Raderberg und Bayenthal. In Bayenthal liegt das Irmgard Gymnasium. Daher ist es besonders wichtig, dass die Schüler dieses Gymnasium einen sicheren Radweg zu ihrer Schule vorfinden. Straße zu gelangen. Die Bürger fordern deshalb die Anbindung des Fahrradweges Wasserwerkswäldchen an das Kölner Fahrradnetz. Hinzu kommt noch die Forderung nach einer Beleuchtung des Radweges Wasserwerkswäldchen, um diesen Angstraum zu entkräften. Ein weiteres Problem stellt hier der sehr enge Straßenraum des Weißdornwegs und der Straße Im Wasserwerkswäldchen dar. Es bestehen an den Straßenrändern keine Fuß- oder Radwege. Sie grenzen direkt an das Grün des Wäldchens. Hier ist ein Ausbau für den Fuß- und Radverkehr erforderlich.

- Giesdorfer Allee/ Kiesgrubenweg

Da der Kiesgrubenweg als Zubringer zu der A 555 dient und sehr stark vom MIV frequentiert wird, besteht besondere Gefahr für die Fahrradfahrer. Hier wird die Fortsetzung der Fahrradwege auf der nördlichen bzw. westlichen Seite des Kiesgrubenweges gefordert.

Wie in der Situationsanalyse beschrieben, stellt besonders die Rondorfer Hauptstraße und die Rodenkirchener Straße ein Gefahrenpunkt für die Radfahrer dar. Da ein Ausbau von Fahrradwegen aufgrund der Enge nicht entlang der ganzen Straße vorzunehmen ist, können die Radfahrer nur sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitverkehren, wenn die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugsverkehrs niedrig sind. Geschwindigkeitsdämpfungen auf unter 40 km/h lassen sich in der Regel nur mit baulichen Mitteln (zum Beispiel

Aufpflasterungen) oder durch ortsfeste Anlagen der Geschwindigkeitsüberwachung zusätzlich zur Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erreichen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 1995 B: 28). Darüber hinaus sind hier die Gefährdungen infolge von Ein- oder Ausparkvorgängen durch die Einrichtung von Parkzonen zu verringern.
Im weiteren Verlauf der Rondorfer Hauptstraße und der nachfolgenden Rodenkirchener Straße sind – wo es die Fahrbahnbreite zulässt - durchgängige Radfahrstreifen von der Fahrbahn durch eine Markierung abzutrennen. Mindestens im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen ist die Markierung für den gesamten Radfahrstreifen durch einen roten Belag zu erweitern.
An der Ampel Ecke Rodenkirchener Straße/ Im Rabengrund ist für Radfahrer ein separater Haltebereich und eine vorrangige Ampelschaltung vor dem wartenden MIV einzurichten.
Aufpflasterungen sind so zugestalten, dass sie für Radfahrer leicht zu überqueren sind. Sie können beispielsweise zum Rand hin abgeflacht werden.

In Rondorf besteht ein hohes Defizit an Fahrradabstellplätzen. Daher sind gerade diese an allen Standorten, an denen dauernd oder zeitweilig Fahrräder abgestellt werden, notwendig. Darüber hinaus besteht Bedarf an allen bedeutenden Quell- und Zielpunkten des Fahrradverkehrs, wie zum Beispiel Wohngebäuden, ÖPNV-Haltestellen, Schulen, Einkaufszentren, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen. Die Standortfrage ist gebunden an

- die Erreichbarkeit (Zielnähe – räumlich und vom Aufwand her),
- die Platzverhältnisse,
- die Sozialkontrolle und
- die Integration in die Umgebung.

Der genaue Standort muss an den Zielen der Radfahrer ausgerichtet sein. Die Möglichkeit einer Erweiterung der Abstellanlagen bei Bedarf sollte berücksichtigt werden (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 1995 B: 78 - 79). In Rondorf sollen Abstellplätze an folgenden Orten entstehen: Vor den Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen, den Kindergärten, der Grundschule und den Spielplätzen.

Grün
Eine Erhöhung der Attraktivität des Freiraumes liegt in der Rekultivierung der Kiesgruben. Die Kiesgrube zwischen der Bundeswehrsiedlung und dem Friedhof Steinneuerhof soll geöffnet und den Bewohnern Rondorfs als Naherholungsraum zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt auch für die Kiesgruben zwischen Immendorf und Meschenich, um Bademöglichkeiten zu schaffen.
Während die oben genannten Seen in Zukunft den Einwohnern Rondorfs, Immendorfs und Meschenichs für Freizeit und Erholung offen stehen sollen, sind die folgenden Seen für die Entwicklung von Natur und Landschaft vorzu-

halten:

- Die beiden Kiesgruben südlich von Meschenich und
- die Kiesgrube in Hochkirchen südlich der BAB 4.

