RHEIN-SIEG-KREIS **A N L A G E ____**

DER LANDRAT **zu TO.-Pkt. ____**

01.4 Fachbereich Verkehr und Mobilität 08.06.2017

B e s c h l u s s v o r l a g e

für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	27.06.2017	Entscheidung

Tagesordnungs-Punkt	**Machbarkeitsstudie L 274n**

Beschlussvorschlag:

Der Beschluss ergibt sich aus der Beratung.

Vorbemerkungen:

Im Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises wurde letztmalig am 11.06.2015 ausführlich über das Thema berichtet.

Die Machbarkeitsstudie zur L274n wurde als ein interkommunales Projekt der Städte Niederkassel, Troisdorf, Köln und dem Rhein-Sieg-Kreis erarbeitet. Das Ergebnis der Studie wurde im Rahmen einer zentralen Informationsveranstaltung den verkehrspolitischen Sprechern aller Fraktionen aus den genannten Gebietskörperschaften am 27.03.2017 vorgestellt. In der Stadt Troisdorf wurde die Machbarkeitsstudie am 26.04.2017 beraten und folgender Beschluss einstimmig verabschiedet: „Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsstudie zur Trassenfindung der L274n zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, sich gegenüber dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) für die Variante 1 als gemeinsame Maßnahme der Städte Troisdorf, Niederkassel und Köln sowie des Rhein-Sieg-Kreises zur Anbindung der Rheinorte in Niederkassel und Köln an die B8/A59 sowie zur Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten einzusetzen.“
In Niederkassel ist die Beratung für den 22.06.2017 vorgesehen. Über das Ergebnis wird in der Sitzung mündlich berichtet. Sofern auch in Niederkassel ein inhaltlich gleichlautendes Votum wie in Troisdorf beschlossen wird, empfiehlt die Verwaltung, diesen Beschluss ebenfalls zu übernehmen, um die Verwaltungen mit einer starken Verhandlungsposition auszustatten. In Köln ist die Beratung zur L274n noch nicht terminiert.

Die Anbindung der Rheinorte sowohl im rechtsrheinischen Kölner Süden als auch der sich anschließenden Niederkasseler Stadtteile an die B8/A59 ist unzureichend und dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Aufgrund der unzureichenden Leistungsfähigkeit treten an zahlreichen Straßen u.a. in den Ortslagen Köln-Zündorf, Köln-Wahn und Troisdorf-

Spich regelmäßig Überlastungen auf, die neben verlängerten Reisezeiten auch zu starken Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität führen. Von den Staus im Straßennetz sind auch Busverbindungen betroffen, so dass regelmäßig Anschlüsse an den S-Bahn Verkehr verloren gehen.

Es zeichnet sich ab, dass sich die bestehenden Probleme in den nächsten Jahren verschärfen werden. Neue Wohngebiete (z.B. in Zündorf) und die Ansiedlung weiterer Unternehmen (Bereich Evonik in Lülsdorf) werden das Verkehrsaufkommen erhöhen. Voraussetzung für größere Neuansiedlungen ist die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur.

Mit den Projekten L274n und L82n existieren zwar zwei Maßnahmen im aktuell gültigen Landesstraßenbedarfsplan, um die Anbindung der Rheinorte an die B8/A59 zu verbessern, beide Maßnahmen wurden aber in den letzten Jahren nicht mehr beplant, weil das Land Nordrhein-Westfalen hierfür keine Priorität sah bzw. die Umsetzbarkeit in Frage gestellt wurde.
Durch eine Initiative der Stadt Köln beim MBWSV NRW wurde die L274n im Juli 2015 in die höchste Priorität eingestuft, so dass eine Weiterführung der Planung möglich wurde. Eine zwingende Voraussetzung hierfür war allerdings, dass sich die betroffenen Städte Köln, Troisdorf und Niederkassel sowie der Rhein-Sieg-Kreis auf eine gemeinsame Vorzugsvariante einigen.

