



Der Oberbürgermeister
Bauverwaltungsamt
62, 621/2
Stadthaus, Willy-Brandt-Platz 2,
50679 Köln

22.12.2015
Herr Keller
Tel. (02 21) 221-22733
Fax (02 21) 221-23639

N I E D E R S C H R I F T

über die Bürgerinformationsveranstaltung des Landesbetriebs Straßenbau NRW zum Vorhaben „Fortführung der Ortsumgehung Köln-Meschenich bis zur A 4-Anschlussstelle Köln-Eifeltor“

Veranstaltungsort: Köln-Meschenich, Aula der Grundschule Kettelerstr. 14

Termin: 19.10.2015

Beginn: 19 Uhr

Ende: 22:10 Uhr

Besucher: ca. 120 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/innen:

Vorsitzender:

Herr Bezirksbürgermeister Homann

Landesbetrieb Straßenbau NRW:

Frau Worms

Herr Laufenberg

Herr Dr. Hess

vom Ing.-Büro Kocks Consult GmbH

Frau Geradi

vom Büro RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Verwaltung:

Frau Müller, stellv. Leiterin Bauverwaltungsamt

Herr Pütz, Bauverwaltungsamt,

Herr Keller, Bauverwaltungsamt

Niederschrift:

Herr Keller

Herr Homann, Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Rodenkirchen, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Er stellt das Podium vor und weist darauf hin, dass es sich um eine freiwillige Veranstaltung des Landesbetriebs handelt, bei der es nicht um die eigentliche Ortsumgehung Meschenich geht, sondern um die Linienabstimmung zur Fortführung der Ortsumgehung mit Anbindung an die A 4. Dieses Verfahren ist vorgeschaltet, damit es mit dem Verfahren zur Ortsumgehung weitergehen kann. Herr Homann erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Handhabung der Wortmeldezettel. Er informiert darüber, dass Fragen und Anregungen auch nachträglich noch beim Bauverwaltungsamt der Stadt Köln, Willy-Brandt-Platz 2, angebracht werden können und auch im Bezirksrathaus entgegengenommen werden. Anschließend übergibt Herr Homann das Wort an den Projektleiter des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Herrn Laufenberg.

Herr Laufenberg bedankt sich für die Begrüßung und teilt zum weiteren Ablauf der Veranstaltung mit, dass seine Kolleginnen und Kollegen die fachlichen Dinge vortragen werden. Zunächst wird Frau Worms den Verfahrensablauf zur Linienabstimmung und die darauf folgenden weiteren Schritte erklären. Danach wird Herr Dr. Hess die technische Planung vorstellen und Frau Geradi die Landschaftsplanung. Im Anschluss daran kann dann in die Diskussion eingestiegen werden.

Frau Worms beginnt mit einer Powerpoint-Präsentation und erklärt den Ablauf des Planungsprozesses vom Beginn bis zum Ende. Als erstes ist aufgrund von Eingaben aus der Politik oder von Bürgern festzulegen, wo Bedarf an einer neuen Straße besteht. Der Bedarf - wie in diesem Fall eine Bundesstraße - wird dem Bundesverkehrsministerium gemeldet. Wird die Straße dort in die Bundesfernstraßenbedarfsplanung aufgenommen, hat der Landesbetrieb die Aufgabe, mit der Planung zu beginnen. Einen konkreten Planungsauftrag hat der Landesbetrieb vom Bundesverkehrsministerium im Jahre 2008 bekommen. Anschließend wurde mit den Grundlagenermittlungen begonnen. Dies ist unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt. Das sind zum Beispiel Wasserbehörden, Landschaftsbehörden, große Leitungsunternehmen, die Kommunen - also in diesem Fall die Stadt Köln und auch der Rhein-Erft-Kreis - oder die Landwirtschaftskammer und die Forstverwaltung. Ein Fachbüro hat eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, d. h. die Verkehrsströme wurden ermittelt, die Daten der Verkehrszählungen ausgewertet und es wurde geprüft, welche Auswirkungen auf das Verkehrsnetz entstehen. Es wurde dann eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Darin wird der Planungsraum analysiert und die Auswirkungen auf die Schutzgüter näher beschrieben, bezeichnet und bewertet. In einem straßenplanerischen Variantenentwurf wurde ausgearbeitet, wie mögliche Straßenführungen von A nach B betrieben werden können. A ist im vorliegenden Fall das Ende der Ortsumgehung Meschenich und B die Anschlussstelle Eifeltor. In Abstimmung mit den Verkehrsministerien von Bund und Land wurde abgewogen, welche der untersuchten Varianten in das Linienabstimmungsverfahren eingebracht werden sollen und welche davon als Vorzugslinie ausgewählt wird. Damit ist die Voruntersuchung abgeschlossen.

Jetzt erfolgt die Beteiligung der Bürger, indem diese Informationsveranstaltung durchgeführt wird und die Unterlagen im Stadthaus Deutz und im Bezirksrathaus Rodenkirchen offengelegt werden. Die Bürger sind aufgefordert, bis zum 25.11.2015 über die Kommune - in diesem Fall die Stadt Köln - ihre Stellungnahme abzugeben. Anschließend wird die politische Vertretung der Stadt Köln darüber entscheiden, wie sie die Bürgermeinungen wertet und welche Variante sie befürwortet. Die Entscheidung wird dem Landesbetrieb mitgeteilt. Danach wird der Landesbetrieb einen Beteiligungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange durchführen und seine Vorzugslinie vorstellen und diskutieren. Der Landesbetrieb muss eine Abwägung treffen. Darüber, welche Belange vorgehen, ob zum Beispiel Naturschutzbelange im Range vorgehen oder die straßenplanerischen Belange, ob die Bürgerbelange im Range vorgehen oder eben die Straßenplanung, kann der Landesbetrieb nicht selbst entscheiden. Er muss nur nachweisen, dass er überhaupt eine Abwägung getroffen hat. Als Vorhabenträger, der eine Verbindung von A nach B schaffen will, hat er ein anderes Ziel, als zum Bei-

spiel die Naturschutzbehörde, die unter Umständen überhaupt keine Straße in dem Raum haben will, oder die Landwirtschaftskammer, die Industrieansiedlung oder andere Beteiligte. Steht eine Vorzugsvariante fest, beginnt die Entwurfsplanung. Das ist die Feinplanung im Maßstab 1:1000, 1:500 oder 1:250. Diese muss nochmals genehmigt werden, bevor die Planfeststellung beginnen kann. Im Planfeststellungsverfahren hat jeder betroffene Bürger ein Klagerecht. Wenn das alles überstanden ist und die Planung steht, kann die Ausführungsplanung erarbeitet werden. Der Bau kann dann beginnen. Wann es soweit sein wird, ist nicht zu beantworten.