Diese drei Wasserflächen sind im FNP auch als Naturschutzgebiete ausgewiesen.[33]
Da an der Kiesgrube nördlich der Zaunhoferstraße noch Auskiesungen vorgenommen werden, ist eine Öffnung dieser erst langfristig zu verwirklichen.

Ein weiterer Vorschlag ist die Einrichtung eines Trimm- und Freizeitwegs rund um das Dorf. Dieser Weg soll mit Bänken und Turngeräten ausgestattet werden. Als Spender könnten hier eventuell Rondorfer Geschäfte gewonnen werden wie beispielsweise die Sparkasse. Die Anlage des Trimmpfades und die Installation von Turngeräten könnte in einer Aktion der Dorfgemeinschaft stattfinden.

Wie in Kapitel 5.2.2 beschrieben, gibt es entlang der Rondorfer Hauptstraße nur vereinzelte öffentliche Grünflächen. Der eigentliche Dorfplatz an der Ecke zwischen Pastoratsstraße und Rondorfer Hauptstraße ist mit verschiedenen Büschen und Bäumen bepflanzt und in der Mitte der Fläche steht ein Brunnen aus Felssteinen. Aufgrund des dichten Bewuchses ist der Platz von der Hauptstraße aus nicht einzusehen und wird auch nicht als öffentlicher Platz wahrgenommen. Zur besseren Einbindung in den Ort sollen einige Büsche entfernt werden und so der Platz in einem Teilstück zur Straße hin geöffnet werden.
Die kleine ungestaltete Freifläche gegenüber dem Kontra Supermarkt soll bepflanzt und mit Sitzgelegenheiten ausgestattet werden.

Wo ausreichend Platz vorhanden ist und der Verkehrsraum der Fußgänger nicht weiter beeinträchtigt wird, können zur Verschönerung der Rondorfer Hauptstraße Bäume gepflanzt werden. Durch entsprechende Begrünung kann der Straßenraum gegliedert werden und zur Verkehrsberuhigung beitragen. Durch vereinzelte kleine Grünbereiche kann eine grüne 'Perlenkette' entlang der Hauptstraße entstehen und so zur Verschönerung des Ortsbildes beitragen. Dabei bilden die vorhandenen Vorgärten und Hecken eine gute Basis. In diesem Sinne sind Anwohner und Geschäftsinhaber, aufgefordert, gemeinsam einen Beitrag vor ihrer Haustür zu leisten.

6.2.2 Maßnahmen der Arbeitsgruppe Hauptstraße/ Ortszentrum

Hauptstraße

Eine Verbreiterung der Gehwege im südlichen Bereich der Straße zwischen der Kirche Heilige drei Könige und der Einmündung Kapellenstraße ist aus Platzgründen nicht möglich.
Des Weiteren ist die Möglichkeit zur Errichtung von neuen Stellplätzen im

33 Vgl. dazu Kapitel 5.2.2 Biotoptypen

Bereich der Rondorfer Hauptstraße/später Rodenkirchener Straße ebenfalls nicht gegeben. Jedoch sollen am Fahrbahnrand Parkzonen eingerichtet werden, um die bereits dort parkenden Fahrzeuge zu bündeln. Damit wird die Übersichtlichkeit und die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer erhöht.
Weiterhin ist zu prüfen, ob ungenutzte Flächen vor Geschäften nicht als Parkraum genutzt werden können. Dafür eignen würden sich beispielsweise die Flächen vor der Volksbank und dem ehemaligen Opel Autohaus. Durch diese Maßnahmen werden Stellplätze abseits der Fahrbahn geschaffen.

An der T-Kreuzung der Kapellenstraße mit der Rondorfer Hauptstraße soll die Überquerung für die Fußgänger verbessert werden. Ideal wäre an dieser Stelle ein Zebrastreifen, da eine Mittelinsel bereits besteht.
Im Bereich der Bushaltestellen in Höhe der Gaststätte Zum Treffpunkt ist für Fahrgäste und Passanten eine Überquerungsmöglichkeit zu schaffen. Denkbar wäre hier auch eine Aufpflasterung zum sicheren Passieren der Straße. Dabei ist der Eingangsbereich zur Baufläche 'Hinter dem Büchelhof' (Bauphase I) zu berücksichtigen.

