

Der Oberstadtdirektor

24. Nov. 1997

9.2.14

fi 22.12.97

Allen Mitgliedern
des Stadtentwicklungsausschusses,
der Bezirksvertretung 2 sowie
des Ausschusses Tiefbau und Verkehr

**Verlängerung der geplanten Nord-Süd-Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über
Hochkirchen und Köln-Rondorf bis nach Köln-Meschenich
Ds-Nr. 1808/097**

Für die beiliegende Beschlusvorlage ist folgende Beratungsfolge vorgesehen:

Stadtentwicklungsausschuß	27.11.1997
Bezirksvertretung 2	15.12.1997
Ausschuß Tiefbau und Verkehr	15.01.1998
Stadtentwicklungsausschuß	05.02.1998

Ich bitte, die Vorlage zu den jeweiligen Sitzungen bereitzuhalten.

Ruschmeier

Anlage

Verlängerung der geplanten Nord-Süd-Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über Hochkirchen und Köln-Rondorf bis nach Köln-Meschenich

▼ Beschlößorgan

Stadtentwicklungsausschuß

▼ Beratungsfolge

▼ Abstimmungsergebnis

Ausschuß	Datum	zugestimmt. Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Stadtentwicklung	27.11.97	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2	15.12.97	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Tiefbau und Verkehr	15.01.98	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

▼ Beschlußvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Stadtentwicklungsausschuß nimmt den Untersuchungsbericht über die Verlängerung der geplanten Nord-Süd-Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über Hochkirchen und Köln-Rondorf bis nach Köln-Meschenich zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Variante 1 a weiterzuverfolgen und die planungsrechtliche Sicherung der Trasse und der zugehörigen P + R-Anlage vorzunehmen.

Der Stadtentwicklungsausschuß verzichtet auf nochmalige Vorlage, falls die Bezirksvertretung 2 und der Ausschuß Tiefbau und Verkehr ohne Einschränkung zustimmt.

Ja / Nein

Alternative

weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.

✓ Problemstellung des Beschlüßvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

(siehe Anlage 1)

weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1

Der Inhalt des Beschlüßvorschlages stimmt mit den Aussagen

des Gesamtkonzeptes Stadtentwicklungsplanung überein nicht überein, siehe Anlage(n) Nr.

des Flächennutzungsplanes überein nicht überein, siehe Anlage(n) Nr.

✓ Haushaltmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme	Zuschußfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten	b) Sachkosten
	DM	%		DM	DM	DM

Jährliche Folgeeinnahmen (Art, DM)

Einsparungen (DM)

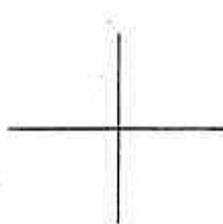
zur Mitzeichnung

Paraphe

zur Sitzungs-
vorbereitung

III (57+67)

X (66+69)



Untersuchungsbericht für eine Verlängerung der geplanten Nord-Süd-Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über Hochkirchen und Rondorf bis nach Meschenich

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Aufgabenstellung
2. Variantenbeschreibung
 - 2.1. Allgemein
 - 2.2. Variante 1a/b
 - 2.3. Variante 2
 - 2.4. Variante 3
 - 2.5. Weitere Varianten aus der Voruntersuchung
3. Bewertung der Varianten
 - 3.1. Linienführung/Gradienten
 - 3.2. Erschließungswert
 - 3.3. Park-and-ride-Anlagen
 - 3.4. Ökologische Gesichtspunkte
 - 3.4.1 Landschaftsschutzgebiet
 - 3.4.2 Wasserschutzzone
 - 3.4.3 Altlasten/Altablagerungen
 - 3.4.4 Baudenkmalpflege
 - 3.4.5 Bodendenkmalpflege
 - 3.4.6 Ergebnis der UVS
 - 3.5. Kostenvergleich
4. Resümee und Empfehlung

1. Einleitung und Aufgabenstellung

Mit Beschluß des Rates vom 14.05.1992 zur Fortschreibung der Konzeption für das Schienennetz des öffentlichen Personennahverkehrs in Köln wurde die Verwaltung mit der Planung einer Stadtbahntrasse als Verlängerung der geplanten Nord-Süd-Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über Hochkirchen und Rondorf nach Meschenich beauftragt.

Im Zuge der Erarbeitung einer integrierten Raumanalyse für das Gebiet um Rondorf/Meschenich/Immendorf (Stadtentwicklungsausschuß-Vorlage vom 10.12.1996) sollte und mußte nicht zuletzt aufgrund vorgesehener Siedlungserweiterungen die genaue Festlegung einer Stadtbahntrasse in der Gesamtplanung berücksichtigt werden. Hier sind nach einer Voruntersuchung verschiedener Trassenverläufe drei Varianten verblieben, die im nachfolgenden näher betrachtet und untersucht werden.

Im ÖPNV-Bedarfsplan Nordrhein-Westfalen wurde die Stadtbahnlinie vom Verteilerkreis Köln über Rondorf, Hochkirchen nach Meschenich als trassensichernde Maßnahme nachrichtlich gemeldet.

2. Variantenbeschreibung

2.1 Allgemein

Aus einer Anzahl verschiedener Varianten sind im Rahmen einer ersten Grobbewertung drei Trassen verblieben, die im nachfolgenden näher beschrieben und bewertet werden sollen.

Ein gemeinsames Problem aller drei Varianten ist die Querung der Militärringstraße bzw. des Verteilerkreises Köln (Anlage 1.1.). Hier wurden eine ebenerdige Kreuzung, eine Unterquerung und eine Überführung näher untersucht.

Eine ebenerdige Trassenführung über die Militärringstraße ist aus signaltechnischen Gründen nicht möglich. Berechnungen haben ergeben, daß diese Variante die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems "Verteilerkreis Köln" derart mindert, daß nicht vertretbare Rückstauerscheinungen auf allen Zufahrten auftreten.

Bei einer unterirdischen Trassenführung bestehen Probleme bei Kreuzung des "Vorfluters Süd" im Bereich der Militärringstraße und der Durchfahrung der Wasserschutzzonen II und I mit ihren Brunnenanlagen. Ebenso wären hiervon noch etliche Wassertransportleitungen größerer Dimension betroffen (s. auch Pkt. 2.5).

Außer diesen rein technischen Problemen sieht die Verwaltung bei einer ebenfalls dann unterirdischen Haltestelle in dieser von der Wohnbebauung abgelegenen Gegend große Probleme in bezug auf das Sicherheitsgefühl und die damit zusammenhängende Akzeptanz durch die Fahrgäste.

Aus vorgenannten Gründen sind die ebenerdige und die unterirdische Kreuzung der Militärringstraße bzw. des Verteilerkreises aus den weiteren Überlegungen herausgefallen. Weiter verfolgt wird nur noch eine Überführung des Verteilerkreises.

2.2 Variante 1 a/b

Die Variante 1 (Anlage 1.2.) verläuft in Mittelachse der Bonner Straße, überquert dann den Verteilerkreis und verläuft aufgeständert in Mittelachse/Grünstreifen der A 555. Hinter dem Wasserwerk verläßt die Trasse die Autobahn und überquert westlich neben der bestehenden Brücke "Weißdornweg" die A 4.

Hinter dem an der Autobahn liegenden Teich verläuft die Trasse nördlich und somit außerhalb des Bebauungsplanes Nr. 67385/02 und des Vorhaben- und Erschließungsplanes Birkenweg vorbei in südwestliche Richtung bis zur Husarenstraße, wo sie die Kapellenstraße überquert und dann in südlicher Richtung neben der Husarenstraße und der Bödingerstraße nach Meschenich führt.

Nördlich von Meschenich wird die Trasse in die Brühler Landstraße geführt und verläuft als Variante 1 a in Mittellage durch den Ortsteil Meschenich bis zu einer Endhaltestelle mit Park-and-ride-Anlage auf einer Freifläche hinter dem "Neu Engeldorfer Hof". Diese Variante ist natürlich nur in Verbindung mit der "Ortsumgehungsstraße Meschenich" zu sehen.

Bei Variante 1 b entfällt die Trassenführung durch die Brühler Landstraße. Hier endet die Stadtbahn nördlich von Meschenich, "Am Kölnberg", ebenfalls mit einer Park-and-ride-Anlage.

2.3 Variante 2

Die Variante 2 (Anlage 1.3.) verläuft in Mittelachse der Bonner Straße, überquert dann den Verteilerkreis und verläuft aufgeständert in Mittelachse/Grünstreifen der A 555. In Höhe des Wasserwerkes verläßt die Trasse die Mittelachse der A 555 und verläuft dann auf westlicher Seite parallel zur A 555 im Bereich der dort z. T. aufgeschütteten Lärmschutzwällen bis in Höhe der Adlerstraße, wo sie die Parallelführung zur Autobahn aufgibt und sich bis zur Westerwaldstraße an die bestehende Bebauung anlehnt.

Ab hier wird die Trasse in nordwestliche Richtung parallel zur Westerwaldstraße geführt, wo sie ab Bödingerstraße am Friedhof vorbei nach Meschenich führt und in der Brühler Landstraße im Bereich zwischen den Straßen Am Kölnberg und Fischenicher Straße endet. Auch hier ist eine Park-and-ride-Anlage nördlich von Meschenich, "Am Kölnberg", vorzusehen.

2.4 Variante 3

Die Variante 3a (Anlage 1.4.) ist in ihrem Verlauf nördlich und südlich von Rondorf identisch mit der Variante 1 a. Bei dieser Variante wurde versucht, den Erschließungsgrad durch direkte Führung durch den Ortskern von Rondorf zu erhöhen.

Untersucht wurden hier ursprünglich drei Varianten (a, b, c; Anlage 1.5.), von denen jedoch zwei (b und c) nicht weiter berücksichtigt wurden, da hier der Johannishof und weitere Wohnhäuser an der Kapellenstraße zu stark betroffen waren bzw. hätten beseitigt werden müssen.

Bei der verbliebenen Variante 3a verläuft die Trasse durch den Büchelhof, bei dem ein Gebäude an der Kapellenstraße abgerissen werden müsste. Nach Kreuzung der Kapellenstraße wird die Trasse über einen z. Z. bestehenden Parkplatz und weiter über jetzt brachliegendes Gelände bis zur Westerwaldstraße geführt, wo sie dann Richtung Westen einschwenkt und ab Bödingerstraße wie Variante 1 a verläuft.

Auch hier soll, wie bei der Variante 1, die Alternative geboten werden, die Trasse durch Meschenich zu führen oder nördlich von Meschenich am Kölnberg enden zu lassen. Analog der Variante 1a/b soll auch hier zwischen Variante 3a (endet südlich von Meschenich) und 3b (endet nördlich) unterschieden werden.