Bezug nehmend auf ein Transparent, auf dem die Ortsumgehung gefordert wird, führt Frau Worms aus, dass dem Landesbetrieb aufgegeben worden ist, zunächst die Fortführung der Ortsumgehung bis zur A 4 zu planen und hierfür das Linienabstimmungsverfahren durchzuführen. Erst wenn die Linienbestimmung erfolgt ist, kann es mit der Ortsumgehung, die sich ja bereits im Planfeststellungsverfahren befindet, weitergehen.

Zur Erläuterung der Straßenplanung gibt Frau Worms das Wort weiter an Herrn Dr. Hess.

Herr Dr. Hess stellt sich vor und beginnt anhand einer Powerpoint-Präsentation mit der Darstellung der untersuchten Varianten. Er zeigt den Planungsraum auf und die Zwangspunkte, die es dort gibt. Der Planungsabschnitt ist begrenzt durch die K 27 im Süden, durch die A 4 im Norden, durch die Straße Am Eifeltor im Westen und durch die Brühler Landstraße im Osten. Zwangspunkte sind z. B. eine Industrierußanlage, der Konraderhof, die Melia-Deponie, das Güterverkehrszentrum, der bestehende Anschluss an die Autobahn, der Ortsteil Höningen und natürlich auch die Kleingartenanlage.

Zur Ortsumgehung teilt Herr Dr. Hess mit, dass im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zurzeit ein Deckblatt erstellt wird. Er zeigt auf einer Folie den Verlauf der Ortsumgehung.

Bei dem jetzigen Abschnitt, also die Fortführung der Ortsumgehung, ist das Ziel die Planung einer Bundesfernstraße. Die Bundesfernstraße hat eine bestimmte Funktion, das heißt, es müssen bestimmte Verkehre abwickelt werden mit bestimmten Verkehrsqualitäten. Dazu gibt es Richtlinien und Vorschriften, nach denen man sich zu orientieren hat. In diesen Richtlinien und Vorschriften ist zum Beispiel definiert, mit welchen Radien eine solche Straße trassiert werden muss, also wie eng eine Kurve sein darf oder wie weit sie sein muss, in welchen Verhältnissen solche Radien zueinander stehen dürfen, wie lang eine Gerade sein darf, usw. Auch die Knotenpunkte spielen da eine wichtige Rolle, das heißt Kreuzungen, Kreisverkehre etc. müssen entsprechend berücksichtigt werden. Aktuell geht es um die Linie, d.h. wo soll die Straße in Zukunft verlaufen und wie sehen die Knotenpunkte aus. In dem Planungsraum gibt es zwei Bereiche: das eine ist der Bereich, wo eine neue Straße gebaut werden soll, zum anderen ist es ein „Überlagerungsstrecke“ genannter Bereich, wo eine bestehende Straße für die Weiterführung der B 51 genutzt werden soll. Wichtig hierbei ist das Wort „anbaufrei“. Anbaufrei heißt nicht, dass an der Straße keine Häuser stehen dürfen, sondern anbaufrei heißt, dass es an dieser Straße keine Grundstücksanschlüsse gibt. Jeder Anschluss an eine anbaufreie Straße erfolgt über einen geregelten Knotenpunkt, d. h. über eine Einmündung, die beschildert sein muss, oder über einen Kreisverkehr oder ähnliches.

Der Prognosehorizont für die Verkehrsnachfrage bezieht sich auf das Jahr 2025. Auf diese Werte ist die vorgestellte Planung ausgelegt. Es wurden insgesamt 5 Varianten betrachtet, wobei zwei Varianten, nämlich die Varianten 4 und 5, schon frühzeitig ausgeschlossen wurden. Die Variante 5 sah eine Weiterführung auf der Brühler Landstraße und den Bau einer neuen Anschlussstelle an der A 4 - dort, wo die Brühler Landstraße heute die A 4 unterquert - vor. Dazu gibt es eine sehr umfangreiche verkehrstechnische Untersuchung mit Microsimulationen, die gezeigt hat, dass dann die A 4 nicht mehr funktioniert.

Die zweite ausgeschlossene Variante ist der Ausbau der K 27 und die Nutzung der Straße Am Eifeltor vom heute bestehenden Kreisverkehr aus nach Norden. Hier hat sich herausgestellt, dass der Platz, der dort zur Verfügung steht, nicht ausreicht, um eine den Anforderungen entsprechende Verkehrsanlage erstellen zu können.

Gegen diese Aussage erhebt sich lautstarker Widerspruch aus den Besucherreihen. Herr Bezirksbürgermeister Homann bittet eindringlich darum, zunächst weiter dem Vortrag zuzuhören und anschließend Fragen und Einwendungen vorzutragen.

Herr Dr. Hess fährt in seinem Vortrag fort und erläutert, dass eine Bundesfernstraße nicht nach den Kriterien für eine Kreisstraße gebaut werden kann. Es sind drei Varianten näher untersucht worden. Die Variante 1 beginnt an der Brühler Landstraße, verschwenkt dann nördlich vom Konraderhof nach Westen, verläuft südlich von Höningen, südlich der Kleingartenanlage und nördlich der ehemaligen Deponie, stößt dort auf die Straße Am Eifeltor und nutzt dann die Straße Am Eifeltor bis zum Anschluss an die Autobahn.