Ortsbild
Einerseits ist es Ziel, durch Erhöhung der baulichen Dichte und verstärkte Mischnutzung entlang der Rondorfer Hauptstraße diese als Einzelhandelsstandort zu stärken. Andererseits muss das Ortsbild bewahrt werden. Dabei sollten die alten Gebäude erhalten werden. Bei einer Sanierung sollte der Originalzustand möglichst wieder hergestellt werden (zum Beispiel durch das Sichtbarmachen von Fachwerk).
Für Neubauten werden eine Gestaltungssatzung und für zu erhaltende Gebäude entsprechende Nutzungskonzepte gefordert. Diese Satzung soll keine gestalterische Gleichförmigkeit erzeugen, sondern den Rahmen setzen für die Entfaltung künstlerischer Tätigkeit. Die geschichtliche Entwicklung soll jedoch ablesbar bleiben. Es werden deshalb keine historisierenden Nachahmungen erwartet, sondern zeitgemäße Beiträge, die sich in die gewachsene Umgebung einfügen.
Folgende Punkte sollen sich in einer Gestaltungssatzung wiederfinden:
Die Verwendung von spiegelnden Materialien und grellen Farben soll grundsätzlich ausgeschlossen werden. Wandflächen sind in der Materialwahl dem Erscheinungsbild des Bestands anzupassen. Die Fassaden der alten Gebäude werden durch rotes und braunes Ziegelsichtmauerwerk geprägt.
Ein weiteres wesentliches Merkmal des alten Dorfkerns ist die Dachlandschaft. Steil geneigte Dächer mit roten und schwarzen Tondachziegeln bestimmen das Bild. Die Satzung soll deshalb auch Vorschriften zu Neigung, Material und Farbe von Dächern enthalten. Während eine Satzung von zwingenden Charakter ist, können Fragen der Gestaltung zum Beispiel auch durch vertragliche Vereinbarungen im Rahmen des Grundstücksverkaufs getroffen werden.

Ortszentrum

Rondorf ist ein Straßendorf und daher ist eine bauliche Mitte nur schwer auszumachen. So wird die Rondorfer Hauptstraße/Rodenkirchener Straße mit ihrer Konzentration von Geschäften als Ortsmitte empfunden. An ihr finden sich am ehesten zentrale Versorgungsfunktionen. Es gibt jedoch keine zentralen Bezugspunkte wie eine Kirche oder ein Rathaus, keine eigentliche identitätsstiftende Mitte.

Ziel ist es daher, die Fläche nördlich des Büchelhofs als neues Ortszentrum bzw. neue Ortsmitte zu etablieren.

Da das Ortszentrum als Plattform der sozialen Kommunikation und Integration dienen soll, ist es von besonderer Wichtigkeit, einen Platz zu schaffen, an dem sich die Bewohner Rondorfs begegnen und aufhalten können. Um diesen Platz zu beleben, sollen Gastronomie sowie ergänzender Einzelhandel für Besucher sorgen. Dadurch wird auch die ökonomische Funktion des Ortszentrum gestärkt. Konkurrenzen zum bisherigen Einzelhandelsstandort Rondorfer Hauptstraße sind zu vermeiden. Nach der Bedarfsabschätzung können ein Drogeriemarkt und ein weitere kleiner Supermarkt realisiert werden.

Dem Bedarf nach einer Kindertagesstätte, Altenwohnungen und einem Bolzplatz soll ebenfalls entsprochen und auf der Fläche verwirklicht werden.

6.2.3 Bürgerzentrum ('Haus der Familie')

In Rondorf soll ein Bürgerzentrum ('Haus der Familie') entstehen. Das Bürgerzentrum soll als Informations- und Familienzentrum dienen. In diesem kann sich Rondorf nach innen und außen repräsentieren. Die Möglichkeit zur Einsicht von offengelegten städtischen Planungen für den Ort oder die Selbstdarstellung von Vereinen kann in diesem Haus stattfinden. Es soll das personelle Bindeglied zwischen den Bürgern und der Stadt sein. In diesem Zentrum werden Initiativen konzentriert und gegebenenfalls koordiniert. Das Zentrum soll darüber hinaus ebenfalls Angebote für Familien bereitstellen. In ihm kann Übermittagsbetreuung von Kindern, Angebote für Alleinerziehende und Familien und vieles mehr stattfinden.

Es besteht Bedarf nach einem großen Veranstaltungssaal für etwa 300 Personen, der wiederum in kleinere Einheiten aufteilbar ist. Dieser soll dem Bürgerzentrum angeschlossen sein und für Aktionen vor Ort genutzt werden.

Im Umfeld des Zentrums wird weiterhin ein Bouleplatz, eine Ruhezone mit Bänken und ein überdachter Grillplatz gewünscht.