2.5 Weitere Varianten aus der Voruntersuchung

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurden außer den vorstehend bereits beschriebenen Varianten noch weitere Trassen untersucht, die im Rahmen einer Grobbewertung aber bereits vorzeitig ausgeschieden sind. Zur Vollständigkeit sollen sie in diesem Abschnitt kurz erläutert werden.

Variante 4/5

Bei Variante 4 und 5 wurden die Trassen durch den Ortskern von Hochkirchen und Rondorf unter Inanspruchnahme der Rodenkirchener Straße, Rondorfer Hauptstraße bzw. Am Höfchen geführt.

Eine Ortsbesichtigung und die Aufnahme von Querschnitten innerhalb v. g. Straßen zeigte jedoch sehr schnell, daß der Ortskern für eine solche Trassenführung in keinster Weise geeignet ist (s. hierzu Anlagen 1.16 - 1.20).

In die vorhandenen Straßenquerschnitte ist keine Stadtbahn zu integrieren, ohne nicht eine große Anzahl von Gebäuden zu beseitigen.

Unterquerung des Verteilerkreises

Wie unter Pkt. 2.1. bereits erläutert, wurden zur Querung des Verteilerkreises und der Militärringstraße neben einer ebenerdigen Kreuzung und einer Überführung auch eine Trassenführung in Tieflage untersucht. Die Variante ist in den Anlagen 1.21 und 1.22 im Lageplan und als Schnitt dargestellt.

Die größten Konfliktpunkte sind der Vorfluter Süd und die Brunnenanlage mit Heberkanal (Wasserschutzzone I) des Wasserwerkes. Ebenso wären bei dieser Trassenführung noch etliche Wassertransportleitungen größerer Dimension und somit hoher Verlegungskosten betroffen.

Die P + R-Anlage wäre bei dieser Lösung auf der östlichen Seite des Verteilerkreises zu plazieren. Die P + R-Kunden, die über die A 555 aus Richtung Süden kommen, würden hierbei unnötigerweise den Verteilerkreis zusätzlich belasten.

Neben den rein technischen Problemen sprechen auch sicherheitsrelevante Gesichtspunkte gegen eine solche Lösung. Es besteht die Gefahr, daß eine unterirdische Haltestelle in dieser von der Wohnbebauung abgelegenen Gegend aufgrund des fehlenden Sicherheitsgefühls nicht akzeptiert wird.

3. Bewertung der Varianten

3.1 Linienführung/Gradienten

Hier soll in erster Linie ein Trassenvergleich der drei Varianten, bezogen auf ihre vertikale und horizontale Lage und ihre Anpassung an die vorhandene Landschaft, vorgenommen werden. Die Höhenlage der Trassen ist in den Längsschnitten der Anlagen 1.6, 1.7 und 1.8 dargestellt.

Alle drei Varianten verlaufen im Bereich der Bonner Straße und des Verteilerkreises gleich. Wie unter Punkt 2.1 bereits erwähnt, wurden hier eine ebenerdige Kreuzung, eine Unterführung und die hier vorgeschlagene Überführung des Verteilerkreises untersucht.

Neben den technischen Gründen, die eine höhengleiche Kreuzung und eine Unterführung ausschließen, sind vor allem auch sicherheitsrelevante Aspekte zu nennen, die gegen eine Unterquerung des Verteilerkreises mit erforderlicher Haltestelle sprechen.

Bei dieser aufgeständerten Lösung mit Haltestelle mittig über dem Verteilerkreis wird dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrkunden entsprochen, werden weitestgehend vorhandene Verkehrsflächen (A 555) in Anspruch genommen und somit das denkmalgeschützte Waldstück und die Brunnenanlagen der Wasserschutzzone I umfahren.

Bei gleichzeitigem Bau einer Parkpalette auf der südöstlichen Seite des Verteilerkreises könnte über eine Fußgängerbrücke eine direkte, höhengleiche Verbindung zwischen Haltestelle und Parkpalette hergestellt werden.

Variante 1 a/b

Die Variante 1 a hat eine Länge von ca. 6 500 m, und es wären für eine gute Erschließung die Anordnung von sieben Haltestellen notwendig. Die Trasse kreuzt, nachdem sie die kritische Wassergewinnungszone umfahren hat, die A 4. Hierfür ist ein neues Brückenbauwerk erforderlich. Danach verläuft die Variante am westlichen Ortsrand von Hochkirchen und Rondorf vorbei bis zum Ortseingang von Meschenich. Die Realisierung dieser Trasse ist vollkommen unproblematisch, da sie gänzlich auf derzeitigem Ackerland verläuft. Sie tangiert zwar zum jetzigen Zeitpunkt lediglich die Ortschaften, zerstört andererseits aber auch keine bestehende Bebauung. Unter Berücksichtigung der zukünftigen Wohnbebauung liegt die Trasse jedoch wiederum zentral, was sich im errechneten Erschließungswert auch positiv widerspiegelt (siehe Punkt 3.2).

Bei Variante 1 a wird eine Trassenführung durch den Ortskern von Meschenich auf der Brühler Landstraße vorgeschlagen. Diese Variante ist natürlich nur unter der Voraussetzung der westlichen Umgehungsstraße Meschenich zu realisieren. Aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnittes sind die Anordnung von zwei Haltestellen in Höhe von "Am Kölnberg" und "Auf der Freiheit" möglich. Eine Trassenführung über die Brühler Landstraße ist nochmals in den Schnitten der Anlagen 1.10 - 1.14 dargestellt. Bei dieser Lösung müßte der Ortskern Meschenich verkehrsberuhigt mit Integration der Stadtbahn neu gestaltet werden.

Hochbahnsteige im Straßenraum wurden in Köln bisher nicht auf Streckenabschnitten mit straßenbündigen Bahnkörpern realisiert. Beispiele aus anderen Städten zeigen aber, daß solche Haltestellen sämtlichen Anforderungen in Bezug auf Verkehrsablauf und -sicherheit gewachsen sind und durchaus verträglich in das Umfeld bzw. in das Stadtbild eingepaßt werden können.

Als Alternative zu einer Durchführung des Ortskernes ist die Variante 1 b zu sehen, wo die Trasse bereits nördlich von Meschenich "Am Kölnberg" endet. Bei dieser Lösung wäre jedoch ein Großteil von Meschenich nicht erschlossen, und es müßte zusätzlich ein Buszubringersystem eingerichtet werden. Die Variante 1 b hat eine Gesamtlänge von ca. 4 800 m mit fünf Haltestellen.

Bei der Bewertung der Gradienten im Längsschnitt der Variante 1 (Anlage 1.6) sieht man im Vergleich zu den anderen Varianten, daß diese Trasse vollkommen harmonisch in den vorhandenen Geländeverlauf eingepaßt werden kann. Hier ist nach Überquerung des Verteilerkreises und der A 555 ein geradliniger Verlauf ohne Höhensprünge bis zur Einfädelung in die Brühler Landstraße möglich. Der Höhensprung an der Brühler Landstraße kann mit einem Gefälle von ca. 2 % überwunden werden.

Variante 2

Die Variante 2 hat eine Länge von ca. 6 000 m. Für eine gute Erschließung ist die Anordnung von sieben Haltestellen notwendig. Die Trasse verläuft nach Verlassen der A 555 in Höhe des Wasserwerkes auf westlicher Seite parallel zur A 555. Im Bereich des Autobahnkreuzes Köln-Süd müssen neben der A 4 auch alle Zu- und Abfahrten des Autobahnkreuzes bis zur Rodenkirchener Straße hin überquert werden. Hierfür sind wesentlich mehr und aufwendigere Brückenbauwerke notwendig als bei Variante 1 und 3.

Im weiteren Verlauf hinter der Rodenkirchener Straße wird die Trasse in Teilbereichen auf einem aufgeschütteten Lärmschutzwall zu liegen kommen bzw. sehr nahe an der bestehenden Bebauung am "Zuckerberg" vorbeigeführt. Hier wird ein sehr aufwendiger Lärmschutz für beide zu berücksichtigende Verkehrsarten Stadtbahn und A 555 notwendig.

Die Trassenführung der Variante 2 wird stets nur eine Randerschließung bewirken, da eine Expansion der Wohnbaugebiete in östlicher Richtung durch die A 555 begrenzt ist. Durch die Trassenführung parallel zur Westerwaldstraße wird der Erschließungswert der Trasse merkbar aufgewertet. Jedoch durchquert die Variante in diesem Bereich die markante Alluvialrinne, die sich zwischen Immendorf und Rondorf befindet und einen starken Eingriff in das Landschaftsbild bedingt.

Diese Variante soll an einer Endhaltestelle auf der Brühler Landstraße im Bereich zwischen "Am Kölnberg" und "Alte Fischenicher Straße" enden. Auch hier werden, wie bei Variante 1 b, weite Teile Meschenichs nicht erschlossen; man hat dadurch jedoch die Möglichkeit, einen vollkommen verkehrsberuhigten Ortskern zu schaffen.

Bei der Bewertung der Gradienten sieht man im Längsschnitt der Variante 2 (Anlage 1.7) die problematische Trassenführung im Bereich der A 4 und den dazugehörigen Auf- und Abfahrten, die eine wesentlich längere aufgeständerte Linienführung erforderlich macht als bei den Varianten 1 und 3. Im Verlauf dieser Trasse sind dann noch Geländesprünge im Bereich Adlerstraße von bis zu 4 m und in dem Bereich der Parallelführung zur Westerwaldstraße von 6 m - 9 m. Hier ist im Schnitt nochmals deutlich die ausgeprägte Alluvialrinne zu erkennen.

Ein erneuter Höhengsprung zur Einfädelung der Trasse in die Brühler Landstraße ist mit einer Steigung von weniger als 3 ‰ zu bewältigen.

Variante 3

Die Variante 3 ist ca. 6 600 m lang, und auch hier wären für eine gute Erschließung sieben Haltestellen anzuordnen. Sie ist in ihrem Verlauf nördlich von Hochkirchen und südlich von Rondorf identisch mit der Variante 1. Mit dem Hintergrund, hier einen vollkommen neuen Ortskern zu schaffen, wurde die Trasse mittig durch Rondorf geführt. Zur Stärkung und Aufwertung des Ortsteiles Rondorf ist diese zentrale Anbindung erforderlich.

Nach Auswahl von zunächst drei möglichen Varianten (3 a, b, c) wird lediglich die Trasse 3a weiter verfolgt (Anlage 1.5). Bei Variante 3b ist der Abriß von mehreren Häusern notwendig; die Trasse 3c würde im Bereich Bödingerhof durch die ohnehin schon kleinen Gärten der dort bestehenden Einfamilienhäuser verlaufen.

Die Variante 3a verläuft, wie die beiden anderen, ebenfalls durch einen denkmalgeschützten Bauernhof (Büchelhof). Der weitere Verlauf über einen jetzt genutzten Parkplatz wird als unproblematisch gesehen.