Zu dem Autobahnanschluss muss gesagt werden, dass die Kosten für die Umgehungsstraße unter anderem deshalb so hoch sind, weil man diese Anschlussstelle umbauen und die Autobahnbrücke neu bauen muss.

Die Variante 2 ist eine Variante, die direkt parallel zu der Industrierußanlage verläuft und dann östlich der Melia-Deponie und später dann etwas südlich der Gasleitungsstrasse wiederum auf die gleiche Linie einschwenkt wie die Variante 1.

Die Variante 3 rückt etwas weiter von der Industrieanlage ab und stößt südlich der Deponie auf die Straße Am Eifeltor.

Die L 92 würde über einen Knotenpunkt an die neue Bundesstraße angeschlossen. Bis zum Konraderhof wird die Straße weiter geführt, dort wird eine Wendeanlage erstellt. Im Bereich der Industrierußanlage wird das keine Landesstraße mehr sein. Ob das eine Werksstraße oder irgendwas anderes wird, ist noch nicht geklärt.

Die Gesamtausbaulänge der Variante 1 beträgt 2,6 Kilometer, davon 1,5 Kilometer Neubau und 1,1 Kilometer Ausbau. Im Neubaubereich wird die Fahrbahn 8,50 m breit sein. Im Bereich Eifeltor wird es zwei Fahrstreifen pro Richtung geben, um die Verkehre dort entsprechend abwickeln zu können. Die Baukosten betragen 12,6 Millionen EUR.

Die Variante Nr. 2 ist 600 Meter länger als die Variante 1, es ist ein Neubau von 2,1 Kilometer erforderlich und ein Ausbau von 1,1 Kilometer; sie ist ungefähr 1,2 Millionen EUR teurer als die Variante 1.

Wichtig in der gesamten Betrachtung ist der Lärmschutz. Es gibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz, das Lärmgrenzwerte vorgibt. Zur Einhaltung dieser Lärmgrenzwerte sind sowohl bei der Variante 2 als auch bei der Variante 1 Lärmschutzanlagen vorgesehen. Ob das nachher ein Lärmschutzwall ist oder eine Lärmschutzwand oder eine Kombination von beiden, ist noch offen.

Die Variante Nr. 3 unterscheidet sich dadurch von den anderen Varianten, dass sie weiter südlich auf die Straße Am Eifeltor trifft und dass sie weiter abrückt von der Industrierußanlage, so dass man bei dieser Variante nicht so wie zum Beispiel bei der Variante 2 auch Schutzmaßnahmen vorsehen muss. Die Variante 3 hat eine Länge von ca. 3,3 Kilometer und kostet 13,6 Millionen EUR.

Zu den entscheidungsrelevanten Merkmalen für die Variantenauswahl gehören insbesondere die Umweltbelange. Hierbei hat die Variante 1 gegenüber der Variante 2 deutliche Vorteile. Gegenüber der Variante 3 hat sie geringere Vorteile, steht aber insgesamt auch positiv da. Bei der Entlastung der K 27 ist die Variante 1 nicht ganz so effektiv wie die Varianten 2 und 3. Die Kosten sind bei der Variante 1 ca. 1,2 Millionen EUR bzw. 1 Million EUR günstiger als bei den anderen beiden Varianten. Ein ganz maßgebender Vorteil bei der Variante 1 ist, dass sie eher den Vorschriften einer verkehrssicheren Trassierung entspricht.

In der Straßenplanung spricht man von Relationstrassierung. Relationstrassierung heißt, dass man aneinander folgende Kurvenradien aufeinander abstimmen soll. Die Radien müssen in einem bestimmten Verhältnis zueinander stehen, so dass der Autofahrer beim Durchfahren einer Kurve schon abschätzen kann, wie groß die nächste Kurve ist. Auch soll man zwischen Kurven nicht zu lange Geraden einbauen, um einen harmonischen Verkehrsfluss zu erzielen und keine Geschwindigkeitsspitzen zu bekommen. Hier hat die Variante 1 Vorteile gegenüber den Varianten 2 und 3.

Ein weiteres entscheidungsrelevantes Merkmal ist der Städtebau. In Bezug auf den Ortsteil Höningen ist es so, dass alle Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können, sowohl bei Tag als auch bei Nacht, auf den Freiflächen und auch in allen Geschossen. Es ist klar, dass die Variante 3 weiter von der Wohnbebauung weg liegt und daher vom städtebaulichen Aspekt her schon positiver zu bewerten ist als die anderen. Aber auch bei den Varianten 1 und 2 können alle Immissionsgrenzwerte, also praktisch alle gesetzlichen Auflagen, eingehalten werden.

Aus diesen Überlegungen folgt der Vorschlag des Vorhabenträgers für die Linienabstimmung, dass die Variante 1 die Vorzugstrasse ist. In der Linienabstimmung wird der grundsätzliche Verlauf der Straße definiert, ohne dabei straßenbautechnische oder verkehrstechnische Details festzuschreiben. Maßgebend ist, dass man in dieser Phase die Linie feststellen will und dass man darauf aufbauend die weitere Planung konkretisieren kann.

Herr Dr. Hess beendet seinen Vortrag und bittet Frau Geradi aufs Podium.

Frau Geradi begrüßt alle Teilnehmer und beginnt mit der Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie. Die Erstellung dieses sehr umfangreichen Gutachtens begann unter Mitwirkung von Diplombiologen bereits im Jahre 2008, um eine hieb- und stichfeste Plangrundlage zu haben. In einem ersten Schritt erfolgt eine umfassende Bestandserhebung und –bewertung der Schutzgüter. Im Gesetz ist vorgegeben, was zu prüfen ist. Die Bedeutung und die Empfindlichkeit werden bewertet. Daraus resultiert dann eine Raumwiderstandskarte, auf der die einzelnen Schutzgüter übereinander gelegt werden, um relativ frühzeitig im Verfahren herauszufinden, wo es sogenannte „konfliktarme Korridore“ gibt.