Da die Finanzierung durch die Stadt sehr unwahrscheinlich ist, soll ein gemeinnütziger Verein entstehen. Die Idee des Finanzierungsmodell ist, dass möglichst viele Rondorfer Bürger und ansässige Betriebe gewisse Beiträge leisten und dafür einen steuerlichen Anreiz erhalten. Wer Leistung wie Kinderbetreuung oder handwerkliche Arbeiten anbietet, enthält dafür entsprechende Gegenleistungen.

6.2.4 Jugend

Die Situation in Rondorf ist, dass die Jugendlichen sich nicht in Rondorf aufhalten, da sie die weiterführenden Schulen außerhalb besuchen, wo sich aber auch ein großer Teil des Freundeskreises befindet. Die Arbeitsgruppe Jugend plant daher ein Jugendzentrum in Rondorf, um den Jugendlichen auch im Ort mehr Möglichkeiten der Freizeitgestaltung zu bieten. Solch ein Zentrum soll dazu führen, dass sich die Jugendlichen im Ort aufhalten und nicht mehr spät nachts mit dem Bus nach Hause fahren müssen.
Dass dieses nicht allein der Wunsch der Erwachsenen ist, zeigt eine Befragung von Schülern: Im Sommer 2001 fand eine große Befragung zum Freizeitverhalten der Jugendlichen an allen umliegenden Schulen statt.[34]
Die Auswertung der Umfrage ist noch nicht abgeschlossen, aber es lassen sich bereits erste Aussagen wiedergeben. Auch hier taucht der Wunsch nach einem Treffpunkt im Ort wieder auf. Weiter wird ein Internet-Cafe gewünscht. Darüber hinaus sind Nutzungen wie ein Proberaum für Bands und eine Club-Disco denkbar.

Als weitere Mittel zur Verbesserung des Freizeitangebotes sind Bolzplätze zu nennen. Diese werden laut Aussage von Herrn Nägel (Vorsitzender der Dorfgemeinschaft) schnell durch den Bezirk genehmigt werden, da sie mit wenig Aufwand und niedrigen Kosten zu verwirklichen sind (wenn ein städtisches Grundstück zur Verfügung steht). Denkbare Standorte wären eine Fläche im Süden nahe des Fußballplatz in Rondorf und in Hochkirchen am Birkenweg, da in Hochkirchen bisher kein Bolzplatz vorhanden ist
Im Bereich der Kleingärten am Falkenweg vor Lärmschutzwall (BAB 555) befindet sich ein möglicher Standort für die Errichtung einer Half Pipe. Aufgrund seiner Abgelegenheit würden durch die Geräuschkulisse keine Anwohner gestört werden.
Die Jugendräume der Pfarreien, die laut Aussagen von Eltern im Moment nicht von den Jugendlichen angenommen werden, könnten durch ein neues Nutzungskonzept reaktiviert werden. Ein Vorschlag dazu ist die Einrichtung eines Internetcafe.

Abbildung 38: See an der Husarenstraße - Entwicklung für Freizeit

Die Hügellandschaft um den Kiessee an der Husarenstraße nutzen fahrradfahrende Jugendliche. Bei deren Öffnung könnte das Sport- und Freizeitangebot durch die Errichtung eines Mountainbike-Parcours auf attraktive Weise erweitert werden.

Die derzeitige Situation sieht im Haushalt der Stadt Köln keine Mittel für ein Jugendzentrum in Rondorf vor.

34 Der Fragebogen befindet sich im Anhang.

Für eine Verwirklichung sind Ersatzlösungen denkbar. Sowohl das Bürgerzentrum als auch das Jugendzentrum könnten in den Hallen der Spedition hinter dem ehemaligen Opel-Müller entstehen.

Gelände OPEL-Müller und ehemaliges Speditionsgelände

A) OPEL-Müller (3.400 qm, Gebäudefläche 1.562 qm)

Das als OPEL-Müller bezeichnete Gebiet bildet das Grundstück eines ehemaligen Autohauses. Auf dem Gelände stehen verschiedene Gebäude. Zunächst ist das ehemalige Ausstellungshaus direkt an der Rondorfer Hauptstraße zu nennnen (Abbildung 38). Dieser zweigeschossige Flachbau (ca. 800 qm BGF) hat im Erdgeschoss eine der Straße zugewandte durchgängige Fensterfassade, im hinteren Bereich befinden sich zusätzliche separate Räume. Das Erdgeschoss steht bereits seit mehreren Jahren leer. Im 2. Stockwerk befinden sich Wohnungen, die zur Südseite (Rondorfer Hauptstraße) Fenster und Balkone haben. Diese sind zur Zeit belegt.

