

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Rondorf Nord-West, Entflechtungsstraße
Erweiterter Planungsbeschluss nach kleinräumiger Variantenuntersuchung**

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	31.08.2021
Ausschuss Klima, Umwelt und Grün	02.09.2021
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	06.09.2021
Stadtentwicklungsausschuss	09.09.2021
Verkehrsausschuss	05.10.2021
Rat	09.11.2021

Beschluss:

Der Rat beauftragt die Verwaltung, die fortgeschriebene Planung der Entflechtungsstraße in Form der Variante A gem. Anlagen 5 und 6 weiterzuverfolgen und hierfür die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.

Der Rat beschließt, die Zaunhofstraße (K15) mit Inbetriebnahme der Entflechtungsstraße für den motorisierten Verkehr zu sperren.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Rodenkirchen, die Ausschüsse Klima, Umwelt und Grün sowie Stadtentwicklung uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung

1. Ausgangssituation

Der Rat der Stadt Köln hat am 26.03.2020 die **Variantenentscheidung** zu Gunsten einer südlichen Lage der Entflechtungsstraße getroffen (Vorlagen-Nr.: 4122/2019). Mit dem Beschluss wurden der Verwaltung weitere Prüfaufträge, die die Planung der Entflechtungsstraße unmittelbar betreffen, erteilt. Diese wurden mit der **Weiterentwicklung** und Konkretisierung der Planung abgearbeitet.

Bei der ersten Vorstellung dieser weiterentwickelten Planung in Fachgesprächen mit Politik und Bürgerschaft hat sich herausgestellt, dass das Ergebnis, insbesondere die Trassenführung nördlich von Immendorf, keine Zustimmung fand. Durch den massiven Protest aus der Öffentlichkeit wurde eine **kleinräumige Variantenuntersuchung** für den östlichen Bereich der Entflechtungsstraße veranlasst. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse sind Grundlage für die hier vorgelegte Beschlussempfehlung.

2. Prüfaufträge aus der Variantenentscheidung

Die Modifikationen, die sich aus den Prüfaufträgen ergeben, können nach einer detaillierten verkehrstechnischen Untersuchung in die weitere Planung integriert werden. Hierzu zählen:

- der Entfall des Abzweigs Richtung Hahnenstraße,
- die Ertüchtigung des Knotenpunkts Kiesgrubenweg/Bonner Landstraße,
- die Ausgestaltung des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße/Bonner Landstraße sowie
- die kreuzungsfreie Querung von Entflechtungsstraße und Radwegeverbindung zwischen Rondorf und Immendorf.

Nach Richtigstellung wurde, anders als in der Beschlussfassung formuliert, die Leistungsfähigkeit für die Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße (L92)/Zum Forstbotanischen Garten (L300) anstelle die für die Kreuzung Militärringstraße/Zum Forstbotanischen Garten überprüft. Der betrachtete Knotenpunkt weist bereits im Bestand eine mangelhafte Leistungsfähigkeit auf. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Schluss, dass dieses Defizit nicht mehr durch signaltechnische Anpassungen behoben werden kann. Hier sind zur Ertüchtigung des Knotenpunktes bauliche Eingriffe erforderlich. Vorgeschlagen werden zusätzliche Fahrstreifen vor und hinter der Kreuzung auf der Straße Zum Forstbotanischen Garten in der Nord-Süd-Richtung. Dieses Untersuchungsergebnis wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, in dessen Baulast die Kreuzung liegt, bereits abgestimmt. Die zuständige Regionalniederlassung Vile-Eifel wird diese Kreuzung auf Grundlage der vorgestellten Untersuchungsergebnisse für das entsprechende Landesprogramm zum Ausbau anmelden.

3. Weiterentwicklung der Planung

Neben der Konkretisierung der Planung auf Grundlage des Beschlusses aus dem Jahr 2020 wurden verschiedene Planfälle zur Neuordnung des bestehenden Straßennetzes nach dem Bau der Entflechtungsstraße entwickelt. Hierbei wurde untersucht, ob

- die Bödinger Straße (K31) südlich der Entflechtungsstraße und/oder
- die Immendorfer Hauptstraße südlich der Entflechtungsstraße und/oder
- die Zaunhofstraße (K15) zwischen Meschenich und Immendorf

dem motorisierten Individualverkehr (MIV) entzogen werden können.