In einem zweiten Schritt erfolgt dann eine Wirkungsanalyse. Da wird dann genau betrachtet, welche Auswirkungen das Vorhaben draußen vor Ort hat. Das sind z. B. Trennwirkungen, Versiegelungen, Lärm, Schadstoffeintrag etc.

Im dritten Schritt werden die Erkenntnisse von den vorherigen Planungsschritten über die Trassen gelegt und analysiert, wo welche Flächen von diesen unterschiedlichen Bedeutungen und Empfindlichkeiten konkret betroffen sind. Diese Betroffenheiten werden als „gering“, „mittel“ oder „hoch“ eingestuft.

Das Untersuchungsgebiet umfasst 290 Hektar. Anhand von Karten und Fotos vermittelt Frau Geradi einen Eindruck vom Untersuchungsgebiet. Auf der Raumwiderstandskarte ist dargestellt, wo es Flächen mit einem hohen Raumwiderstand gibt. Es sind größtenteils Flächen, die aus Gründen des Biotop- und Artenschutzes einen solchen Widerstand aufweisen, aber

auch Flächen, auf denen es sehr viele bodenarchäologische Funde gibt. Natürlich gibt es auch Flächen mit einer Wohnnutzung und Flächen mit anderen Sachgütern, z. B. unterirdisch verlaufende Leitungen und Hochspannungsleitungen.

Keine der drei Trassenvarianten ist komplett konfliktfrei. Die Trassenvariante 1 hat die geringste Streckenlänge und somit die geringste Versiegelung, weist jedoch bezüglich der Schutzgüter „Erholung“ und „Landschaftsbild“ sowie dem Schutzgut „Wohnen“ mehr Beeinträchtigungen auf. Anders als bei Variante 3 gibt es keinen Konflikt mit bodenarchäologischen Funden.

Insgesamt ergibt sich aus der Umweltverträglichkeitsstudie, dass die Varianten 1 und 3 knapp beieinander liegen. Die Variante 1 schneidet um einen Punkt besser ab.

Frau Geradi beendet ihren Vortrag und bedankt sich für die Aufmerksamkeit.

Herr Bezirksbürgermeister Homann ergreift wieder das Mikrofon und stellt nochmals klar, dass die Veranstaltung dazu dient, Fragen der Bürger zu beantworten und Anregungen entgegen zu nehmen; die anwesenden Politiker werden sich hier nicht zu Wort melden sondern später über das Vorhaben diskutieren. Sodann nimmt er die abgegebenen Wortmeldezettel zur Hand und eröffnet die Diskussion.

N. N. 1 stellt sich als stellvertretender Vorsitzender der Bürger- und Vereinsgemeinschaft Meschenich vor. Er fragt nach der Zusammenarbeit zwischen dem Landesbetrieb in Euskirchen und der Stadt Köln, die anscheinend nicht funktioniere, denn ansonsten hätte die Stadt Köln nicht das Grundstück verkauft, wo man jetzt die Variante 4 nicht mehr verwirklichen kann. Weiterhin fragt er nach dem Beginn des Baus der Ortsumgehung, die sich schon in der Planfeststellung befindet. Außerdem spricht er die Möglichkeit an, dass es später angesichts zunehmenden Verkehrs erforderlich werden könnte, bei Wahl der Variante 1 die Brühler Landstraße zu verbreitern und hierfür die dort vorhandenen Bäume zu fällen. Die Anwohner in Höningen würden dann noch mehr belastet.

Frau Worms erwidert, dass sie bei der Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Köln immer offene Türen und offene Ohren gefunden hat. Die Stadtverwaltung habe natürlich eigene Ziele unterschiedlicher Art und müsse dabei auch die Ansprüche Dritter erfüllen. Erst wenn es eine linienbestimmte Trasse gibt, können die Träger öffentlicher Belange - wie z. B. die Stadt Köln - den betreffenden Korridor von anderen Nutzungen freihalten. Die bestehenden Ansprüche müssen immer gegeneinander abgewogen werden und wer als Erster kommt, der ist im Vorteil.

N. N. 2, direkter Anlieger am Konraderhof, weist darauf hin, dass Wege sowohl für Fußgänger als auch für Pferde mit Anschluss an den Kölner Grüngürtel von großer Wichtigkeit sind. Diese sieht er in der Variante 1 in keinsten Weise berücksichtigt. Außerdem bemängelt er, dass bei den Varianten 2 und 3 keine Schallschutzvorkehrungen geplant seien. Ferner handele es sich nach seiner Kenntnis bei den Gehölzen zwischen Konraderhof und dem Industriebetrieb um Ausgleichsflächen für den damaligen Bau des Containerbahnhofs, in die man nicht ohne weiteres eingreifen dürfe. Er rügt die Umweltverträglichkeitsstudie, in der die Habitate von Schleiereule und Fledermaus auf dem Konraderhof fehlen würden. Schließlich kritisiert er, dass der Ausbau der K 27 seiner Ansicht nach mit Rücksicht auf den Industriebetrieb mit seinem gelegentlichen Schienenverkehr aufgegeben wurde.

Herr Dr. Hess antwortet, dass im Rahmen der weiterführenden Planung Lösungen für Wegeverbindungen für Fußgänger und Reiter erarbeitet werden. Bei der Variante 2 ist ein

Lärmschutzwall vorgesehen. Im Übrigen müssen die Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eingehalten werden, egal, welche Variante zum Zuge kommen wird. Zur Nutzung des heutigen Kreisverkehrs im Zuge der K 27 mit der Querung der Industriebahn liegen heute keine Pläne vor, anhand derer man das darstellen kann. Da zu erwarten ist, dass diese Diskussion in allen Verfahrensschritten aufkommt, wird der Landesbetrieb im weiteren Verfahren hierzu etwas vorstellen. Die Bezirksregierung wird sicherlich im Planfeststellungsverfahren hinterfragen, ob die Anregungen der Bürger bei der Abwägung Berücksichtigung gefunden haben.