Der Zustand des Gebäudes kann als ordentlich beschrieben werden, auch wenn teilweise Fassadenelemente fehlen, wobei es sich um ehemalige Werbetafeln handelt. Zwischen Gebäudefront und Fahrbahnrand liegen 4 - 6 m, d.h., es wären noch Flächen für mögliche Stellplätze vorhanden. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu beachten, dass parkende Autos die Sicht auf die Schaufenster vom Gehweg als auch von der Rondorfer Hauptstraße aus versperren würden.

Das zweite Gebäude (ca. 340 qm BGF) an der Straße ist ein zweigeschossiger Bau mit Satteldach und Putzfassade. Das zur Zeit leerstehende Erdgeschoss hat zur Straße große Schaufenster und kann als Ladengeschäft genutzt werden. Die Wohnung im 1. Obergeschoss wird von der Familie Müller genutzt, die Eigentümer des Geländes sind.

Im hinteren Bereich des Geländes befinden sich zwei Werkstatthallen, die nicht genutzt werden. Des Weiteren ist noch eine große Hoffläche vorhanden, die wie das gesamte Gelände durch Asphalt oder Pflaster versiegelt ist. Es sind keine nennenswerten Vegetationsbestände vorhanden.

B) Speditionsgelände (ca. 10.300 qm, Gebäudefläche 5.946 qm)

Das ehemalige Speditionsgelände befindet sich im hinteren Bereich der gesamten Fläche und wird durch drei Lagerhallen, die in einer U-förmigen Anordnung einen nach Süden offenen Hof bilden, gegliedert. Auf dem Gelände steht auch ein 1 ½-geschossiges Wohnhaus mit Satteldach und Ziegelfassade.

Die westliche der drei Hallen ist ca. 1.300 qm groß, hat eine Traufhöhe von ca. 8 m und ein flaches Sattel-

Abbildung 39: ehem. Opel-Autohaus an der Hauptstraße (Bestand)

dach. Vor der gesamten Längsseite befindet sich eine Laderampe in ca. 80 cm Höhe über Hofniveau. Die Halle bildet einen einzigen großen Raum.
Das nördlich gelegene Gebäude umfasst eine BGF von 1.840 qm, die Traufhöhe liegt bei ca. 4 m. Die Halle hat ein Satteldach und die Ziegelfassade wird durch Betonstützen und Oberlichter gegliedert. Die dritte Halle (2.470 qm BGF) entlang der östlichen Grundstücksgrenze ist ca. 4 m hoch und hat ein Flachdach.
Der gesamte Hofbereich und die Zufahrt sind asphaltiert, es gibt keine Bäume oder Grünflächen. Nur hinter den Hallen entlang der Grundstücksgrenzen haben sich Baumbestände gebildet.

Nutzung:
Für die Gelände Opel-Müller und das Speditionsgelände bestehen zur Zeit mittelfristige Bindungen. Die Gebäude sind für fünf Jahre verpachtet. Die Hallen des Speditionsgeländes sind durch unterschiedliche Nutzer belegt, welche die Räume als Lager oder Verpackungsbetrieb nutzen. In das Ausstellungshaus wird noch in diesem Jahr ein Sportstudio einziehen.

Es sollte mittel- bis langfristig über eine neue Nutzung für diesen attraktiven Standort im 'Herzen' Rondorfs nachgedacht werden.
Neben der reinen Wohnnutzung könnte der Standort nach Abbruch der Gebäude auch als Einzelhandelsstandort zur Erweiterung des Nahbereichszentrum entwickelt werden. Im Rahmen der Werkstätten wurden von den Bürgern verschiedene Vorschläge zur Nutzung des Geländes gemacht. So wurden Ideen zu einer Passage mit Geschäften und einem Cafe geäußert.
Dabei ergeben sich jedoch folgende Probleme:
Das Gelände stellt eher eine 'Hinterhofsituation' dar, Geschäfte sind aber auf ein Schaufenster zur Präsentation ihrer Waren angewiesen. Um an diesem Standort abseits der Hauptstraße ausreichend frequentiert zu werden, bedarf es eines Magneten wie einem Supermarkt. Dadurch würde jedoch viel Verkehr in den ruhigen Wohnbereich gelenkt.
Im folgenden werden zwei Varianten zur zukünftigen Nutzung des Geländes vorgestellt:

Variante 1 (mittelfristige Lösung)
Die Gebäude an der Hauptstraße werden saniert und einer neuen Nutzung zugeführt (zum Beispiel ein Fitnessstudio). Eine attraktive Gestaltung der beiden Gebäude ist notwenig, um auf den Eingang zu dem hinteren Bereich aufmerksam zu machen. Die dortigen Hallen werden saniert. Ein Teil der Hallen wird zu einem Jugendzentrum umgebaut, ein anderer zu einem Bürgerzentrum. Darüber hinaus können die Werkstatthallen hinter dem Autohaus entfernt und so Platz für den Einzelhandel geschaffen werden.
+ ein kompletter Abriss der Gebäude wird vermieden und spart Ressourcen
+ Bürgertreff und Jugendzentrum können mit wenig Kosten und teilweise in Eigeninitiative im Bestand verwirklicht werden