Erläuterungen:

Um eine gemeinsame Vorzugsvariante zu erarbeiten, haben sich die Städte Köln, Troisdorf, Niederkassel und der Rhein-Sieg-Kreis auf folgendes Arbeitsprogramm zum Vergleich verschiedener grundsätzlich geeigneter Maßnahmen geeinigt:

1. Verkehrsuntersuchung mit dem Netzmodell der Stadt Köln
2. Nachweise der Leistungsfähigkeit an den betroffenen Knotenpunkten
3. Vorplanung mit der Ermittlung der Kosten
4. Umweltrisikoanalyse
5. Analyse zur zeitlichen Umsetzbarkeit

Für die Punkte 2-5 wurde das Büro V-Kon aus Saarburg im Mai 2016 in Form einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Umweltrisikoanalyse wurde im Unterauftrag durch das Büro RMP aus Bonn bearbeitet. Straßen.NRW wurde in die gemeinsamen Überlegungen einbezogen. Die Machbarkeitsstudie sollte für drei Varianten erarbeitet werden. Die Varianten 3.1 und 3.2 wurden im Laufe der Bearbeitung zusammen mit dem Ingenieurbüro entwickelt und punktuell mit einer Kurzbewertung versehen:

- **Variante 1:** Neubau von der Liburer Straße zur B8 (Frankfurter Straße) mit einer neuen Querung der DB-Gleise
- **Variante 2:** Neubau von der L269n durch die Spicher Seen zur B8 (Frankfurter Straße) mit der Nutzung der bereits gebauten Unterführung der DB-Gleise
- **Variante 3:** Neubau von der Liburer Straße zur geplanten Tank- und Rastanlage „Liburer Heide“ und Anschluss direkt an die A59
- **Variante 3.1:** wie 3, jedoch unter Berücksichtigung der geplanten A553, die neben der L274n trassiert werden kann
- **Variante 3.2**: wie 3.1, die L274n wird so trassiert, dass einzelne Abschnitte später als Autobahn genutzt werden können

Bei allen Varianten war das neue Erschließungssystem für die geplante Siedlungserweiterung in Zündorf mit einer Umgehungsstraße und der verlegten Houdainer Straße gesetzt. Zu berücksichtigen war in allen Varianten auch die Wechselwirkungen zur A553 und Maßnahmen zur Entlastung der Ortslage Troisdorf-Spich. Alle Varianten sind in einer Übersicht aus der Präsentation am 27.03.2017 dargestellt (vgl. **Anhang 1** zur Anlage). Nicht dargestellt ist die Variante 3.2, weil diese deckungsgleich mit der Autobahn wäre.

Die Machbarkeitsstudie kam zu folgenden Ergebnissen:

1. Verkehrsuntersuchung mit dem Netzmodell der Stadt Köln

In der Verkehrsuntersuchung wurden auf Kölner Stadtgebiet alle geplanten Siedlungserweiterungen bis zum Jahr 2030 berücksichtigt. Für die Bereiche im Rhein-Sieg-Kreis wurden pauschale Zuwächse in Höhe von 10% sowie der neue Logistikstandort in Lüsldorf berücksichtigt. Die Verkehrsmodelle der Stadt Köln und des Rhein-Sieg-Kreises wurden abgeglichen. Im Ergebnis sind alle Varianten gut geeignet, um die bestehenden Ortsdurchfahrten zu entlasten. Je nach Lage der Variante profitieren einzelne Siedlungsbereiche stärker oder schwächer. Hieraus lassen sich aber keine Vorzugsvarianten ableiten. Auch mit der A553 ist die L274n weiterhin sinnvoll, weil sie lokale Verkehre bündelt und mit dem übergeordneten Netz verknüpft. Vor allem für die Verkehrsentwicklung in Niederkassel, Ortsteil Ranzel, ist es von zentraler Bedeutung, an welcher Stelle ein Autobahnanschluss an die A553 vorgesehen wird.