Frau Geradi führt zur Frage nach dem Konraderhof aus, dass dieser eindeutig als ein Konfliktschwerpunkt identifiziert worden ist. Es wurde kein Tatbestand festgestellt, wonach aus artenschutzrechtlichen Gründen ein Straßenausbau in diesem Bereich nicht möglich wäre.

Frau Worms ergänzt hinsichtlich der Ausgleichsflächen, dass sowohl Ausgleichsflächen der Stadt Köln als auch Ausgleichsflächen der Bundesstraßenverwaltung im Zusammenhang mit der Errichtung der Anschlussstelle Eifeltor an der A 4 betroffen sind. Angenommen, die Variante 1 würde weiter verfolgt, müssten bei der Ausgleichsflächenplanung die vorhandenen Ausgleichsflächen natürlich doppelt bewertet, d.h. doppelt kompensiert werden.

N. N. 3 schließt sich dem Einwand von N. N. 2 bezüglich der Ausgleichsflächen an. Sie weist darauf hin, dass bei der Variante 2 eine Ölleitung betroffen wäre. Ferner spricht sie das rückzubauende Teilstück der B 51 an, das von vielen Leuten, die in die Stadt wollen und die Autobahn meiden möchten, genutzt wird. Zudem bemängelt sie, dass zu viel von „Kulturgütern“ gesprochen werde und die Belange der Höninger und der Schrebergärtner zu wenig Beachtung finden. Von Ausgrabungsstätten habe sie noch nie etwas gesehen.

Herr Dr. Hess antwortet, dass die Brühler Landstraße bei der Variante 1 von der heutigen Einmündung der K 27 bis zu dem Punkt, wo die neue Umgehungsstraße einmündet, zurückgebaut wird. Der Radweg in diesem Abschnitt soll erhalten bleiben, genauso wie die weiterführende Radwegeverbindung Richtung Innenstadt. Die Fahrbahnflächen werden zurückgebaut und auch Teile der L 92 werden zurückgebaut. Wer wie bisher über die Brühler Landstraße Richtung Innenstadt fahren will, muss einen Abzweig am Knotenpunkt B 51n / L 92 nutzen. Über diesen Abzweig gelangt man zum Knotenpunkt L 92 / Alte Brühler Landstraße und kann dort in Richtung Innenstadt abbiegen. Die L 92 erhält in Höhe des Konraderhofs eine Wendeanlage, der Rückbau erstreckt sich auf das Teilstück bis zum Industriebetrieb.

Zur Ölleitung führt **Frau Worms** aus, dass alle Leitungsträger von Anbeginn an beteiligt worden sind. Auch im weiteren Verfahren wird dies der Fall sein.

Die Frage nach den Bodendenkmälern beantwortet **Frau Geradi**. Die Fundstellen der Bodendenkmäler sind vom Römisch-Germanischen Museum benannt worden. Wenn im Bereich von Bodendenkmälern gebaut werden soll, muss eine Prospektion gemacht werden.

N. N. 4 fragt, ob der Ausbau einspurig oder zweispurig in jede Richtung erfolgen soll. Außerdem spricht der die Möglichkeit an, den Zusatzverkehr in die Stadt Köln anders zu regeln und diesen Verkehr einzudämmen. Dies funktioniere nur mit der nächsten Baustufe der Stadtbahn, für die es einen Park-and-Ride-Platz im Meschenich-Süd geben soll. Außerdem sei zu berücksichtigen, dass die Leute, die aus der Eifel mit dem Auto nach Köln fahren, auch weiterhin die Brühler Landstraße durch Höningen nehmen werden und nicht zur Autobahn fahren.

Herr Bezirksbürgermeister Homann wirft hierzu ein, dass es tatsächlich eine „Planung“ der vierten Baustufe der Stadtbahn gibt, die aber in etwas weitere Ferne gerückt ist, weil vom Verteilerkreis an der Bonner Straße aus zunächst der Militärring überquert und dann die Autobahn unterquert werden muss, wofür zwei teure Bauwerke erforderlich sind. Es soll aber an Rondorf vorbei eine vierte Baustufe geben, wenn auch derzeit nur perspektivisch. Die Trasse hierfür wird freigehalten.

Herr Dr. Hess antwortet zur Frage nach den Fahrstreifen und nach der künftigen Verkehrsbelastung der Brühler Landstraße in Höningen, dass es zwischen Meschenich und der Straße Am Eifeltor pro Richtung einen Fahrstreifen geben wird. Die Straße Am Eifeltor wird auf zwei Fahrstreifen pro Richtung ausgebaut. Die für das Vorhaben erstellte Verkehrsprognose berücksichtigt auch die Änderungen im Straßennetz. Die Verkehrsprognose sagt aus, dass auf dem Abschnitt der Brühler Landstraße im Bereich Höningen in Zukunft am Tag 3.400 Fahrzeuge weniger fahren würden als heute. Heute sind es 16.300 und in Zukunft sind es 13.000. Durch die Umgehung kommt es also zu einer Entlastung auf diesem Abschnitt, es kommt natürlich nicht dazu, dass dort keiner mehr lang fährt.

N. N. 5- 10 aus Höningen wendet sich gegen eine Straßenführung nahe der Wohnbebauung. Er bemängelt, dass die von Frau Geradi vorgestellten Tabellen für Laien im Detail zu unübersichtlich seien und der Mensch in der Bewertung der Schutzgüter an vorletzter Stelle stehe. Er habe den Eindruck, dass Natur- und Tierschutz eine höhere Priorität habe als der Mensch. Außerdem kritisiert N. N. 5-10, dass die Fläche, die heute mit einer Lagerhalle bebaut ist, nicht für den Bau der Umgehungsstraße freigehalten worden sei. Er werde den Eindruck nicht los, dass man da des Geldes wegen die Fläche freigegeben habe. Schließlich möchte N. N. 5-10 wissen, warum nicht alle geprüften Varianten vorgestellt wurden, auch die vorher schon aussortierten. Er sieht für die beteiligten Betroffenen keine Chance, noch etwas zu ändern, da alles bereits beschlossen sei.