Bedenklich ist noch die höhengleiche Kreuzung der Kapellenstraße, die in diesem Bereich zum einen eine Längsneigung von ca. 4,5 ‰ hat und zum anderen ohne weiteren Abriß von Gebäuden nicht rechtwinklig gekreuzt werden kann. Ebenfalls problematisch könnte sich die Inanspruchnahme der südlich des Bödinger Hofes gelegenen Brachfläche ergeben, da hier Altlasten nachgewiesen wurden (Altlast-Nr. 20603-2). Der Verlauf der Gradienten (Anlage 1.8) ist analog der Variante 1 nördlich von Hochkirchen und südlich von Rondorf ideal; die vor angesprochene Brachfläche südlich des Bödinger Hofes liegt in einer Senke, so daß hier ein Höhengsprung von ca. 4 m - 6 m überwunden werden muß.

3.2 Erschließungswert

Die räumliche Erschließung ist durch die Lage der Haltestellen charakterisiert. Als Einzugsgebiete wurden Radien von 300 m und 600 m um die jeweiligen Haltestellen zugrunde gelegt (Anlagen 1.2 bis 1.4). Für einen Variantenvergleich wurden auf dieser Grundlage die so erfaßten aktuellen Einwohner- und Beschäftigtenzahlen ermittelt. Weiterhin wurden aufgrund der im Zuge der integrierten Raumanalyse zukünftig vorgesehenen Wohnbaugebiete die daraus resultierenden Einwohnerzahlen ermittelt. Die Ergebnisse sind in der Tabelle der Anlage 1.15 dargestellt.

Bei Betrachtung der im jeweiligen Einzugsbereich erfaßten aktuellen Einwohner- und Beschäftigtenzahlen erkennt man, daß die Variante 3a den höchsten Erschließungsgrad hat. Die Differenz von ca. 700 Einwohner/Beschäftigten von Variante 3a zu Variante 1 a im 300 m-Einzugsbereich resultieren aus der Führung der Trasse 3 durch den Ortskern von Rondorf. Bei Berücksichtigung der zukünftigen Wohngebiete sieht man, daß hier die Variante 1 a den weitaus besseren Erschließungswert erreicht. Die Neubaugebiete nordwestlich von Rondorf werden schon bei Berücksichtigung des 300 m-Radius bei dieser Variante fast vollständig erfaßt.

In der Gesamtbetrachtung der aktuellen und zukünftigen Einwohner-/Beschäftigtenzahlen hat im 300 m-Einzugsbereich die Variante 1 a, im erweiterten 600 m Einzugsbereich die Variante 3a den besseren Erschließungswert. Das gleiche Verhältnis spiegelt sich analog beim Vergleich der beiden kürzeren Varianten 1b/3b wieder

Bei einem Vergleich der Varianten 1 a und 1 b, die sich lediglich in der Trassenführung durch den Ortskern von Meschenich durch die Brühler Landstraße unterscheiden, kann festgestellt werden, daß bei Berücksichtigung der aktuellen und zukünftigen Einwohner-/Beschäftigtenzahlen bei Realisierung der Variante 1 b ca. 1 300 Einwohner/Beschäftigte im 300 m-Einzugsbereich und ca. 2 100 Einwohner/Beschäftigte im 600 m-Einzugsbereich nicht erfaßt würden. Dies entspricht bei Variante 1 a ca. 10 % der ermittelten Gesamt-Einwohner- und Beschäftigtenzahlen für diese Strecke.

3.3 Park-and-ride-Anlagen

Im Rahmen dieser Planung wurden zwei Park-and-ride-(P + R-) Plätze berücksichtigt. Der P + R-Platz am Verteilerkreis Köln ist bereits im P + R-Konzept der Stadt Köln vorgesehen. Die Anlage an der Endhaltestelle im Bereich Meschenich wird im Rahmen dieser Untersuchung für notwendig gehalten und somit vorgeschlagen.

Ein im Jahre 1992 erstelltes Gutachten zur Ermittlung des Stellplatzbedarfes geht davon aus, daß bei Realisierung eines Stadtbahnanschlusses am Verteilerkreis Köln ca. 650 Parkplätze benötigt würden. Auf der Fläche östlich des Verteilerkreises sind ebenerdig ca. 200 Stellplätze zu realisieren, auf der westlichen Seite sind es ca. 110 Stellplätze.

Die Realisierung von 650 Stellplätzen ist also aufgrund der vorhandenen Flächen nur durch den Bau einer Parkpalette möglich. Da der größte Strom von P + R-Kunden aus dem südlichen Raum über die A 555 kommt, erscheint die Anordnung einer P + R-Anlage auf der Ostseite am sinnvollsten. Die Pkw können die Anlage von der A 555 aus direkt anfahren, ohne, bei Anordnung auf der Westseite, den Verteilerkreis in den Spitzenzeiten zusätzlich zu belasten. Bei gleichzeitiger Überführung der Stadtbahntrasse über den Verteilerkreis könnte über eine Fußgängerbrücke ein höhengleicher Zugang von der Haltestelle zur Parkpalette geschaffen werden. Die Integration einer Parkpalette mit der jetzt vorhandenen Tankstelle wäre hinsichtlich einer Bewirtschaftung und Überwachung sinnvoll.

Diese Lösung wird nicht zuletzt aus sicherheitsrelevanten Gründen einer unterirdischen Kreuzung mit unterirdischem Haltepunkt vorgezogen.

Eine dem Verteilerkreis analoge Situation findet man im Süden von Meschenich wieder vor, wo die A 553 und die L 194 enden und als Zubringerstraßen für potentielle P + R-Kunden fungieren. Die Platzierung einer P + R-Anlage in Verbindung mit einer Endhaltestelle südlich vom Neu Engeldorfer Hof wäre daher ideal, da hierbei weder der Ort Meschenich noch die zukünftige Ortsumgehungsstraße durch diesen Verkehr zusätzlich belastet würden. Bei einer Endhaltestelle im Bereich Am Kölnberg, wie bei den Varianten 1 b, 2 und 3b vorgesehen, müßte eine P + R-Anlage westlich oder östlich der Brühler Landstraße angeordnet werden. Eine P + R-Anlage in diesem Bereich erscheint jedoch nicht so optimal, da die Gefahr besteht, daß aufgrund eines subjektiven Sicherheitsempfindens die Anlage nicht ausreichend akzeptiert wird. Außerdem wird bei Platzierung der P + R-Anlage nördlich von Meschenich die Ortsumgehungsstraße zusätzlich belastet und es besteht die Gefahr, daß sich bei eventuellen Rückstauerscheinungen im Bereich dieser Ortsumgehungsstraße der P + R-Zielverkehr auf den Ortskern von Meschenich verlagert.

3.4. Ökologische Gesichtspunkte

Im Rahmen dieser Variantenuntersuchung wurde auch eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt.

Die Planung erwies sich gerade unter Beachtung ökologischer Gesichtspunkte als besonders schwierig. So zeigte sich, daß gegen alle Varianten die verschiedensten Argumente bestanden, die nachstehend noch näher beschrieben werden. So können alle Trassen nur unter Abwägung von Kompromissen gesehen und bewertet werden.

- 3.4.1. Landschaftsschutzgebiet:
Alle Varianten liegen in den Landschaftsschutzgebieten L 17 und L 18.
- 3.4.2. Wasserschutzzonen:
Alle Varianten verlaufen durch die Wasserschutzzone II. Um diese Wasserschutzzone weitestgehend nicht zu tangieren, wurden die Trassen aufgeständert in die vorhandene Verkehrsfläche der A 555 gelegt. Auf diese Art konnte zumindest der sehr kritische Bereich der Brunnenanlagen (Wasserschutzzone I) umfahren und somit verschont werden.
- 3.4.3. Altlasten/Altablagerung:
Die aktuell bekannten Altablagerungen und Altlaststandorte im Einflußbereich der Trassen sind in der Karte Anlage 1.23 eingezeichnet.
Alle Varianten liegen z. T. im Kern- bzw. Nahbereich (darunter versteht man eine 100 m-Sicherheitszone um den Kernbereich) der nachfolgend beschriebenen Altlast-Verdachtsflächen.
- AL 20404-2, AL 20601-2:
Diese beiden Altablagerungen wurden 1986 im Rahmen des Umweltprogramms Köln untersucht und anschließend in die Kategorie I (keine Belastungen vorhanden) eingestuft. Die Verfüllung besteht v.a. aus Bauschutt, geringe Mengen an Hausmüll werden vermutet.

AL 20603-2:

Diese Altablagerung wurde im Rahmen des Umweltprogramms Köln untersucht und in die Kategorie III (hohe Belastung vorhanden, Handlungsbedarf) eingestuft. Das Verfüllungsmaterial besteht aus Hausmüll, Bauschutt, Aschen und Schlacken, wobei Hausmüll überwiegend im südlichen Deponiebereich angetroffen wurde. Bei Bodenluftuntersuchungen konnte im zentralen Deponiebereich sowie im südwestlichen Deponierand Methan nachgewiesen werden. Im Nahbereich sind Ausgasungen aus der Verdachtsfläche nicht auszuschließen.

Die Variante 3 verläuft durch diese Fläche. Bei einer späteren Realisierung sind hier Bodenuntersuchungen durchzuführen, um die Tragfähigkeit des Untergrundes für eine Stadtbahntrasse festzustellen. Eventuelle Sanierungskosten können z. Z. nicht beziffert werden. Sie sind daher beim Kostenvergleich (Pkt. 3.5) nicht berücksichtigt worden.

AL 20604-2:

Wie auf historischen Luftbildern zu erkennen ist, wurde auf dieser Fläche vor 1959 abgegraben. Die Verdachtsfläche wurde 1986 nach Durchführung einer Gefährdungsabschätzung in die Kategorie II (Belastung vorhanden, kein dringender Handlungsbedarf, Beobachtung) eingestuft. Aussagen zu Belastungen des Bodens können nicht getroffen werden, da sich die Gefährdungsabschätzung lediglich auf das Grundwasser bezog. In den 60er und 70er Jahren wurde die Deponie vermutlich mit Hausmüll und Bauschutt verfüllt. Grundwasserbeprobungen im August und Oktober 1995 haben gezeigt, daß keine Veränderung des niedrigen Belastungsspektrums vorhanden sind.