+ die Gebäude an der Hauptstraße erhalten ein neues 'Gesicht'
+ es wird Fläche für Einzelhandel geschaffen, was die Vielfalt und die 'Zentralität'[35] des Geländes erhöht
- die Flächen für den Einzelhandel liegen in der 2. Reihe
- eine Anbindung der benachbarten Grundstücke ist nur schwer möglich

Variante 2 (langfristige Lösung)

Das gesamte Gelände (Autohaus und Spedition) wird abgeräumt, es werden keine Gebäude erhalten.
Die beiden Flächen sowie die östlich angrenzenden Grundstücke werden zu einem neuen Quartier mit dem Schwerpunkt Wohnen entwickelt. Lediglich entlang der Rondorfer Hauptstraße wird Mischnutzung ausgewiesen.

+ die neue Nutzung würde sich in den Bestand einfügen und ein zentrales aber ruhiges Wohnquartier schaffen
+ die Gemengelage erfährt eine Neuordnung und die unbefriedigende Situation an der Hauptstraße wird durch Abbruch gelöst
+ es wird ein attraktiver Wohn- und Einzelhandelsstandort geschaffen
- Gebäude, die mit verhältnismäßig wenig Kosten zu einem Jugend- bzw. Bürgerzentrum umgebaut werden könnten, gehen verloren
- eine reine Wohnfunktion entspricht nicht der zentralen Lage des Grundstücks

Zusammenfassend ist zu sagen, dass Variante 1 zu verwirklichen ist. Aus den Aussagen der Rondorfer geht deutlich hervor, dass Räume für ein Bürgerzentrum gesucht werden. Für diese sind jedoch keine Mittel der Stadt vorgesehen. In den ehemaligen Speditionsgebäuden ist ausreichend Platz vorhanden, ein Umbau wäre mit wenig Mitteln und in Eigeninitiative der Bürger möglich. Die großen Flächen können auch noch das gewünschte Jugendzentrum aufnehmen.

6.2.5 Weiterführende Schule

In Rondorf besteht der Wunsch nach einer weiterführenden Schule, einem Gymnasium. Die Gründe dafür sind folgende Bedürfnisse:

- Sportplatz
- Hallenplätzen
- Aula als Veranstaltungshalle für Kultur und Freizeit.

Darüber hinaus würde der Bau dieser Schule zu einer Entlastung des überbesetzten Busverkehrs führen.

Durch den Brand in der Gesamtschule Rodenkirchen bestehen für den Bau eines Gymnasiums in Rondorf neue Chancen, da die Gesamtschule nicht mehr in dieser Größenordnung neu aufgebaut wird.
Zum Bau des Gymnasiums ist zu sagen, dass es von Seiten der Stadt Köln bis-

35 Hier wird der Begriff Zentralität mit der Empfindung der Menschen für sie wichtige Orte verstanden.

her keine konkreten Planungen zu diesem Thema gibt. Nach Ansicht der Stadt Köln sind im Umkreis weiterführende Schulen in ausreichender Zahl vorhanden und es besteht somit zur Zeit kein weiterer Bedarf. Aus diesem Grund nimmt sich nun die evangelische Gemeinde dieses Problems an. Zur Zeit prüft die Diakonie, ob sich der Bau der weiterführenden Schule in Rondorf rechnet.

Standort
Im Rahmen der 1. Werkstatt wurde von Rondorfer Bürgern als Standort für eine weiterführende Schule das Gelände der Entsorgungsanlage am südlichen Ortsrand Ecke Bödinger Straße genannt. Begründet wurde der Vorschlag mit der zentralen Lage im Einzugsbereich der Stadtteile Meschenich, Rondorf und Immendorf. Eine Altlastenproblematik scheint trotz der bisherigen Nutzung nicht gegeben zu sein. Die Stadt Köln bevorzugt jedoch einen anderen Standort. Dieser sollte innerhalb des Rondorfer Siedlungsbereich liegen, zum Beispiel in der neu ausgewiesenen Wohnbaufläche im Nord-Westen Rondorfs. Dadurch wäre die Schule in den Ort integriert und an die zukünftige Stadtbahn angebunden.