Herr Bezirksbürgermeister Homann weist bezüglich der Lagerhalle darauf hin, dass es schwierig ist, einem Grundstückseigentümer, der eine planungsrechtlich zulässige Halle bauen möchte, die Genehmigung hierfür zu versagen. Die Stadt kann nicht - übertrieben gesagt - einen 300 m breiten Streifen freihalten und von allen Eigentümern der betroffenen Grundstücke verlangen, dass sie darauf nichts mehr machen, weil vielleicht auf 20 m von diesen 300 m eine neue Straße gebaut werden könnte. Hinsichtlich der vorgestellten Varianten macht er nochmals darauf aufmerksam, dass es sich um die allererste Veranstaltung zu dem Vorhaben handelt und noch gar nichts beschlossen ist. Im Bezirksrathaus und im Stadthaus liegen die Unterlagen aus, die auch Informationen zu den weggefallenen Varianten beinhalten. Darüber hinaus kann man sich auch an Herrn Laufenberg vom Landesbetrieb wenden, der hierzu gerne Auskunft gibt.

Frau Geradi beantwortet den Einwand zur Bewertung der Schutzgüter. Die Reihenfolge der vorgestellten Schutzgüter entspricht den Vorgaben im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine Reihenfolge heißt aber noch lange keine Rangfolge. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung werden alle Umweltbelange abgearbeitet, d. h. sie sind gleichwertig zu prüfen und darzustellen. Der Mensch ist einer dieser Belange. Die Abwägung, welcher Belang höher zu bewerten ist, kann nicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen.

Herr Dr. Hess führt zum Thema „Lärmschutz“ aus, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, die Grenzwerte des Bundes-Immissionschutzgesetzes einzuhalten. Das heißt, je näher eine Straße an einem möglichen Immissionsort ist, umso größer werden die Lärmschutzanlagen. Wenn die Straße weiter abrückt, kann man die Immissionsgrenzen mit kleineren Lärmschutzanlagen einhalten. Das heißt, rückt die Straße 100 Meter von Höningen weg, ist der Lärm ohne Lärmschutzanlage vielleicht genau so hoch wie im Fall einer Näherführung an

Höningen mit Lärmschutzanlage. Den Lärm kann man mit üblichen Lärmschutzanlagen gut eindämmen. In Wohngebieten darf der Lärm nachts nicht höher als 49 db(A) sein. Bei Höningen handelt es sich um ein Wohngebiet.

Herr Bezirksbürgermeister Homann wirft ein, dass Höningen tatsächlich noch nicht als Wohngebiet ausgewiesen ist. Es könnte aber passieren, dass zusätzlich zu diesem Verfahren ein weiteres Verfahren eingeleitet wird, nämlich dass für Höningen ein Bebauungsplan aufgestellt wird. Und wenn Höningen einen Bebauungsplan bekommt, könnte es sein, dass es ein reines Wohngebiet wird. Dann gibt es höhere Grenzwerte für Höningen und einen höheren Schutz. Zuständig dafür wäre der Rat bzw. die Bezirksvertretung vor Ort. Alle Fraktionsvorsitzenden tendieren schon in die Richtung, das zu tun.

N. N. 11 trägt vor, dass ihm bisher nicht plausibel gemacht worden sei, warum die K 27 nicht zu einer Bundesstraße ausgebaut werden soll oder kann, weil nämlich die K 27 direkt auch ohne Lärmschutz gebaut werden könnte. Man könnte sie doch einfach verbreitern, da dort schon heute viele LKW von Süden kommend zum Eifeltor fahren. N. N. 11 bezweifelt zudem, dass der ganze PKW-Verkehr den Weg über die Umgehungsstraße nehmen wird. Wer nach Köln-Süd wolle, der werde nicht zur A4 fahren, sondern dem Linienweg des Busses 132 folgend durch Rondorf fahren. Weiterhin kritisiert N. N. 11, dass zwar Lärmschutz für Höningen geplant sei, die Kleingartenanlage aber dem Lärm ausgesetzt sei. Außerdem fragt er, was mit den Wohnwagen geschehen soll, die mit viel Mühe am Eifeltor untergebracht worden sind.

Frau Worms erläutert zur Frage nach dem Ausbau der K 27, dass diese im Vorfeld von vielen Beteiligten favorisierte Lösung daran scheitert, dass eine Aufständigung der B 51n über dem Kreisverkehr nicht mehr möglich ist, weil inzwischen auf einem hierfür benötigten Grundstück eine Halle errichtet wurde. Hieran habe wohl auch ein hohes wirtschaftliches Interesse seitens der Stadt Köln bestanden. Eine Tunnellösung wäre wegen der hohen Kosten nicht vertretbar. Einer Nutzung des Kreisels wird vom Rhein-Erft-Kreis, auf dessen Gebiet der Kreis teilweise liegt, nicht zugestimmt, weil ein Abfluss des Verkehrs über die Kreisstraße nach Westen Richtung Hürth-Hermülheim befürchtet wird.

N. N. 12, stellt sich als Geschäftsführer des Vereins „Aktiv für Meschenich“ vor und spricht sich für die Freihaltung einer Trasse für die vierte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn aus. Er fragt, ob die Variante 1 für die Bevölkerung leiser ist als die Variante 3. Außerdem nimmt er Bezug auf das Deckblattverfahren für die Ortsumgehung und möchte wissen, bei welcher Variante der Verkehr am schnellsten aus Meschenich bzw. von der neuen Ortsumgehung abfließt.

Herr Dr. Hess antwortet, dass ihm die genauen Verkehrszahlen und Leistungsfähigkeitsberechnungen zu den Knotenpunkten jetzt nicht präsent sind. **Herr Laufenberg** bietet an, die Verkehrszahlen, die nicht mit ausgelegt sind, bei ihm abzufragen. Bezüglich der Lärmemissionen der Varianten 1 und 3 führt **Herr Dr. Hess** aus, dass es tatsächlich so sein könnte, dass die weiter von der Bebauung entfernte Variante 3 ohne Lärmschutz leiser ist.

