

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Rondorf Nord-West, Entflechtungsstraße
Variantenentscheidung**

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	21.01.2020
Ausschuss für Umwelt und Grün	23.01.2020
Stadtentwicklungsausschuss	30.01.2020
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	17.02.2020
Verkehrsausschuss	21.01.2020
Rat	26.03.2020

Beschluss:

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung die Planung der Entflechtungsstraße auf der Grundlage der Südvariante 4a.2 (Anlage 02) aus dem Variantenvergleich weiterzuverfolgen und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.

Des Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Rondorf Nord-West“ die nördliche Erschließungsstraße zur optimierten Erschließung des Neubaugebietes unmittelbar an den Weißdornweg anzubinden.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung

Allgemeines

Derzeit befindet sich ein Bebauungsplan zur Entwicklung eines rund 36 ha (Bruttobauland) großen Baugebietes nordwestlich des bestehenden Stadtteils Rondorf in Aufstellung (städtebauliches Konzept, Anlage 04). Es sollen ca. 1.300 Wohneinheiten für rund 4.500 Menschen geschaffen werden.

Neben der Anbindung des geplanten Baugebietes an eine neue Stadtbahnlinie ist vorgesehen, den bereits heute von einem hohen Durchgangsverkehrsanteil geprägten Stadtteil Köln-Rondorf durch eine Entflechtungsstraße zu entlasten und dabei die bislang durch den Ortskern verlaufende Hauptverkehrsverbindung der Rodenkirchener Straße (L92) attraktiver im Sinne des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität umzugestalten.

Die Entwicklung des Baugebietes, die Planung der Stadtbahnlinie sowie die Planung der Entflechtungsstraße erfolgt in verschiedenen, aufeinander aufbauenden und ineinandergreifenden Planverfahren (Bebauungsplanverfahren sowie zwei Planfeststellungsverfahren).

Auf der Grundlage der ersten Verkehrskonzepte zum Plangebiet wurde eine nördliche Lage für die Entflechtungsstraße angedacht. Im Verlauf der weiteren Planung und Konkretisierung wurden im Rahmen der Variantenprüfung alle darüber hinaus schlüssig erscheinenden Varianten ebenfalls erneut detaillierter geprüft und untersucht.

Zur Findung der besten Lage der Entflechtungsstraße sind in einem ersten Schritt 16 Varianten (einschließlich entsprechender Untervarianten) erarbeitet worden. Diese Varianten sind sämtlich zunächst daraufhin untersucht worden, ob und in welchem Umfang sie geeignet sind, die angestrebte Entlastung des bestehenden Ortskerns von Rondorf, bei gleichzeitiger Aufnahme der Verkehre aus dem geplanten neuen Baugebiet und weiterer potentieller Siedlungserweiterungen im linksrheinischen Kölner Süden, zu erreichen (Anlage 05). Im Rahmen dieser Prüfungen haben sich fünf - unter verkehrlichen und Zielerreichungsgesichtspunkten machbare - Varianten ergeben, die anschließend zusätzlich unter Umweltaspekten untersucht wurden.

Vorzugsvariante

Die Verwaltung schlägt die Realisierung der **langen Südvariante 4a.2** in Verbindung mit einer Anbindung des Plangebietes im Norden (optimierte Erschließung) an den Weißdornweg vor.

Die Variante 4a.2 (Anlage 02) umschließt Rondorf im **Osten** und im **Süden**. Von der Friedrich-Ebert-Straße (L92) aus nutzt sie zunächst die vorhandene Bonner Landstraße (L186) und die Unterquerung der BAB A555 (Hahnenstraße). Sie läuft auf Immendorf zu und schließt mit einem Schwenk nach Westen an die Brühler Landstraße (B51) in Höhe der neuen Ortsumgehung Meschenich an. Zusätzlich wird in Richtung Osten der Kiesgrubenweg (L150) über einen Stich an die neue Entflechtungsstraße angeschlossen. Um das neue Plangebiet unmittelbar an die Entflechtungsstraße anzubinden, wird zusätzlich ein Stich zwischen der neuen Entflechtungsstraße und der Kapellenstraße (über die Bödinger Straße) geplant. Dieser Stich entspricht einem Teil der Linienführung der beiden Nordvarianten.