6.2.6 Bauphasen der Entwicklungsfläche

Die Bebauung der Fläche bzw. die Erweiterung des Ortes soll von innen nach außen erfolgen, es soll also eine zunehmende Arrondierung des Ortsrandes stattfinden.
Um eine bessere Anbindung des Gebietes an den ÖPNV zu gewährleisten, wäre eine Entwicklung der gesamten Fläche erst mit Realisierung der Stadtbahn wünschenswert. Dieses entspricht nach grober Einschätzung der Stadt Köln einem Zeithorizont von ca. 10 - 15 Jahren.
Da aber andererseits der Kölner Wohnungsmarkt sehr angespannt ist und weiteres Wachstum prognostiziert ist, kann bei entsprechendem Bedarf die Bebauung der Fläche schon vorzeitig erfolgen.
Vorteilhaft wäre in diesem Falle, die Realisierung der Stadtbahntrasse zu beschleunigen. Bis dahin ist eine gute Anbindung durch den Busverkehr notwendig.[36]

Erschließung
Die Haupterschließungsstraße des Gebietes und die Stadtbahntrasse haben die selbe Trassenführung. Bei einer späteren Realisierung der Stadtbahnanbindung wird diese später in die Erschließungsstraße eingebunden. Der Verlauf der gemeinsamen Trasse ist Beikarte 3 im Rahmenplan zu entnehmen. Im Westen wird die Straße an die Kapellenstraße angeschlossen, worüber die B 51 Richtung Köln/Meschenich erreicht werden kann sowie über die neue Umgehungsstraße L 92n der Autobahnanschluss an die BAB 555 im Osten Rondorfs.
Im Norden erfolgt die Anbindung über den Weißdornweg, der auch die Autobahn BAB 4 überquert. Im weiteren Verlauf muss eine Verbindung zum

36 Vgl. dazu Kapitel 5.3.3.

Verteilerkreis Süd hergestellt werden. In diesem Zusammenhang ist auf das Wasserwerkswäldchen besonders Rücksicht zu nehmen. Dessen Funktionen für Naturschutz und Landschaft, Freizeit und Erholung dürfen nicht übermäßig beeinträchtigt werden. Auch ist in diesem Sinne der Radverkehr neu zu regeln.[37] Die Haupterschließungsstraße entlastet zusätzlich die Rondorfer Hauptstraße. Da sie neben ihrer Funktion als Sammelstraße für die neuen Baugebiete auch unweigerlich Durchgangsverkehr aufnehmen wird, sind hier verkehrslenkende- und –beruhigende Maßnahmen notwendig. Dieses sind Fahrgassenversätze, eine straßenbegleitende Bebauung und Begrünung. An Kreuzungspunkten sollen kleine Kreisverkehre entstehen.

Bauphase I:
In der ersten Bauphase wird die neue Ortsmitte, die Fläche 'Hinter dem Büchelhof' realisiert. Die Erschließung erfolgt von der Rondorfer Hauptstraße. Zunächst wird der Platz mit seiner höher verdichteten angrenzenden Bebauung (Supermarkt, Drogeriemarkt, Bistro und Restaurant und Altenwohnungen) verwirklicht. Anschließend wird nun die Wohnbebauung mit dem Kindergarten und dem Bolzplatz realisiert. Hier ist eine Baustellenzufahrt, die westlich des Johannishofes über den Grünzug hinweg zur Fläche führt, zu erstellen. Zweck dieser Zufahrt ist das Heraushalten des Baustellenverkehrs aus der neuen Ortsmitte, um die Attraktivität und die Funktionen der angesiedelten Nutzungen nicht zu beeinträchtigen. Nach Fertigstellung des Gebietes wird diese Zufahrt wieder entfernt und die gesamte Erschließung erfolgt über die Zufahrt zur Rondorfer Hauptstraße.

Bauphase 2:
Die zweite Bauphase der Entwicklung des Gebietes bildet die Fläche nördlich des Birkenweges mit der westlichen Grenze der weitergeführten Straße Am Höfchen. Die Erschließung erfolgt durch die Fortführung des Lerchenwegs, der Straße Am Höfchen und des ersten Abschnitts der Haupterschließungsstraße.

Bauphase 3:
Die nächste Bauphase bildet die Fläche westlich des Johannishofs, die durch den Grünzug begrenzt wird. Die Erschließung dieses Bauabschnittes soll ebenfalls durch die Haupterschließungsstraße des Gebietes erfolgen. Deren Bau erfolgt von der Kreuzung Kapellenstraße/Husarenstraße aus Richtung Norden. Von dieser Straße werden Stichstraßen die Fläche in vier Abschnitte einteilen, um eine Realisierung von kleinen Quartieren zu ermöglichen.
In diesem Abschnitt könnte auch die weiterführende Schule ihren Standort finden und wäre möglicherweise auch als Mischgebiet für Gewerbebetriebe interessant, wobei auf die Nachbarschaft zum denkmalgeschützten Johannishof besondere Rücksicht zu nehmen ist. Eine Verbindung zum Grünzug könnte hier die Entwicklungsfläche vom Bestand abgrenzen. Da diese Fläche den Ortsrand