Die Abbindung der Bödinger Straße in Kombination mit der Immendorfer Hauptstraße wird nicht weiterverfolgt, da sich die Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Netz und die neue Ortsumgehung Meschenich (B51n) als zu gravierend herausgestellt haben. Eine Abbindung der südlichen Bödinger Straße führt zu einer signifikanten Verkehrszunahme auf der B51n. Die Anbindung mit der Entflechtungsstraße wäre in der geplanten Form nicht mehr leistungsfähig. Darüber hinaus würde sich ein Teil des MIV auf die Zaunhofstraße verlagern und damit die Ortslagen Meschenich und Immendorf mit zusätzlichen Verkehren belasten.

Mit einer Abbindung lediglich der südlichen Immendorfer Hauptstraße würde sich der Verkehr fast vollständig auf die parallel verlaufende Giesdorfer Allee verlagern. Eine solch kleinräumige Verkehrsverlagerung erzeugt ausschließlich in Immendorf eine Verkehrsverlagerung, die mit Blick auf die heutige Situation als nicht zumutbar eingestuft wird und somit nicht weiterverfolgt wird.

Die Abbindung der Zaunhofstraße hingegen wird empfohlen, da sich so die gewünschten Verlagerungseffekte der Verkehre zwischen Immendorf und Meschenich auf die neue und leistungsfähige Entflechtungsstraße am besten einstellen können. Die Straße soll nicht zurückgebaut oder entsiegelt werden, sondern weiterhin als direkte und komfortable Fuß- und Radwegeverbindung zur Verfügung stehen. Die KVB-Buslinie 135 und das Anruf-Sammel-Taxi (AST) 183 wie auch der landwirtschaftliche Verkehr werden die Straße durch bauliche Durchfahrtsschleusen weiterhin nutzen können. Durchgangsverkehre werden jedoch unterbunden.

Diese Untersuchungsergebnisse wurden den politischen Gremien sowie Vertreter*innen der Bürgerschaft aus Rondorf, Immendorf und Meschenich Ende 2020/Anfang 2021 in Fachgesprächen vorgestellt. Aus dieser Diskussion hat sich die Notwendigkeit einer kleinräumigen Variantenuntersuchung für den östlichen Bereich der Entflechtungsstraße ergeben. Die Beratungs- und Untersuchungsergebnisse aus dieser Planungsphase sind in den Anlagen 1 und 2 zusammengefasst worden.

4. Kleinräumige Variantenuntersuchung

Allgemeines

Die Entflechtungsstraße besteht aus einer Anbindung in Nord-Süd-Richtung an die Kapellenstraße und einer Trasse in West-Ost-Richtung zwischen der Brühler Landstraße und dem Kiesgrubenweg auf Höhe des Kreisverkehrs mit der Giesdorfer Allee. Die Straße ist gemäß der Richtlinien für Außerortsstraßen geplant. Sie ist anbaufrei; straßenbegleitend werden durchgängig kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,50 m vorgesehen.

Da die Straße nicht nur den Ortskern von Rondorf entlasten soll, sondern auch überörtliche Bedeutung hat, ist perspektivisch geplant, die Straße in die Baulast des Landes zu übergeben. Die Verwaltung befindet sich hierzu bereits in Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Strecke

Die Verwaltung und der Investor haben, wie oben bereits erwähnt, die Planung und die erforderlichen Gutachten für die Trasse zwischen Brühler Landstraße und Kiesgrubenweg im östlichen Abschnitt einer kleinräumigen Variantenuntersuchung unterzogen. In diesem Umgriff wurden in einem Korridor von 275 m insgesamt acht Varianten entwickelt und vertiefend untersucht. Im westlichen Teilabschnitt verlaufen die Trassen südlich der Leitungsschutzonen und damit auch außerhalb der Wasserschutzzone III. Der Untersuchungsbericht sowie die Beschreibung und die Bewertung der Varianten sind in der Anlage 3 beigefügt.

Knotenpunkte

Alle Knotenpunkte im Zuge der Entflechtungsstraße wurden durch eine Verkehrsuntersuchung überprüft und in ihrer Leistungsfähigkeit bestätigt. Folgende Knotenpunktformen sind vorgesehen:

Nord-Süd Richtung	
Kapellenstraße/Husarenstraße	Kreisverkehr
Bödinge Straße (Nord)/Westerwaldstraße	Einmündung

West-Ost Richtung	
Anschluss B51n	Lichtsignalanlage
Bödinge Straße (Süd)	Kreisverkehr
zukünftige Stadtbahn	planfreie Führung
In einigen Varianten: Betonwerk	Einmündung
Immendorfer Hauptstraße	Kreisverkehr
Radweg Am Moosberg	planfreie Führung
Giesdorfer Allee	Einmündung
Kiesgrubenweg (L150)	Kreisverkehr (Bestand)