Zur **optimierten Erschließung** des neuen Plangebietes wird zusätzlich eine Anbindung der nördlichsten Erschließungsstraße an den Weißdornweg, mit Stadtbahnquerung, vorgesehen.

Die lange Südvariante 4a.2 ist gegenüber den drei Nordvarianten und der kurzen Südvariante 4a.1 in

Verbindung mit einer optimierten Erschließung des neuen Plangebietes in der Summe ihrer Eigenschaften vorzugswürdig.

Verkehrliche Aspekte

Ein wesentliches Hauptziel der Entflechtungsstraße ist die Entlastung des Rondorfer Ortskerns von den **vorhandenen** Durchgangsverkehren.

Dieses Ziel erreicht die lange Südvariante 4a.2 in den Prognosen der durchgeführten Verkehrsuntersuchung sehr gut und nimmt als einzige Variante nicht nur Verkehre aus bzw. nach Rodenkirchen und dem neuen Baugebiet auf, sondern **entlastet darüber hinaus zusätzlich Straßen in Meschenich** und Hauptverkehrsstraßen im Kölner Süden. Einerseits werden Verkehre von der Brühler Landstraße (B51) abgezogen, die zukünftig durch die Ortsumgehung Meschenich noch stärker als heute belastet sein wird. Zusätzlich wird auch der Bereich zwischen Meschenich und Immendorf (Zaunhofstraße) entlastet, so dass auch die Verkehrsmenge an Engstellen im Ortseingang von Meschenich reduziert werden können. Darüber hinaus ist die Vorzugsvariante auf Grund ihrer räumlichen Lage geeignet, infrastrukturelle Grundlage für weitere potenzielle Siedlungserweiterungen im Kölner Süden zu sein und ist daher zugleich auch **zukunftsträchtig**.

Für eine optimierte Erschließung wird die am nordwestlichen Rand des Plangebietes vorgesehene äußere Erschließungsstraße auch im Norden des Plangebietes direkt an den Weißdornweg angebunden, um die maßgeblichen Verkehre schnell aus bzw. in das Plangebiet hineinzuleiten. Um Durchgangsverkehre zu minimieren wird vorgeschlagen die nördlich im Erschließungsgebiet gelegene Verbindungsachse verkehrsberuhigt auszubauen.

Umweltaspekte

Für alle aus verkehrlicher Sicht geeigneten Varianten wurde für die Umweltschutzgüter eine gutachterliche Einschätzung, die auf ersten Untersuchungsergebnissen beruht, vorgenommen. Hierbei wurden die Themen Archäologie, Altlasten, Artenschutz, Biotope, Böden, Klima, Landschaft, Lärm, Luftschadstoffe und Wasser betrachtet.

Die lange Südvariante ist unter dem Gesichtspunkt der Gesamtabwägung – vor allem, wenn man den über das Plangebiet hinausgehenden Nutzen betrachtet – vorzugswürdig, weil bei vergleichbaren ökologischen Eingriffen für den Ausbau insgesamt weniger negative Umweltauswirkungen entstehen. Bei der Vorzugsvariante ist insbesondere kein Eingriff in den strukturreichen Wald im Bereich des Autobahnkreuzes Köln-Süd erforderlich.

Die Vorzugsvariante verläuft im Wesentlichen fernab von vorhandener Bebauung. Daher ist sie in Bezug auf das Schutzgut „Mensch“ (Lärm/Staub/Luftschadstoffe) vorteilhaft gegenüber den Nordvarianten.

Bei Umsetzung der Vorzugsvariante kann der Lärmschutzwall, der das geplante Baugebiet gegen den Lärm der BAB A4 abschirmen soll, näher an die Lärmquelle heranrücken. Dies steigert einerseits die Effektivität des Schutzes gegenüber der geplanten Wohnbebauung und hat andererseits den positiven Effekt, dass die im Norden geplanten Ausgleichsflächen nicht durch eine Entflechtungsstraße oder einen Lärmschutzwall zerschnitten werden.