3.4.4. Baudenkmalpflege:

Durch die geplante Linienführung direkt betroffen bzw. im Nahbereich der Trasse liegen folgende Baudenkmale (s. dazu auch Anlage 1.23):

Rondorf

Kapellenstraße 22 - 24: Büschelhof
Kapellenstraße 28: Johannishof
Kapellenstraße 23: Bödinger Hof
Kapellenstraße 3
Rondorfer Hauptstraße 12
Rondorfer Hauptstraße 22

Meschenich

Brühler Landstraße 549: Neu-Engelsdorfer Hof
Brühler Landstraße/Fischenicher Straße: Kampshof
Brühler Straße 425: St. Blasius/Pfarrhaus

Aus Sicht der Baudenkmalpflege beinhaltet die Variante 3 das größte Konfliktpotential, da der Bereich der Höfe stark betroffen und beeinträchtigt ist. Die Denkmäler in der Ortslage von Meschenich befinden sich außerhalb des Straßenraumes. Ein direkter Eingriff ist nicht zu erwarten, da sich der Ausbaubereich im Straßenraum befindet.

3.4.5. Bodendenkmalpflege:

Im Bereich der Trassen liegen folgende archäologische Fundstellen, die Hinweise auf Bodendenkmale geben (s. auch Anlage 1.23):

1. Raderthal, Äußerer Grüngürtel, westlich Weißdornweg, ehemalige Ziegelei Grosrott: römische Trümmerstelle und ein Brandgrab
2. Rondorf, westlich "Am Höfchen" vorgeschichtliche Fundkonzentration Oberflächenfunde: Rotlehm, Keramik
3. Rondorf, südlich Bödinger Hof, Kiesgrube: hochmittelalterlich Grubenhaus
4. Rondorf, westlich Husarenstraße: römische Ziegelstreuung, ca. 20 x 10 m
5. Rondorf, Westerwaldstraße: römische Oberflächenfunde: Ziegel, Keramik
6. Höfe
Rondorf, Kapellenstraße 22-24, Büschelhof:
hochmittelalterlicher Rittersitz, seit dem 14. Jh. belegt, später Eigentum des Kölner Cäcilienstiftes.

Rondorf, Kapellenstraße 28, Johannishof:
hochmittelalterlicher Frohnhof, wohl schon seit dem 10. Jh. im Besitz des Kölner Damenstiftes St. Cäcilien
7. eingetragenes Bodendenkmal Denkmalliste Nr. 258-262, 264: Rondorf, Hahnenstraße, Gemarkung Rondorf-Land: römische Villa rustica
8. Meschenich östlich Brühler Landstraße:
2 m breite römische Ziegelstreuung, Hinweis auf römischen Baubefund in der östlich angrenzenden Feldflur
9. Meschenich, nördlich "Auf dem Kölnberg":
metallzeitliche Fundkonzentration Oberflächenfunde.

Eine verbindliche Abwägung zwischen den Varianten 1 und 3 ist z. Z. nicht möglich. Es ist davon auszugehen, daß im Ortskern von Rondorf bereits Störungen der Bodentextur durch Bebauung, Ver- und Entsorgungsleitungen, Straßenbau, Kiesabbau etc. vorliegen. Anders stellt sich die Situation in den bis heute landwirtschaftlich genutzten Flächen dar.

In der Gesamtbetrachtung kommt der Variantenvergleich für die Denkmalpflege zu folgendem Ergebnis:

Die Variante 1 ist gegenüber der Variante 3 zu bevorzugen.

3.4.6. Ergebnis der UVS:

Die Varianten 1 und 3 weisen im Gesamtergebnis nur einen geringen Unterschied in der Bewertung auf. Bei allen Trassen müssen jedoch, wie eingangs bereits erwähnt, gewisse Kompromisse eingegangen werden. Jede Variante für sich hat bestimmte ökologisch kritische Konfliktpunkte, wie die Tangierung der Kiesgrube Husarenstraße, der Kiesgrube Weißdornweg und des Landschaftsschutzgebietes am Wasserwerk mit seinen Wasserschutz-zonen I und II sowie die Durchquerung der denkmalgeschützten Höfe. Aus diesen Gründen werden die Planungsvorschläge von den für die Wahrung der Umweltbelange zuständigen Dienststellen nicht mitgetragen.

Die Anbindung von Meschenich wird im Rahmen der UVS befürwortet. Die hierdurch verursachten Eingriffe in den Naturhaushalt sind gering. Das entscheidende Konfliktpotential ist in der Lärmbelastung zu sehen.

Da jedoch das Zurückdrängen des Kfz-Verkehrs (Durchgangsverkehr entfällt mit der Realisierung der Ortsumgehung Meschenich) die Voraussetzung für die Umgestaltung des Straßenquerschnittes ist, wird es voraussichtlich nicht zu einer höheren Lärmbelastung kommen, die Luftschadstoffbelastung für die Wohnbebauung an der Brühler Straße kann dann jedoch deutlich reduziert werden. Die P + R-Anlagen sind im Hinblick auf das Landschaftsbild als problematisch anzusehen, da die Anlagen in der freien Landschaft angesiedelt sind.

3.5. Kostenvergleich

Ein grober Kostenvergleich zwischen den Varianten ist in nachstehender Abbildung dargestellt. Es zeigt sich, daß die Kosten der Variante 1a und der Variante 3a in etwa identisch sind, so daß in Bezug auf einen Kostenvergleich die Varianten gleich zu bewerten sind.

Variante	Kosten (Mio. DM)
V 1a	155
V 1b	143
V 3a	158
V 3b	146
V 2	162

4. Resümee und Empfehlung

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden im Grunde stets 3 verschiedenartige Varianten untersucht, die sich im wesentlichen im Bereich Rondorf/Hochkirchen unterscheiden.

So wurden Varianten als westliche Umgehung von Rondorf/Hochkirchen als östliche Umgehung und auch als direkte Ortsdurchfahrten betrachtet. Die Ergebnisse liegen mit den hier vorgestellten Varianten 1/2/3 vor.

Im Laufe der Untersuchung zeigten sich bei Variante 2 als östliche Umgehung derart entscheidend negative Aspekte, daß sie von seiten der Verwaltung nicht weiterverfolgt wird. Entscheidend war hier u. a. der parallele Verlauf zur A 555 mit den sehr aufwendigen Überführungsbauwerken im Bereich des Autobahnkreuzes Köln-Süd und den engen Platzverhältnissen zwischen der Bebauung am Zuckerberg und der A 555 mit den ebenfalls aufwendigen Schallschutzmaßnahmen.

Die verbleibenden Varianten 1 und 3 unterscheiden sich lediglich im Bereich Rondorf.

Hier stellt sich die Frage, ob man mit Variante 3 den Ortskern von Rondorf mit dem Ziel einer Stärkung und Aufwertung umgestalten will oder mit Variante 1 den bestehenden Teil Rondorfs lediglich tangiert und sich zukunftsorientiert auf die vorgesehenen Neubaugebiete konzentriert.

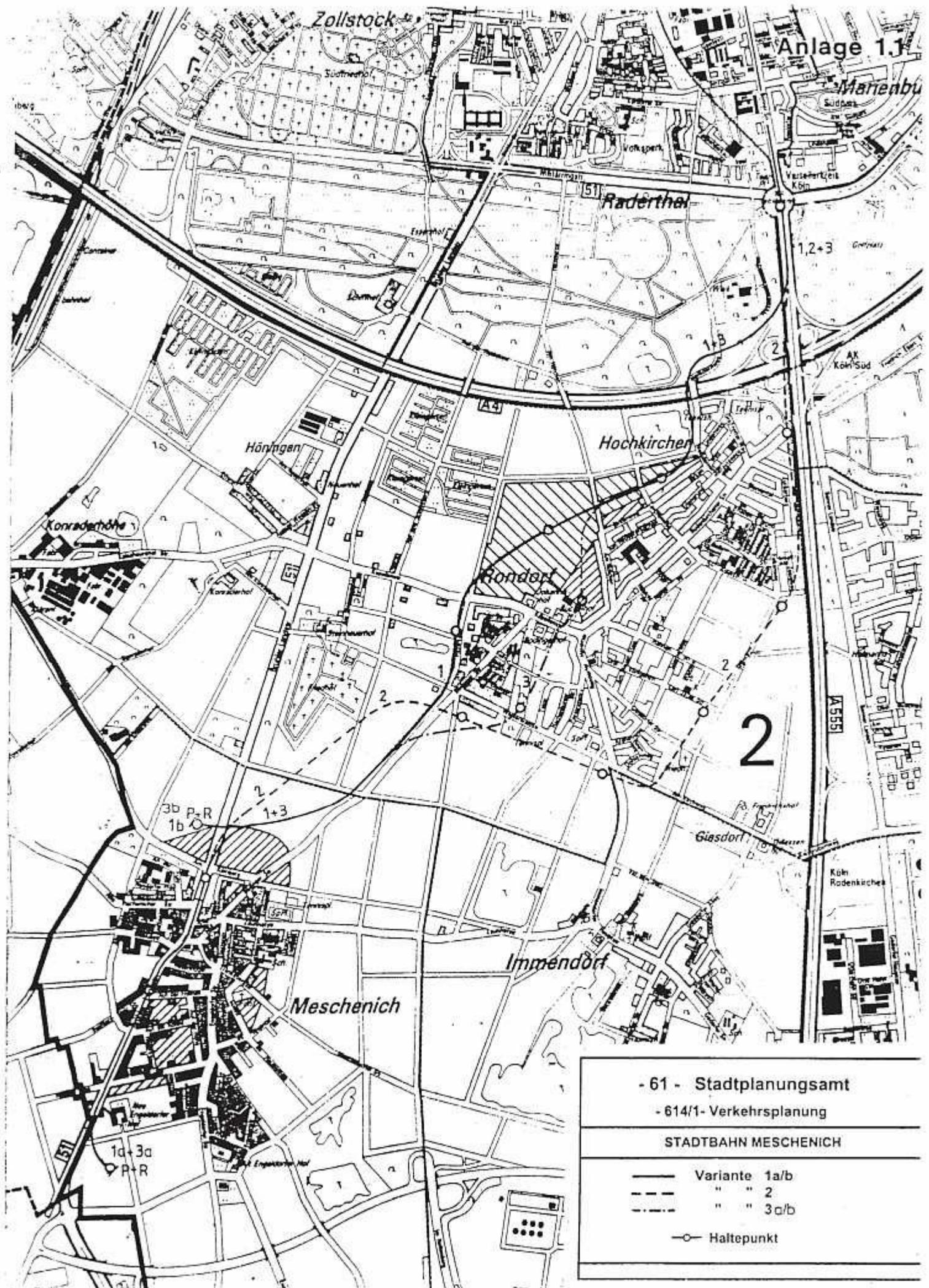
Eine ähnliche Situation stellt sich im Bereich Meschenich mit den Möglichkeiten einer Durchfahrung des Ortskerns mit optimalem Erschließungswert und sehr guter Platzierung einer P + R-Anlage und einer Endhaltestelle nördlich von Meschenich mit der Möglichkeit, den Ortskern nach Realisierung der Umgehungsstraße vollkommen verkehrsberuhigt auszubauen.