2. Nachweise der Leistungsfähigkeit

Über den Ausbau vorhandener Knotenpunkte kann die L274n in den Varianten 1 und 2 mit ausreichender Leistungsfähigkeit mit dem übergeordneten Straßennetz verknüpft werden. Bei der Variante 3 überlagern sich die Verkehrsströme der L274n, der geplanten Tank- und Rastanlage sowie der Anschlussstelle AS Lind mit dem Hauptstrom der A59 in Richtung Köln auf einem sehr kurzen Abschnitt, was zu Problemen im Verkehrsablauf führt. Für die Variante 3 konnte der erforderliche Leistungsfähigkeitsnachweis nicht erbracht werden. Daher sind bei diesem Kriterium die Varianten 1 und 2 vorzuziehen.

3. Vorplanung mit der Ermittlung der Kosten

Alle Varianten sind grundsätzlich technisch umsetzbar. Bezüglich der reinen Baukosten entstehen Vorteile für die Variante 3, allerdings ist zu berücksichtigen, dass dem Land NRW durch den direkten Anschluss der L274n an die A 59 über die geplante Tank- und Rastanlage weitere Kosten aus der Kreuzungsmaßnahme entstehen. Unter Berücksichtigung dieser Zusatzkosten sind die Varianten 1 und 3 gleichwertig. Die Kosten belaufen sich jeweils auf ca. 11 Mio. Euro, die Variante 2 ist ca. 3 Mio. Euro teurer.

4. Umweltrisikoanalyse

Auf Basis der bestehenden Untersuchungen und der Datenbank des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW wurden für alle drei Varianten Einschätzungen zur Umweltverträglichkeit, zum Artenschutz und zur Ausgleichbarkeit der Eingriffe vorgenommen. Zusätzliche Erhebungen bzw. Kartierungen wurden nicht vorgenommen.
Am günstigsten wurde die Variante 1 bewertet. Durch die Querung der Spicher Seen schnitt die Variante 2 am ungünstigsten ab.
Die Ergebnisse wurden den beiden Unteren Landschaftsbehörden bei der Stadt Köln und beim Rhein-Sieg-Kreis vorgelegt. Beide konnten die Ergebnisse nachvollziehen und teilten die Einschätzungen des Planungsbüros.

5. Zeitliche Umsetzbarkeit

Die A553 als neue Maßnahme aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 beeinflusst die Planungen zur L274n maßgeblich. Dies bezieht sich in erster Linie auf die räumliche Überscheidung beider Maßnahmen. Besonders deutlich wird das bei der Variante 2, wo sich beide Linienführungen im Bereich westlich der Spicher Seen direkt überlagern. Aber auch die Variante 3 ist betroffen, da es technisch möglich wäre, die Verknüpfung der A553 mit der A59 westlich der Anschlussstelle Lind herzustellen. Lediglich die Variante 1 ist völlig unabhängig von der A553. Während mit den Planungen zur Variante 1 direkt begonnen werden könnte, müsste bei allen anderen Varianten zunächst das Ergebnis der Linienbestimmung für die A553 abgewartet werden. Erfahrungen zeigen, dass derartige Verfahren mindestens fünf Jahre dauern.

Da die verkehrlichen Probleme aktuell bereits sehr kritisch sind, hat die zeitliche Umsetzung eine große Bedeutung. Auch wenn bei der Variante 1 ebenfalls einige zeitliche Risiken vorliegen, wie z.B. die notwendige Kreuzungsvereinbarung mit der DB, erscheint diese Maßnahme im Vergleich zu den anderen deutlich schneller realisierbar.

Unter Berücksichtigung aller Kriterien empfiehlt der Gutachter der Machbarkeitsuntersuchung sowohl aus fachlicher Sicht als auch aus Sicht einer schnellen Problemlösung die Umsetzung der Variante 1. Die Variante ist leistungsfähig, entlastet alle kritischen Ortslagen und kann unabhängig von den Planungen zur A553 realisiert werden.
Das Bundesverkehrsministerium hat sich zu zentralen Fragestellungen der Machbarkeitsuntersuchung geäußert. Demnach werden auch dort klare Vorteile für die Variante 1 gesehen. Eine stufenweise Realisierung in Form der Variante 3.2 wird grundsätzlich abgelehnt.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)

Anhang:

Übersichtsplan mit allen untersuchten Varianten