In Bezug auf eine potenzielle Beeinträchtigung der Bewohnerinnen und Bewohner des Hahnwaldes (Bonner Landstraße) durch Mehrverkehr unterscheiden sich die Varianten nicht signifikant.

Umsetzungsaussichten

Die Vorzugsvariante ist angesichts einer weniger komplexen Kreuzung mit der zukünftigen Stadtbahnlinie verkehrstechnisch einfacher und damit kostengünstiger zu realisieren. Die im Süden entstehende Kreuzung mit der neuen Stadtbahn ist aufgrund weniger zu beachtender Zwangspunkte einfa-

cher zu realisieren, als eine Kreuzung in unmittelbarer Nähe des Brückenbauwerkes über die BAB A4 in der Nordvariante.

Die vorgeschlagene Variante verläuft weitestgehend auf landwirtschaftlich genutzten Flächen, die überwiegend bereits aktuell als Wirtschaftswege genutzt werden. Sie wird voraussichtlich einfacher und schneller umzusetzen sein. Für die Vorzugsvariante ist kein Eingriff in bestehende Gewerbebetriebe erforderlich, im Bereich der Trasse müssen jedoch noch mit einer Vielzahl von Eigentümern Grunderwerbsverhandlungen geführt werden. Über das durchzuführende Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechtes wird die notwendige Flächeninanspruchnahme geregelt. Der Planfeststellungsbeschluss wird dabei enteignungsrechtliche Vorwirkung haben können, sofern im Vorfeld keine Einigung bei den Ankaufsverhandlungen erzielt wird. Ungeklärte und gleichzeitig komplexe Liegenschaftsfragen belasten daher vor allem das Genehmigungsverfahren.

Die Bezirksregierung Köln hat in Aussicht gestellt, dass die derzeit laufende Flurbereinigung nördlich von Meschenich ggf. räumlich ausgedehnt werden könnte.

Fazit

Die skizzierte Lösung, die Variante 4a.2 mit einer unmittelbaren weiteren Anbindung des Plangebietes im Norden an den Weißdornweg zu kombinieren, ist nach Auffassung der Verwaltung in der Summe aller Gesichtspunkte vorzugswürdig. So kann eine Lösung realisiert werden, die sowohl das Plangebiet bestmöglich an das übrige Straßennetz anschließt und andererseits die maximale Entlastungswirkung sowohl für den Ortskern von Rondorf als auch für den gesamten südlichen Raum erzeugt, ohne dabei zu einem zusätzlichen Flächenverbrauch für eine weitere Straße zu führen.

Der Beschluss über die Lage der Entflechtungsstraße ist unbedingte und maßgebliche Voraussetzung für alle weiteren Planungsschritte (auch Bebauungsplan und Stadtbahnverlängerung), die im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Rondorf Nord-West erforderlich sind.

Anlagen

Die Pläne (Anlagen 1 bis 3) werden nicht umgedruckt, können aber online im Ratsinformationssystem abgerufen werden.

- Anlage 01: Übersichtslageplan Varianten
- Anlage 02: Einzellageplan Variante 4a.2 (lange Südvariante)
Vorzugsvariante
- Anlage 03: Weitere untersuchte Varianten
- Anlage 03.1: Einzellageplan Variante 4a.1 (kurze Südvariante)
- Anlage 03.2: Einzellageplan Variante 1.3 (lange Nordvariante)
- Anlage 03.3: Einzellageplan Variante 1a.3 (kurze Nordvariante)
- Anlage 03.4: Einzellageplan Variante 2 (Querung Kleingärten)

- Anlage 04: Städtebauliches Konzept, Stand September 2019
- Anlage 05: Erläuterungsbericht Untersuchungsergebnisse
- Anlage 06: Darstellung verkehrliche Auswirkungen Variante 4a.2 mit optimierter Erschließung