Im Gegensatz zu Rondorf ist es hier jedoch möglich, die Trasse ohne Beeinträchtigung von bestehender Bebauung in den Ortskern zu integrieren.

Empfohlen wird im Rahmen dieser Untersuchung die Variante 1a. Sie kann zum jetzigen Zeitpunkt noch schadlos an die Ortschaft Rondorf angepaßt werden und erzielt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Neubaugebiete einen ebenso guten Erschließungsgrad wie Variante 3. Im Bereich Meschenich wird eine Durchfahung der Trasse durch den Ortskern empfohlen, da das vorhandene Straßenprofil ausreicht, um eine Stadtbahn zu integrieren und somit eine optimale Erschließung zu erzielen.

Inwieweit Teile der Trasse vor der Inbetriebnahme einer Stadtbahnverbindung bereits als Bustrasse genutzt werden können, wird in Abhängigkeit auch von der baulichen Entwicklung jeweils von der Verwaltung geprüft.

Weiterhin empfiehlt die Verwaltung die Freihaltung einer geeigneten Fläche für die Anlage eines P + R-/B + R-Platzes am Ortsrand von Meschenich (in Abhängigkeit der gewählten Trasse) mit einem Aufnahmevermögen von ca. 200 Parkmöglichkeiten. Der exakte Stellplatzbedarf wird im Rahmen einer zukünftigen Realisierung durch eine entsprechende Detailuntersuchung festgelegt.



- 61 - Stadtplanungsamt

- 614/1- Verkehrsplanung

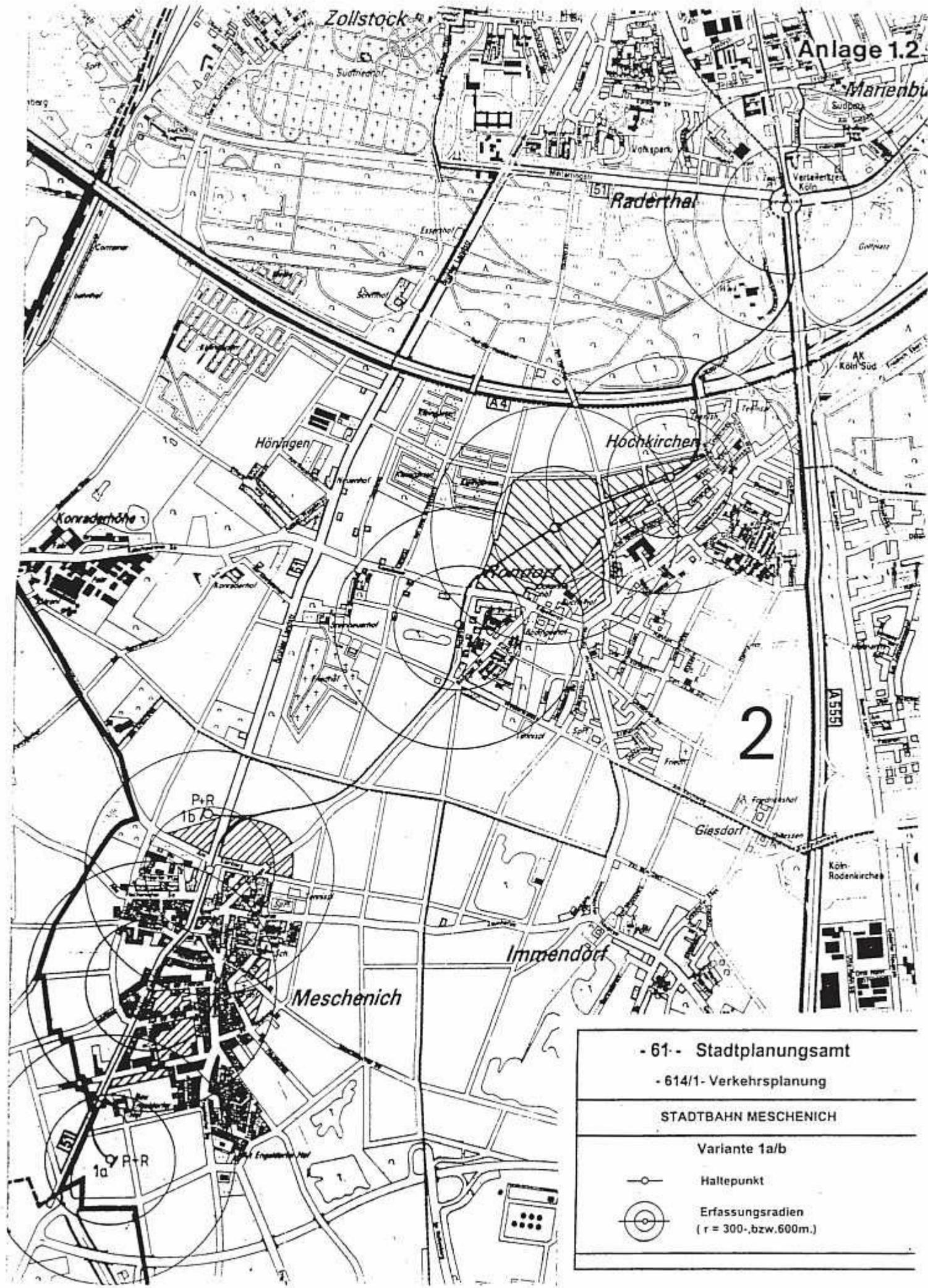
STADTBAHN MESCHENICH

— Variante 1a/b

- - - " " 2

- · - · " " 3a/b

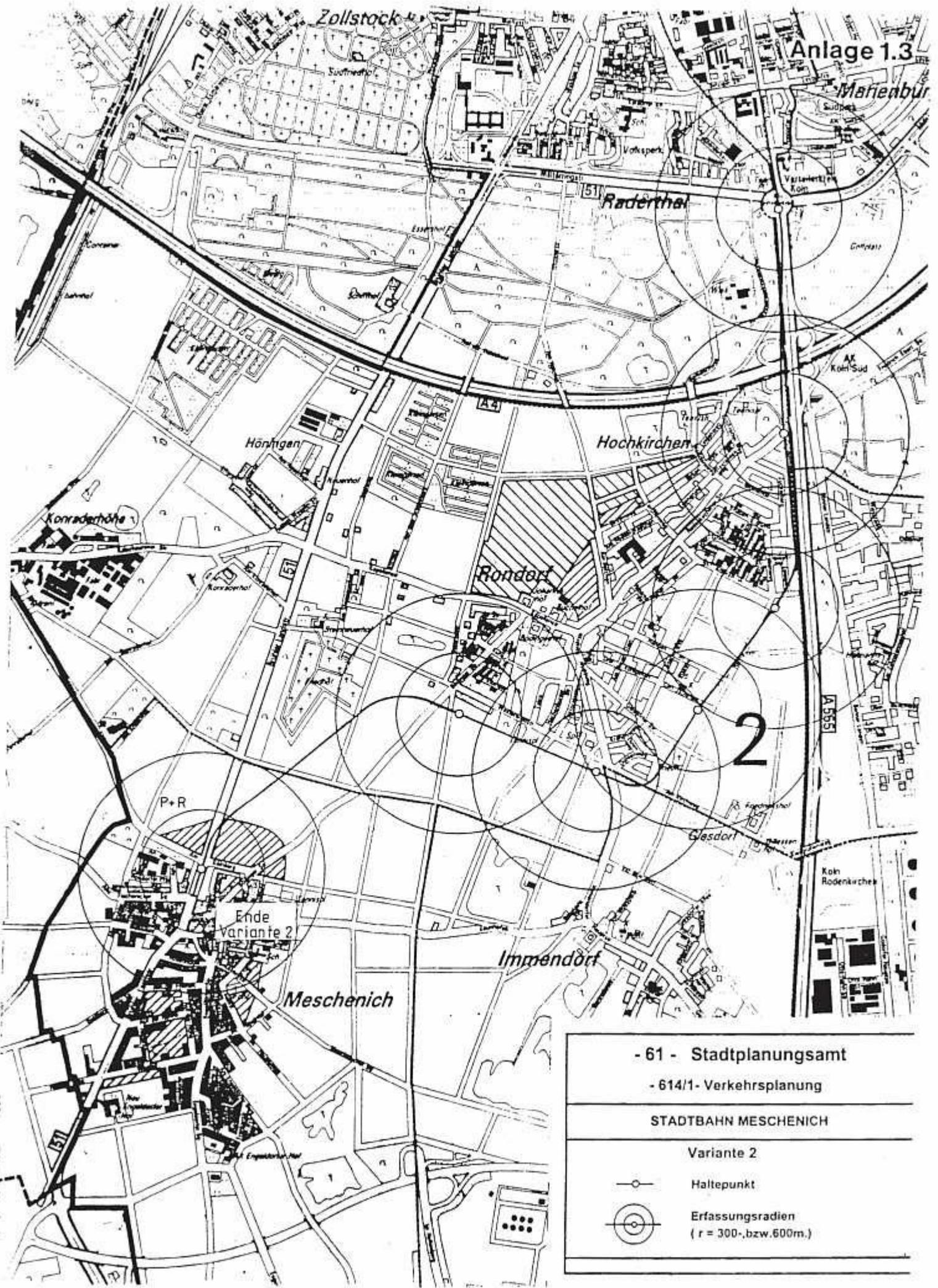
○ Haltepunkt



Anlage 1.2

2

- 61- Stadtplanungsamt	
- 614/1- Verkehrsplanung	
STADTBAHN MESCHENICH	
Variante 1a/b	
	Haltepunkt
	Erfassungsradien (r = 300-, bzw. 600m.)