Die Stadtbahn

Der Kreuzungspunkt zwischen der Entflechtungsstraße und der Stadtbahn zwischen Rondorf und Meschenich ist gemäß der Vorgaben der Bezirksregierung Köln planfrei vorzusehen. Aus Gründen des Landschaftsschutzes soll keiner der beiden Verkehrsträger in die +1-Ebene gelegt werden. Die Stadtbahn kann aufgrund der querenden Produktleitungen nicht tiefer in die -1-Ebene gelegt werden. Daher wird die Entflechtungsstraße, die im Bereich der Stadtbahnkreuzung parallel zu den Produktleitungen geführt wird, in die -1-Ebene abgesenkt. Die Stadtbahn bleibt auf Geländeneiveau und wird über die Entflechtungsstraße hinweggeführt.

Für den Kreuzungspunkt wurde die aus heutiger Sicht wahrscheinliche Trassenführung angenommen. Sofern sich im weiteren Planungsprozess herausstellt, dass die Stadtbahn auf einer anderen Trasse geführt werden soll, wird die Planung für die Entflechtungsstraße entsprechend angepasst und gegebenenfalls per Deckblatt im Planfeststellungsverfahren korrigiert.

Umweltbelange

Die Berücksichtigung der Umweltbelange hat im gesamten Planungsprozess eine sehr wichtige und umfassende Rolle gespielt. Die kontinuierliche Einbeziehung sämtlicher Gutachter*innen im Planungsprozess wurde lückenlos fortgesetzt. Die ausführliche Beschreibung der Prüfung aller Umweltbelange ist ebenfalls in der Anlage 3 zu finden. Eine Übersicht der Konfliktflächen ist in Anlage 4 dargestellt.

Im weiteren Planungsprozess wird die Untere Naturschutzbehörde (UNB), angesiedelt im Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offiziell um Stellungnahme gebeten. Zur Erarbeitung dieser Stellungnahme wird standardmäßig der Naturschutzbeirat zur Beratung eingebunden.

5. Ergebnis der kleinräumigen Variantenuntersuchung

Bewertungssystematik

Für die Bewertung der Varianten, die sich aus dem oben dargestellten Variantenvergleich ergeben, wurden drei Hauptkriterien gebildet, die mit einer unterschiedlichen Wichtigkeit in die Bewertung einfließen:

- Trassierung 40 %
- Umweltbelange 40 %
- Kosten 20 %

Jedes Hauptkriterium beinhaltet verschiedene Unterkriterien, die zur Beurteilung der Gesamtsituation identifiziert wurden. Alle Unterkriterien gehen gleichwertig in die Wertung für das jeweilige Hauptkriterium ein. Die Unterkriterien wurden von den auf das jeweilige Thema spezialisierten externen Fach-

gutachtern beurteilt. Die Kriterien sind übersichtlich in einer Matrix dargestellt, die sich zusammen mit den zugehörigen ausführlichen Erläuterungen in der Anlage 3 finden.

Variantenempfehlung und Begründung

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der umfangreichen verkehrs- und umwelttechnischen Untersuchungen dem Rat der Stadt Köln die Variante A gemäß der Anlagen 5 und 6 weiterzuverfolgen und hierfür das Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Die kleinräumige Variantenprüfung hat diese Variante als diejenige identifiziert, die bei Erreichung der planerischen Zielvorgaben insgesamt die Wirkungsvollste ist. In dieser Variante werden die bei solchen Infrastrukturvorhaben zwangsläufig auftretenden Konflikte und Eingriffe als ausgewogen verteilt und weitestgehend verträglich beurteilt. Im Planungsraum sind verschiedene, zum Teil widerstreitende öffentliche und private Belange zu einem sinnvollen Ausgleich zueinander zu bringen. So sind z. B. der Naturschutz gegen die Belange der Bürgerschaft (Lärm, Sicht) oder das geschützte Landschaftsbild mit der Bewirtschaftung von nutzbaren landwirtschaftlichen Nutzflächen angemessenen gegeneinander abzuwägen.

In der Gesamtbetrachtung des Hauptkriteriums der Umweltgüter schneidet die Variante A am besten ab. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass sich diese Variante stärker an bereits vorhandener Infrastruktur orientiert und damit einen signifikant geringeren Eingriff in die Feldflur erzeugt. Dies führt damit zwangsläufig zu deutlich weniger artenschutzrechtlichen Konflikten. Auch die Beeinträchtigung von vorhandenen Biotopverbund- und Kompensationsflächen sowie ausgewiesenen Schutzgebieten ist hier am geringsten.