Eine Wortmeldung von **N. N. 13** zur möglichen Sperrung von Straßen während der Bauzeit wird dahingehend beantwortet, dass die Versorgung und Erreichbarkeit gewährleistet wird.

N. N. 14 will wissen, ob in die Planungen die neuesten Entwicklungen eingeflossen sind, zum Beispiel die Erweiterung Rondorfs um etwa 600 – 700 Häuser mit neuer Linienführung der Straßenbahn. Die L 92 - Kalscheurener Straße sieht er da nicht berücksichtigt. Diese

werde abgebunden, obwohl sie in der integrierten Raumanalyse, die es schon seit 2002 oder 2004 gebe, eine wesentliche Rolle habe, weil sie weiterführe zu einer Südumgehung von Rondorf und damit auch zu einer Entlastung von Meschenich beitrage. Er regt an, zunächst in einem ersten Schritt die Umgehung Meschenich vorzuziehen, um dann in einem zweiten Schritt die Fortführung nochmals in Ruhe zu überlegen. Außerdem setzt er sich kritisch mit dem an der Kalscheurener Straße ansässigen Industrieunternehmen auseinander, das maßgeblichen Einfluss auf die Planungen genommen habe.

Herr Laufenberg klärt darüber auf, dass es sich bei der L 92 - Kalscheurener Straße um eine alte Planung handelt, deren Verwirklichung nicht absehbar ist. Die L 92 ist nicht mehr im Bedarfsplan enthalten. Das galt auch schon einmal für die Fortführung der B 51n. Diese wurde jedoch wieder in den Bedarfsplan aufgenommen, um die Ortsumgehung umsetzen zu können.

N. N. 15 spricht sich dafür aus, erst einmal die Ortsumgehung zu bauen, egal wie man sich hinsichtlich der Fortführung entscheide. Sie findet es unerträglich, wenn Meschenich noch Jahre auf diese Umgehungsstraße warten müsste. Sie bezweifelt ferner, dass die Autofahrer, die jetzt über die Brühler Landstraße stadteinwärts fahren, künftig die Autobahn oder die Militärringstraße nehmen werden. Weiterhin führt N. N. 15 aus, dass sie immer noch glaube, dass die Variante „K 27“ die beste Variante ist und dass alles zu regeln und zu lösen sei. Unklar sei ihr, welche Position der Industriebetrieb einnehme, der Ein- und Ausfahrten habe und Bahngleise, die angeblich wichtig seien, aber so gut wie nie benutzt würden. Sie will wissen, wie das von den Entscheidungsträgern beurteilt werde und wer genau der Entscheidungsträger ist. Außerdem fragt sie nach, wie die Kosten kalkuliert werden, wo genau Lärmschutz gebaut wird und wie dieser aussieht.

Herr Laufenberg antwortet, dass es sich bei dem Industriebetrieb um einen Störfallbetrieb handelt, der unter die Störfallrichtlinie fällt und daher einen hohen Stellenwert hat. Geht man mit einem wichtigen Verkehrsweg wie einer Bundesstraße nahe an einem solchen Werk vorbei, drohen aus der Störfallverordnung Maßnahmen, die im Störfall getroffen werden müssten. Der Landesbetrieb wird hierzu noch ein Gutachten in Auftrag geben. Es ist nicht auszuschließen, dass ein sogenannter Achtungsabstand zu dem Werk eingehalten werden muss, der noch wesentlich weiter entfernt liegt als die Variante 3. Denkbar ist auch, dass die Strecke komplett eingehaust werden müsste oder dass im Störfall die Sperrung der Straße durch eine Schrankenanlage erforderlich würde. Das ist natürlich nicht das, was man für einen solchen Verkehrsweg anstrebt. Entscheidungsträger zur Variante oder zur Linienbestimmung ist der Bund als Auftraggeber für den Landesbetrieb. Der Bund wird das Land beteiligen. Die Kosten wurden nach den allgemein angewandten Sätzen ermittelt. Die Frage nach dem Lärmschutz lässt sich noch nicht im Detail beantworten. Bei der Variante 1 würde in jedem Fall ein Lärmschutz erforderlich. Wie hoch und wie lang dieser sein müsste, hängt von den weiteren Untersuchungen und dem Gebietscharakter ab.

N. N. 15 fragt nach, warum sich Hürth so sperren könne, wenn doch der Bund Entscheidungsträger sei.

Herr Laufenberg erwidert, dass in der Planfeststellung jeder Betroffene Einwendungen vorbringen und auch klagen kann. Der Bund als Finanzier und Auftraggeber muss sich reiflich überlegen, ob er in einem Rechtsstreit unter Umständen unterliegt oder nachbessern muss, oder ob er den Weg des geringsten Widerstands geht. Im vorliegenden Fall hat er sich für letzteres entschieden.

N. N. 17 aus Höningen erkundigt sich, warum man die Projekte nicht trennen könne. Seit Jahrzehnten werde an der Ortsumgehung geplant und jetzt werde kurz vor Erreichen des Ziels ein Stolperstein in den Weg gelegt. Gleichzeitig würden die Probleme von Meschenich nach Höningen verlagert. Im Übrigen verlaufe die geplante Straße durch ein Wasserschutzgebiet. N. N. 17 spricht auch nochmals die Variante 4 „K 27“ an und weist darauf hin, dass auf der linken Seite der Straße freie Felder seien, wo man ausbauen könnte. Dort gebe es weder mit Bewohnern von Meschenich noch mit Bewohnern von Höningen Probleme.

Herr Laufenberg antwortet, dass es im Wasserschutzgebiet Auflagen gibt, die der Vorhabenträger einhalten muss, auch wenn sich dadurch die Maßnahme verteuert. Die Trennung der beiden Projekte ist an den Einsprüchen von Seiten des Rhein-Erft-Kreises bzw. der Stadt Hürth und des Industriebetriebs im Zusammenhang mit der Planfeststellung für die Ortsumgehung im Jahre 2010 und die darin enthaltene Knotenpunktregelung an der K 27 gescheitert.