Anlage 1.3

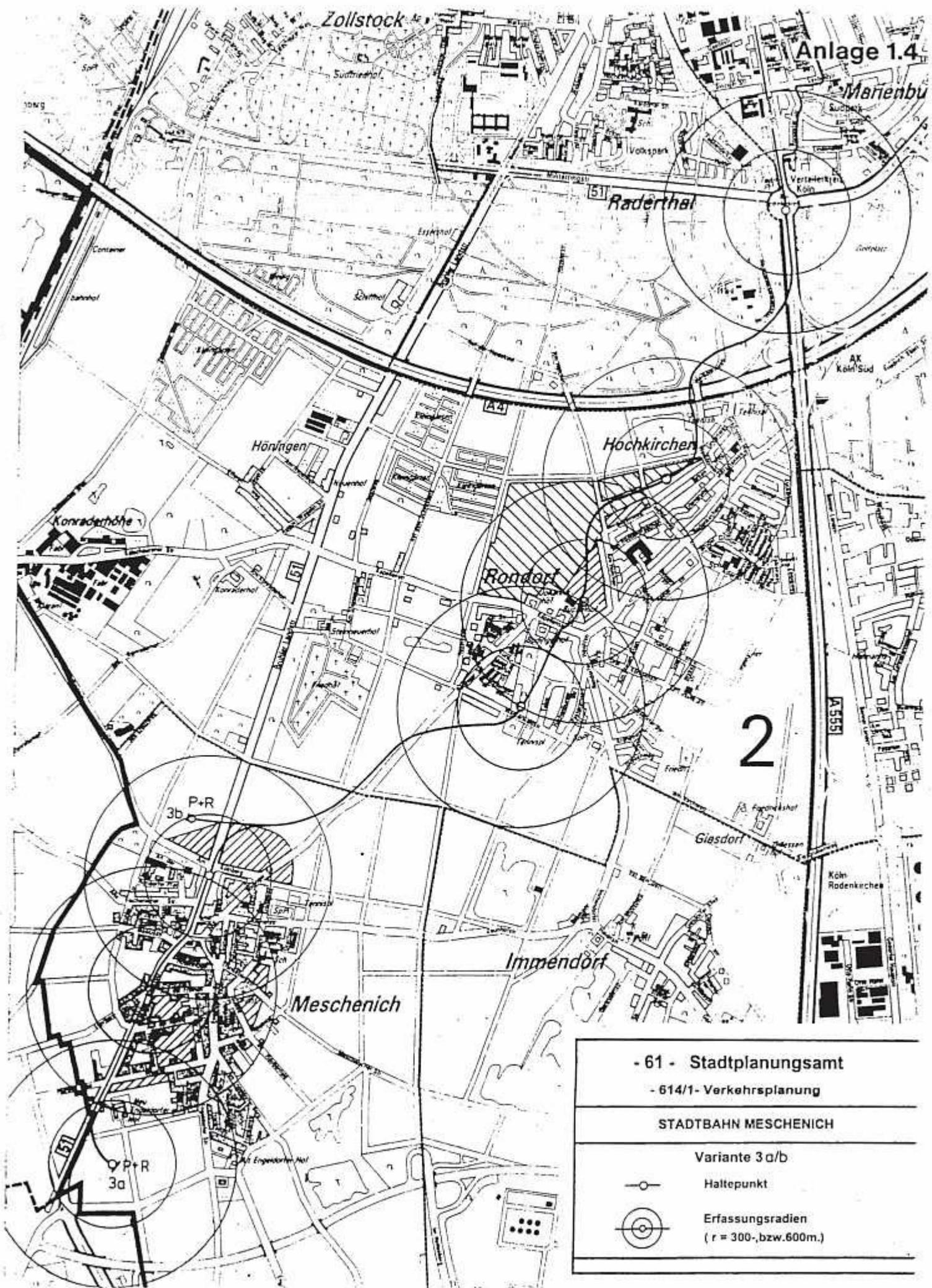
- 61 - Stadtplanungsamt
 - 614/1- Verkehrsplanung

STADTBAHN MESCHENICH

Variante 2

○ Haltepunkt

⊙ Erfassungsradien
 (r = 300-, bzw. 600m.)



Anlage 1.4
 Marienbu

Raderthal

Hochkirchen

Rondorf

Meschenich

Immendorf

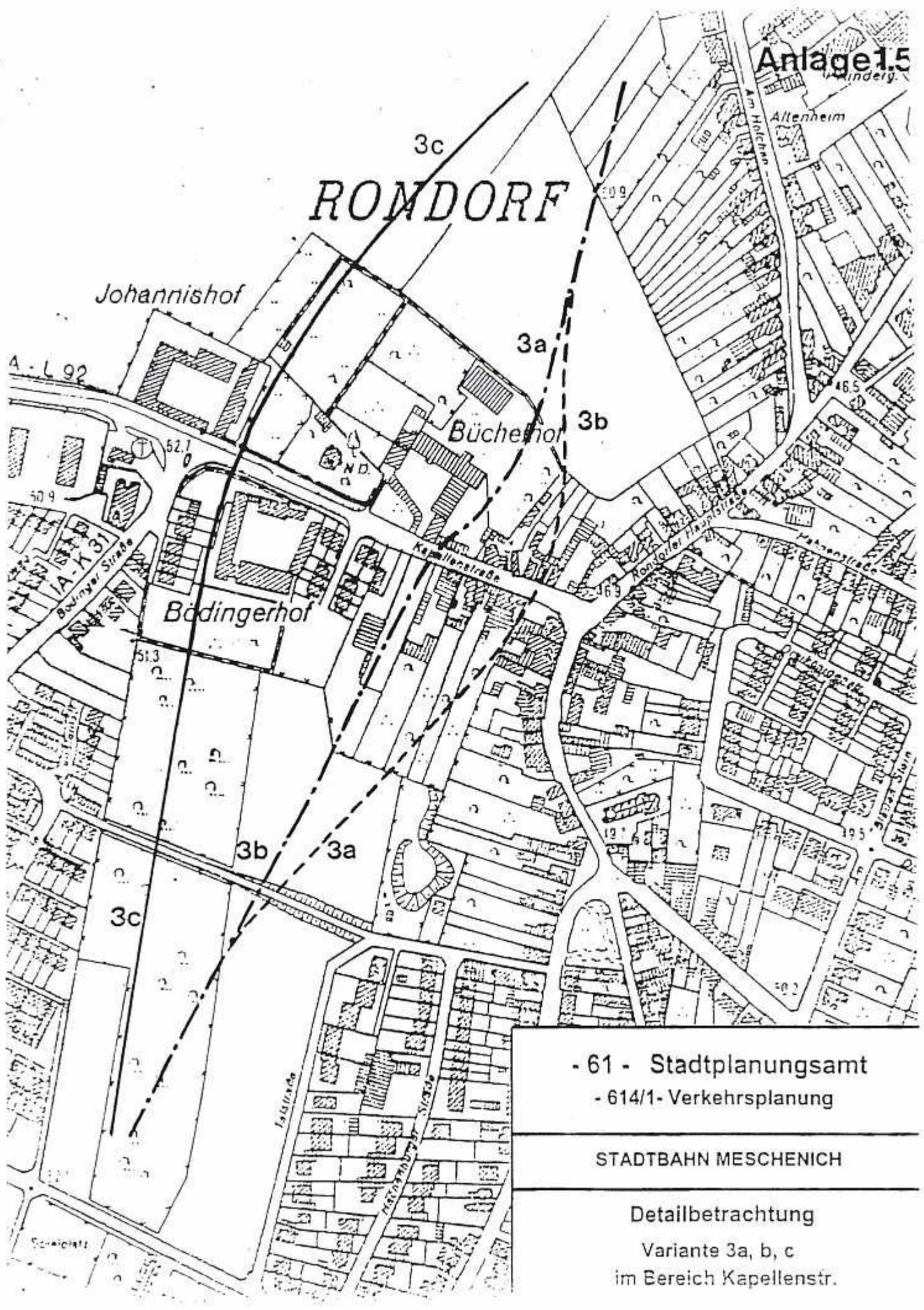
Giesdorf

Köln-Rodenkirchen

2

- 61 - Stadtplanungsamt	
- 614/1- Verkehrsplanung	
STADTBahn MESCHENICH	
Variante 3 a/b	
	Haltepunkt
	Erfassungsradien (r = 300-, bzw. 600m.)

RONDORF



- 61 - Stadtplanungsamt
- 614/1 - Verkehrsplanung

STADTBAHN MESCHENICH

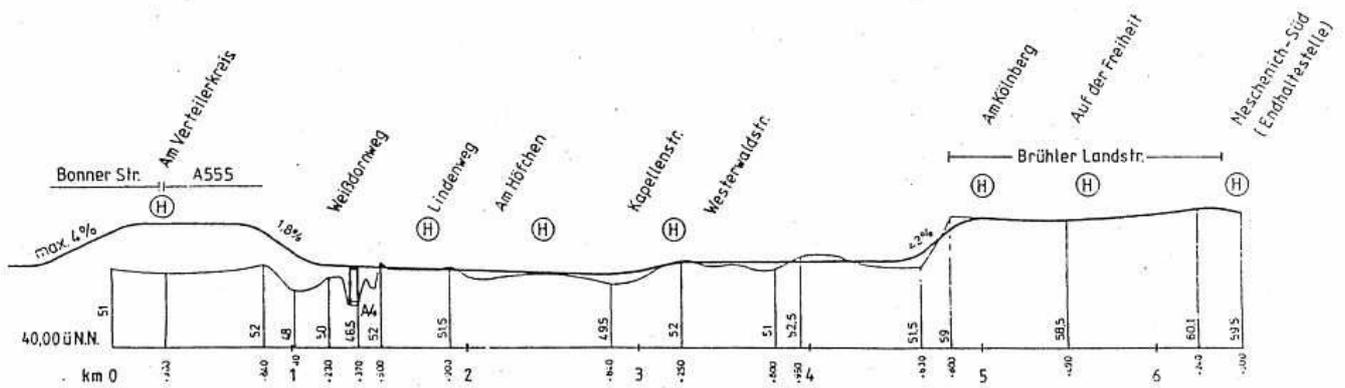
Detailbetrachtung
Variante 3a, b, c
im Bereich Kapellenstr.