Die Variante A schneidet beim Thema Lärm gegenüber den Varianten E/E2 besser ab. Gegenüber den nördlicheren Varianten F und G wird sie etwas schlechter bewertet, was daraus resultiert, dass deren Trassen am weitesten entfernt von jeglicher Wohnbebauung liegen. Im betrachteten östlichen Teilabschnitt der Entflechtungsstraße werden in keiner Variante aktive Schallschutzeinrichtungen, außer lärmminderndem Asphalt, notwendig; dies ist nur an der Husarenstraße im nördlichen Abschnitt mit einer Lärmschutzwand der Fall. Allen Varianten gemein ist, dass für die Liegenschaft Immendorfer Hauptstraße 30 aktiver Schallschutz erforderlich wird.

Die Variante A reagiert am sensibelsten auf die landschaftsprägenden Alluvialrinnen, obwohl die Trasse in der West-Ost Richtung in Dammlage geführt wird. Der Damm hat auf der Westseite der charakteristischsten Alluvialrinne bei Immendorf eine Entwicklungslänge von nur ca. 200 m und liegt von Immendorf ca. 235 m entfernt. Auf der Ostseite der Rinne trifft die Straße bereits wieder auf das vorhandene Geländeneiveau. Der Radweg Am Moosberg verläuft im Tal der Alluvialrinne und kann ohne Anpassung der Höhenlage von der Straße planfrei gequert werden. Die weiter nördlich gelegenen Varianten F und G sehen aufgrund der vorhandenen Topographie einen langen, breiten Einschnitt von bis zu 300 m ins Gelände vor, der in der Variante G sogar noch um einen Damm in Nord-Süd Richtung ergänzt werden müsste, um den Radweg Am Moosberg planfrei kreuzen zu können. Darüber hinaus muss bei diesen Varianten durch die Tieflage der Straße ein Regenversickerungsbekken in dem bislang unzerschnittenen Landschaftsraum vorgesehen werden, dessen Sohle voraussichtlich nah bis an den Grundwasserstand reichen wird.

Die Variante A beeinträchtigt – anders als insbesondere die Varianten F und G – die Sichtbeziehung aus Immendorf heraus auf das freie Feld bzw. in Richtung Rondorf. Dieser Aspekt fällt jedoch nicht so stark ins Gewicht, als dass sich an dem Bewertungsergebnis der unterschiedlichen Trassen mit Blick auf den Landschaftsraum etwas ändern würde. Immendorf liegt größtenteils über der Höhe der zukünftigen Entflechtungsstraße, so dass durch den Damm die Sichtbeziehung aus Immendorf Richtung Rondorf nicht beeinträchtigt wird.

Auch im Hauptkriterium der Trassierung schneidet die Variante A insgesamt am besten ab. Sie kreuzt die Leitungen an mehr Stellen als die Varianten E/E2, jedoch an weniger als die nördlicheren Varianten F und G. Diese weisen im Bereich des Anschlusses an den bestehenden Kreisverkehr Kiesgrubenweg zusätzliche Leitungsquerungen auf. Darüber hinaus quert die Variante A die Leitungen im Bereich der ehemaligen Kiesgrube in einem für die Leitungsbetreiber günstigeren Winkel. Ausschlaggebend für die Bewertung ist jedoch die Anzahl der Leitungsquerungen.

Die Variante A geht auch am schonendsten mit den durch das Grundrecht auf Eigentum geschützten Belangen um. Zwar unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich des absoluten Umfangs der erforderlichen Flächen nicht signifikant. Unterschiede bestehen aber durchaus hinsichtlich der Qualität bzw. der künftigen Nutzbarkeit der in Anspruch genommenen Flächen. Zum einen kann bei der Variante A im Gegensatz zu den Varianten E/E2 auf einen Eingriff in einen Gewerbebetrieb verzichtet werden. Zum anderen ist der Eingriff in bislang unzerschnittene landwirtschaftliche Flächen aufgrund der Randlage deutlich geringer als in den nördlicheren Varianten F und G. Zudem kann bei der Variante A auf einen Eingriff in das Gewerbegebiet Claudiusstraße verzichtet werden, der bei den Varianten F und G für die Anbindung der Giesdorfer Allee notwendig wäre.

6. Vorhandene Risiken

Kostenrisiko

In der Variante A besteht ein erhöhtes Kostenrisiko im Bereich der Produktleitungen. Zu dem derzeitigen frühen Planungsstand können die Kosten seitens der Leitungsträger noch nicht detailliert genug benannt werden, da der Maßnahmenumfang noch nicht geklärt ist. Das Risiko stellt sich in den Varianten G und F als noch höher dar, da die Leitungen hier durch ungünstigere Querungswinkel und eine höhere Querungsanzahl noch stärker betroffen sind. Da in den Varianten E/E2 die Leitungen am wenigsten, und wenn doch im günstigen Winkel gekreuzt werden, ist hier das diesbezügliche Kostenrisiko am geringsten.