N. N. 18 aus Höningen bezweifelt die angegebenen Kosten und befürchtet Kostensteigerungen. Sie spricht sich dafür aus, dass die Kreuzung Kalscheurener Straße / Alte Brühler Landstraße bestehen bleibt, weil insbesondere der Verkehr nach Rondorf diesen Knotenpunkt nutzen können müsse. Sie befürchtet optische Beeinträchtigungen durch den notwendigen Lärmschutz und den Verlust des Naherholungsgebietes sowie eine Zunahme der Schadstoffbelastung.

N. N. 17 möchte noch wissen, warum die K 27 bei der Variante 4 höher gelegt werden müsste.

Herr Bezirksbürgermeister Homann und **Frau Worms** beantworten die Frage gemeinsam dahingehend, dass der Verkehr von der Umgehungsstraße aufgrund der Einwendungen des Rhein-Erft-Kreises bzw. der Stadt Hürth den Kreisverkehr „Am Eifeltor“ nicht treffen darf, sondern darüber hinweg nach Norden abgeleitet werden müsste. Unter der Aufständering könnte der innerörtliche Verkehr weiterhin den Kreisverkehr nutzen. Diese Lösung ist nicht mehr möglich, weil nicht genügend Platz zur Verfügung steht.

N. N. 19 fragt, wie die Höninger, Rondorfer und auch die Meschenicher zukünftig zum Karlscheurer Bahnhof gelangen können.

Herr Laufenberg räumt ein, dass hierfür ein kleiner Umweg notwendig wird und zeigt die Fahrtstrecke auf.

N. N. 20 spricht sich nachdrücklich dafür aus, die Variante 4 mit dem Ausbau der K 27 nochmals aufzugreifen, auch weil es die kostengünstigste Variante ist.

N. N. 21 möchte wissen, ob den Schrebergärten bei der Variante 1 Flächen weggenommen werde, weil das Deponie-Gelände nach dem Verkauf an ein Logistik-Unternehmen nicht mehr zur Verfügung stehe. Hinsichtlich des Lärmschutzes bezweifelt sie dessen Wirksamkeit bei bestimmten Wetterlagen. Sie vermisst auch Aussagen zur Belastung durch Abgase und plädiert ebenfalls für den Ausbau der K 27, die am weitesten von den Wohngebieten entfernt verlaufe. Dann könne auch der Wald bestehen bleiben. Schließlich stellt sie in Frage, dass Straßensperrungen im Falle einer Betriebsstörung bei der Industrieanlage erforderlich würden, wo doch in Godorf eine Autobahn durch ein Industriegebiet führe.

Herr Laufenberg erwidert, dass die Stadt Köln neben der Melia-Deponie einen etwa 25 m breiten Streifen im Hinblick auf eine mögliche Variante für die Fortführung der B 51n freigehalten habe. Zur K 27 führt er aus, dass diese Straße im Falle eines Ausbaus vom Landesbetrieb als Bundesstraße übernommen würde. Eine Bundesstraße muss bestimmten Kriterien entsprechen. Beispielsweise muss sie vorgeschriebene Radien aufweisen, die für Bundesstraßen übliche Geschwindigkeiten erlauben. Deshalb war die Variante 4 großzügig angelegt, damit die Radien für die Kurven passen. Durch den Bau der Halle ist es dort jetzt zu eng. Die Stadt Hürth und der Rhein-Erft-Kreis hegen die Befürchtung, dass für den Fall, dass die Fortführung der B 51n nicht kommt, der ganze Kölner Verkehr ins Hürther Gebiet hineindrückt. Im Übrigen muss eine Bundesverkehrsstraße immer einen Netzschluss aufweisen, d. h. sie kann nicht irgendwo an einem Kreisverkehr enden sondern muss an eine andere Bundesverkehrsstraße anschließen.

N. N. 2 greift das letzte Thema noch einmal auf und weist darauf hin, dass sich an dem Kreis massiv etwas geändert habe, weil nämlich die Kiesgrube nicht mehr existent sei und man da jeden Platz hätte, auszuholen und die B 51n über den Kreis hinweg zu führen. Außerdem hinterfragt er die Rolle des Industrieunternehmens bei der Entscheidung, die Variante 1 als Vorzugsvariante auszuwählen. Schließlich sieht er die Rußemissionen, die von diesem Unternehmen ausgehen, bisher nicht berücksichtigt und befürchtet durch diese Emissionen auch Beeinträchtigungen für die Verkehrssicherheit.

Herr Bezirksbürgermeister Homann versichert, dass die Anregungen und Bedenken mitgenommen werden und sowohl die Verwaltung als auch die Politik sich damit auseinandersetzen.

N. N. 23 bittet darum, mit der Stadt Hürth nochmals wegen eines Ausbaus der K 27 zu sprechen. Sie verweist auf die Planungen, den Großmarkt von der Bonner Straße an die Grenze zu Hürth zu verlagern und den sich hieraus ergebenden Verkehr, der auch die B 265n - Ortsumgehung Hürth-Hermülheim und den Kreisverkehr an der K 27 betreffe. Dies sei nicht nur ein Problem für Köln sondern auch ein Problem für Hürth.

Herr Bezirksbürgermeister Homann erwidert, dass bezüglich der Verlagerung des Großmarktes nach Marsdorf noch nichts beschlossen ist. Sollte das beschlossen werden, wird es mit Sicherheit in die Planung für die B 51n einfließen müssen. Zunächst geht es aber darum, mit der Linienführung weiter zu kommen.

Herr Bezirksbürgermeister Homann macht nochmals darauf aufmerksam, dass weitere Fragen schriftlich nachgereicht werden können, entweder an die im Flyer angegebene Adresse im Stadthaus Deutz oder an das Bürgeramt Rodenkirchen. Im Bezirksrathaus Rodenkirchen und im Stadthaus Deutz können die Unterlagen eingesehen werden. Er bedankt sich bei den Anwesenden für die angeregte Diskussion und beendet die Veranstaltung.

gez. Homann

(Bezirksbürgermeister Rodenkirchen)

gez. Keller

(Schriftführer)