STADTBahn MESCHENICH

Anlage 1.6

LÄNGSSCHNITT

Variante 1a

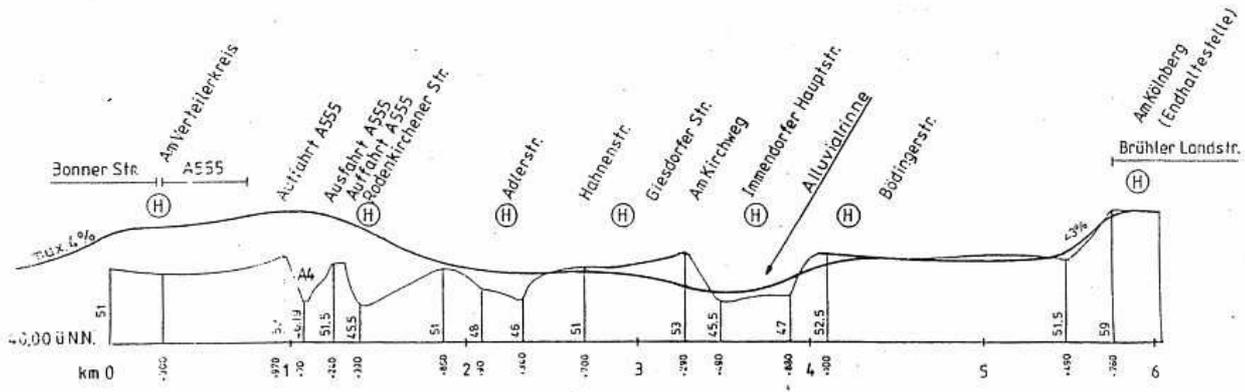


STADTBAHN MESCHENICH

Anlage 1.7

LÄNGSSCHNITT

Variante 2



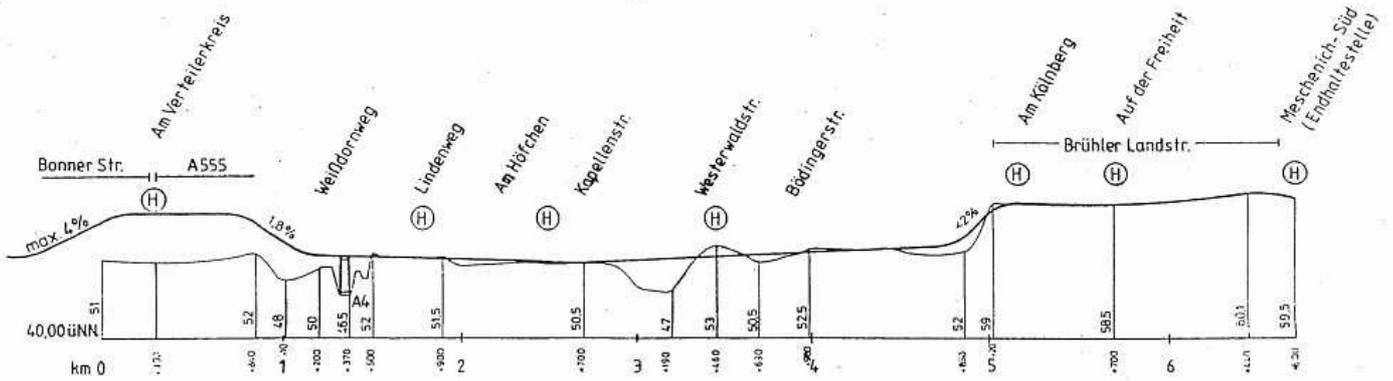
-51- Stadtplanungsamt
-614/1- Verkehrsplanung

STADTBAHN MESCHENICH

Anlage 1.8

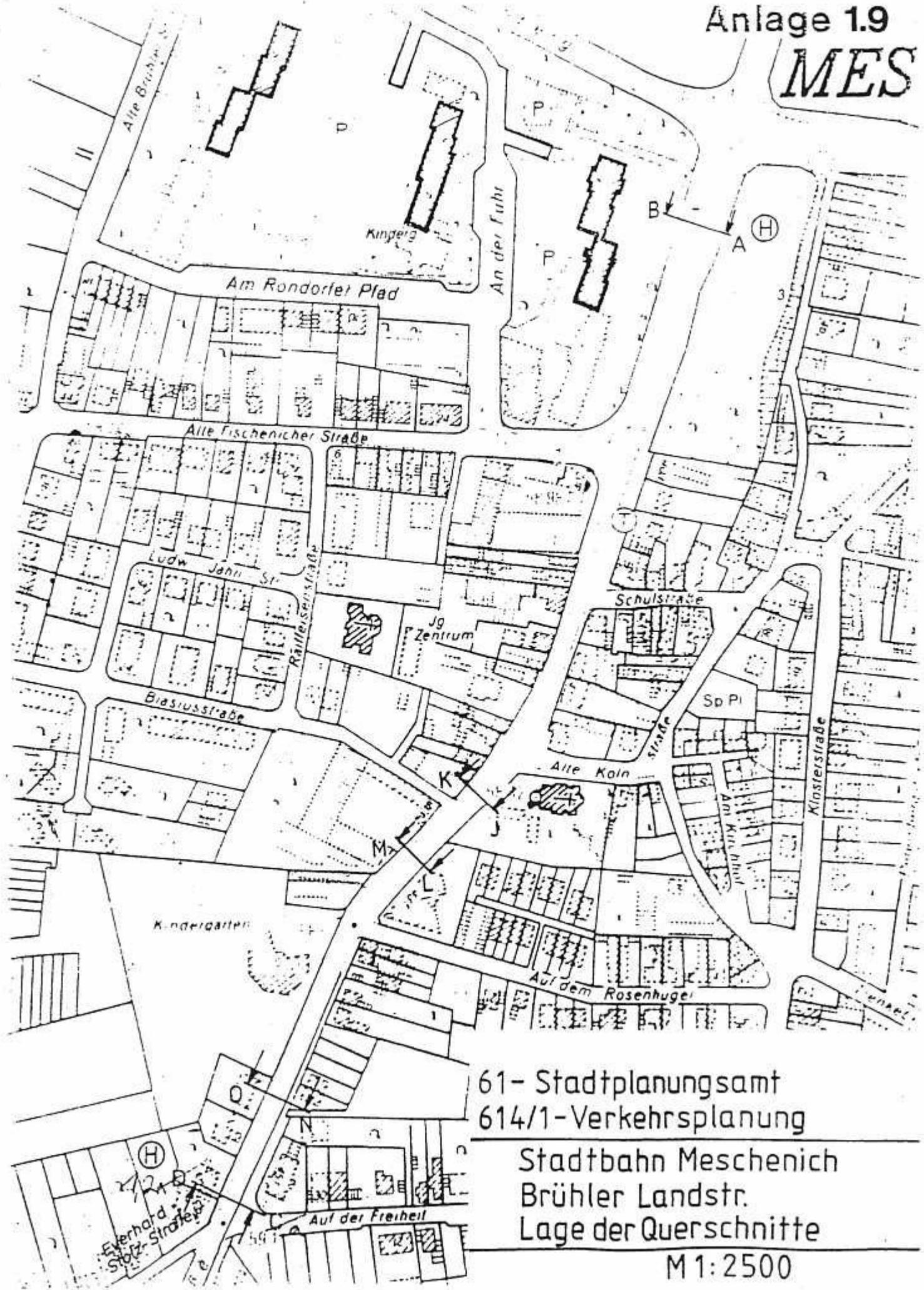
LÄNGSSCHNITT

Variante 3a



Anlage 1.9

MES

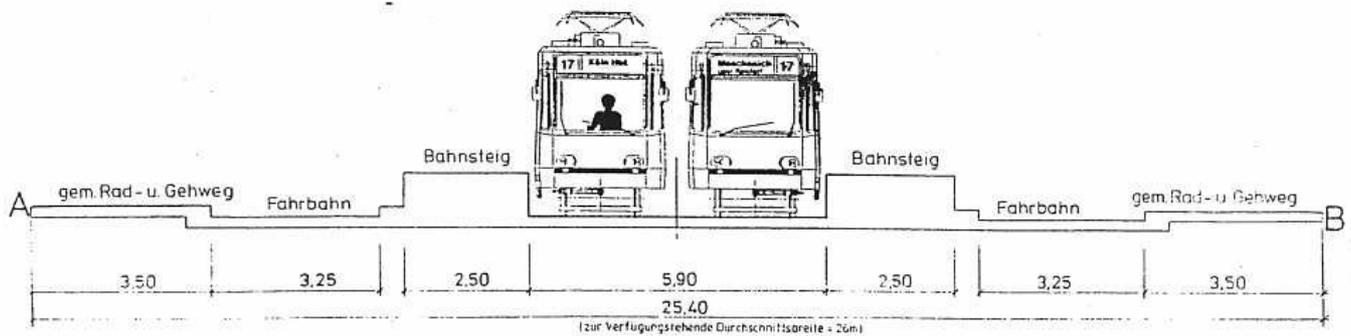


61- Stadtplanungsamt
614/1-Verkehrsplanung

Stadtbahn Meschenich
Brühler Landstr.
Lage der Querschnitte

M 1:2500

Straßenquerschnitt A - B



Brühler-Land-Str. - Am Kölnberg
Stadtbahnhaltestelle mit Seitenbahnsteigen - Regelquerschnitt (h=90cm)

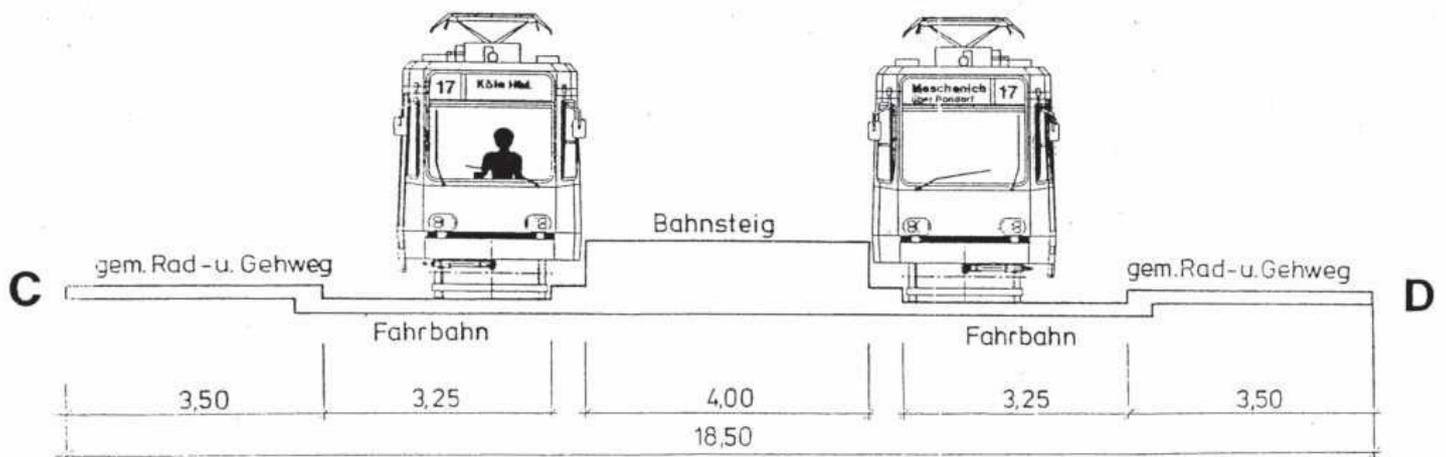
61-Stadtplanungsamt
614/1 Verkehrsplanung