Bauzeitliches Risiko

Durch die bislang unklare Situation der Folgemaßnahmen der Leitungsträger besteht ein derzeit noch nicht vollumfänglich bezifferbares bauzeitliches Risiko. Es ist jedoch geplant, mit dem Bauablauf für die Straße diesem Risiko so zu begegnen, dass an verschiedenen Stellen verschiedene Gewerke (aufeinander abgestimmt) arbeiten. Auch hier wird das Risiko für die Varianten E/E2 am geringsten eingeschätzt, da die wenigsten Maßnahmen an den Produktleitungen erwartet werden.

Klagerisiko

Das Klagerisiko wird für alle Varianten gleich hoch eingeschätzt. Durch die beschriebene Situation der vielfältigen und unterschiedlichen Betroffenen, wie z. B. die Bürgerschaft aus Immendorf, die Eigentümer*innen der landwirtschaftlichen Flächen, die Bewirtschaftenden der landwirtschaftlichen Flächen, die Naturschutzverbände oder die Leitungsbetreiber der Produktleitungen, gibt es vielfältige Beteiligte, die ggf. die aus ihrer Sicht nicht ausreichend berücksichtigten Interessen auf dem Klageweg durchsetzen wollen.

7. Fachgespräche und Bürgerinformation

Die Weiterentwicklung der Planung wurde wie oben bereits dargelegt Vertreter*innen aus Politik und Bürgerschaft in mehreren Fachgesprächen vorgestellt und diskutiert (Anlage 2):

- Fachgespräche mit Vertreter*innen aus der Politik
08.12.20/26.01.21/16.02.21/15.06.21
- Fachgespräche mit Vertreter*innen aus der Bürgerschaft
09.02.21/16.06.21.

Zur Information aller Interessierten wurde die bereits im März 2020 herausgegebene Projektbroschüre auf den neusten Stand gebracht und im Internet veröffentlicht.

Am 01.07.2021 hat eine umfangreiche Bürgerinformationsveranstaltung - pandemiebedingt in einem „hybriden Format“ - zum Gesamtprojekt Rondorf Nord-West stattgefunden. Den inhaltlichen Rahmen haben Impulsvorträge zu den einzelnen Teilprojekten gebildet. Schwerpunkt waren die aktuellen Ergebnisse des Planungsprozesses für die Entflechtungsstraße. Die Veranstaltung wurde live im Internet übertragen. Der interessierten Zuhörerschaft wurde die Möglichkeit gegeben, Fragen über einen Live-Chat zu stellen. Diese wurden von den Teilnehmer*innen auf dem Podium beantwortet. Die Fra-

gen bezogen sich in der Hauptsache auf die Themen Fahrgeschwindigkeit, Schallschutz, Artenschutz, Optimierung der Trassenlage West-Ost, Betroffenheit der Husarenstraße, Anbindungsform von Bestandsstraßen, Rad-/Gehwegverbindungen und die zeitliche Verknüpfung mit der Realisierung des Wohngebietes.

8. Weiteres Vorgehen

Nach der Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Köln werden die Genehmigungsunterlagen erarbeitet und bei der Bezirksregierung mit dem Antrag auf Planfeststellung eingereicht. Der aktuelle Rahmenterminplan über alle Teilprojekte von Rondorf Nord-West findet sich in Anlage 7.

Erläuterungen zum Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme fördert eine verkehrssichere und bedarfsgerechte Infrastruktur und trägt somit zur Verbesserung des Verkehrssystems bei. Dies ist systemimmanent und fördert eine effiziente sowie ressourcenschonende Verkehrsabwicklung. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen

Anlage 1	Stellungnahme der BV2 vom 22.12.2020
Anlage 2	Ergebnisse aus den Fachgesprächen Ende 2020/Anfang 2021
Anlage 3	Entflechtungsstraße Bericht kleinräumige Variantenuntersuchung incl. Matrix
Anlage 4	Übersichtslageplan Varianten mit Darstellung der Umweltbelange
Anlage 5	Entflechtungsstraße Übersichtslageplan Variante A
Anlage 6.1:	Vorzugsvariante A - Entflechtungsstraße Lageplan 1
Anlage 6.2	Vorzugsvariante A - Entflechtungsstraße Lageplan 2
Anlage 6.3	Vorzugsvariante A - Entflechtungsstraße Lageplan 3
Anlage 7	Terminplan, Stand 15.07.2021