37 Vgl. dazu Kapitel 6.2.1

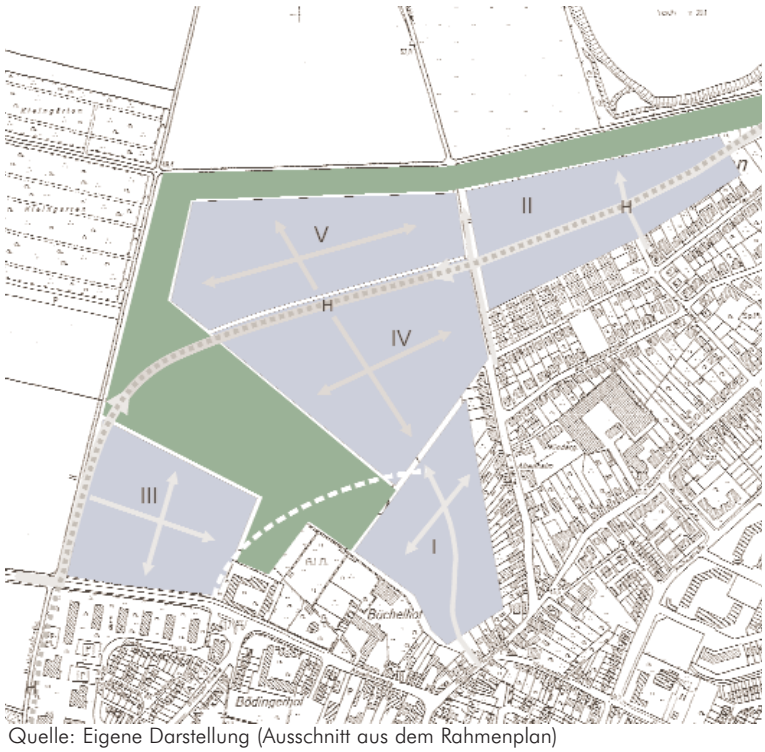
und den Ortseingang darstellen, ist auf hohe städtebauliche und landschaftsgestalterische Qualität Wert zu legen.

Bauphase 4:
Den vierten Bauabschnitt bildet die Fläche nördlich des ersten Baugebietes und südlich der Haupterschließungsstraße. An diesem Punkt ist die Haupterschließungsstraße zusammengewachsen. Von ihr geht in der Höhe des bestehenden oder zukünftigen Haltepunktes eine Verbindungsstraße zum ersten Bauabschnitt. Zu diesem Zeitpunkt ist es von besonderer Bedeutung, die Haupterschließungsstraße der ersten entwickelten Fläche am nördlichen Ende des Platzes für den motorisierten Verkehr zu schließen, da sie den zusätzlich entstehenden Verkehr nicht mehr aufnehmen kann, ohne das Umfeld zu beeinträchtigen und zu stören.
Die Bebauung um den Haltepunkt wird verdichtet. Als hoch frequentierter Ort wird dort ebenfalls ein Platz mit angrenzendem Einzelhandel (zum Beispiel ein weiterer Supermarkt) verwirklicht.
Der Bedarf nach einer zweiten Grundschule sowie mindestens eines weiteren Kindergartens und einer Tagesstätte wird in dieser Bauphase erfüllt.

Bauphase 5:
Die letzte Bauphase befindet sich nördlich der Haupterschließungsstraße. Von ihr werden Erschließungsstraßen die Fläche in kleine Quartiere aufteilen. Die Bebauung zur Landschaft hin wird offen und gelockert sein.

Grünzug:
Der Grünzug wird aus klimatischen Gesichtspunkten von einer Bebauung freigehalten. Auch darf aufgrund der Lüftungsfunktion nicht die gesamte Fläche mit Bäumen bestanden sein. Die Randbereiche übergehend zur Siedlung werden parkähnlich gestaltet. Ansätze können dabei durch private Initiativen entstehen. Ein Beispiel wäre die Anlage eines 'Lebensbaumwaldes'. Aber auch intensivere Nutzungen, wie zum Beispiel Sport- und

Abbildung 40: Bauphasen des Entwicklungsgebietes



Quelle: Eigene Darstellung (Ausschnitt aus dem Rahmenplan)

Spielflächen und ein Reiterhof, sollen hier ihren Standort haben. Im Innenbereich entstehen sukzessiv Vegetation und Wiesenflächen. Die Gestaltung und Bepflanzung des Grünzuges kann auch durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stattfinden.