Anlage 1.11

Straßenquerschnitt C - D

Brühler-Land-Str. / Auf der Freiheit

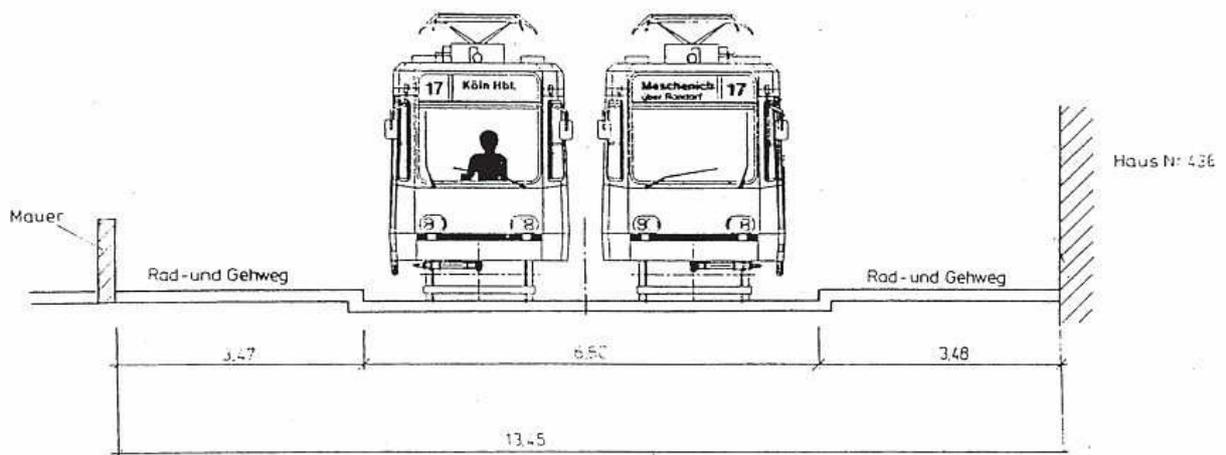
Stadtbahnhaltestelle mit Mittelbahnsteig (h=90cm)



61-Stadtplanungsamt
614/1 Verkehrsplanung

Anlage 1.12

Straßenquerschnitt J-K

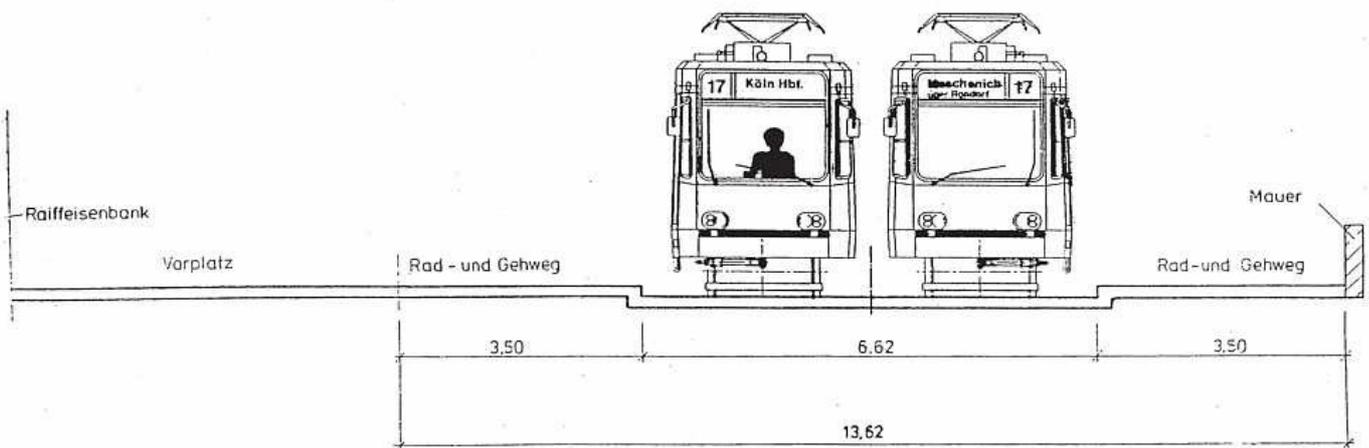


Ortsdurchfahrt Meschenich Brühler Landstraße - Planung

61 - Stadtplanungsamt
614/1- Verkehrsplanung

Anlage 1.13

Straßenquerschnitt L-M

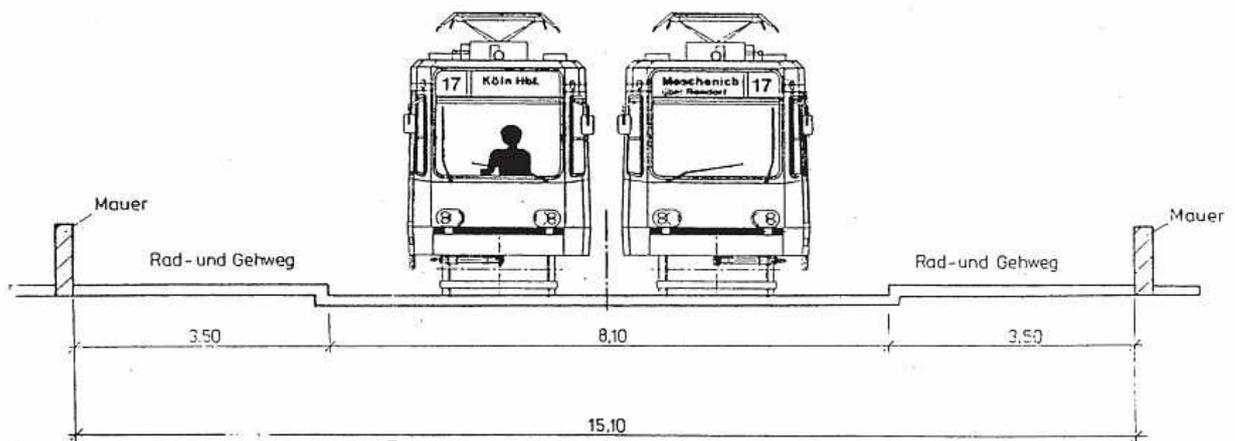


Ortsdurchfahrt Meschenich Brühler Landstraße - Planung

61 - Stadtplanungsamt
614/1 - Verkehrsplanung

Anlage 1.14

Straßenquerschnitt N - 0



Ortsdurchfahrt Meschenich Brühler Landstraße - Planung

61 - Stadtplanungsamt
614/1-Verkehrsplanung

Anlage 1.15

Stadtbahn Meschenich

Variantenvergleich aufgrund des Erschließungsgrades

Variante	aktuelle Einwohner u. Beschäftigtenzahlen		zukünftige Einwohner aufgrund gepl. Wohngebiete		Gesamt Einwohnerzahlen + Beschäftigte	
	r = 300	r = 600	r = 300	r = 600	r = 300	r = 600
1a	8 233	15 515	4 403	5 882	12 636	21 397
1b	7 348	14 034	3 989	5 233	11 337	19 267
2	7 153	16 232	875	1 417	8 028	17 649
3a	8 928	16 811	2 589	5 718	11 517	22 529
3b	8 043	15 330	2 175	5 069	10 218	20 399

Zollstäck

Maienberg

Raderthal

Hochkirchen

Rondorf

Meschenich

Immendorf

Hönningen

Konraderhöhe

2

Schnitt A-B

Schnitt C-D

Schnitt E-F

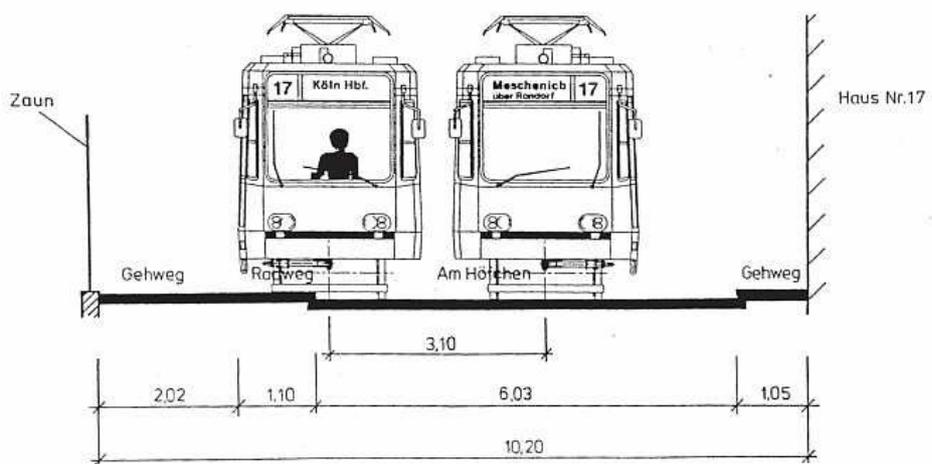
Schnitt G-H



- 61 - Stadtplanungsamt	
- 614/1 - Verkehrsplanung	
STADTBAHN MESCHENICH	
	Variante 4
	Variante 5
M 1:15 000	

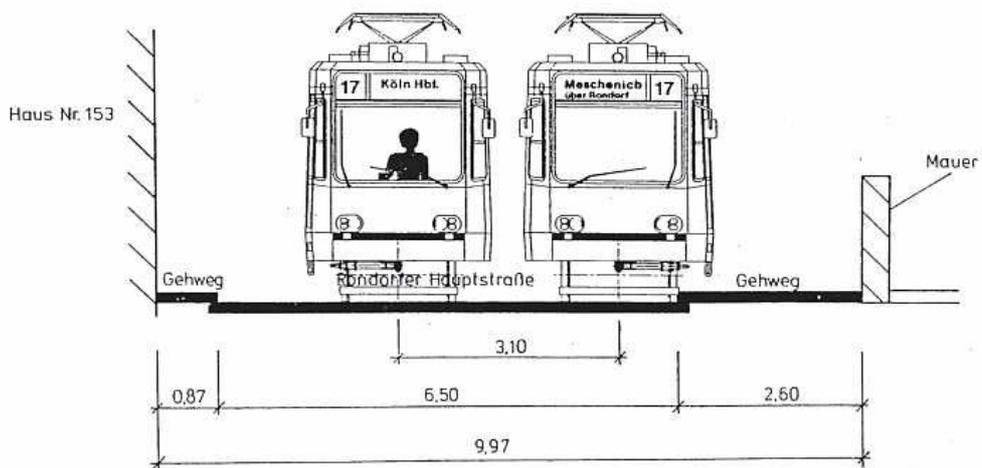
Straßenquerschnitt A-B

Anlage 1.17



61 -Stadtplanungsamt
614/1-Verkehrsplanung

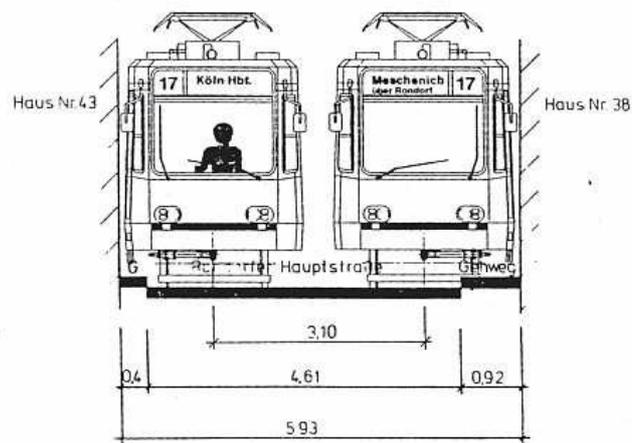
Straßenquerschnitt C - D



Anlage 1.18

61 -Stadtplanungsamt
614/1-Verkehrsplanung

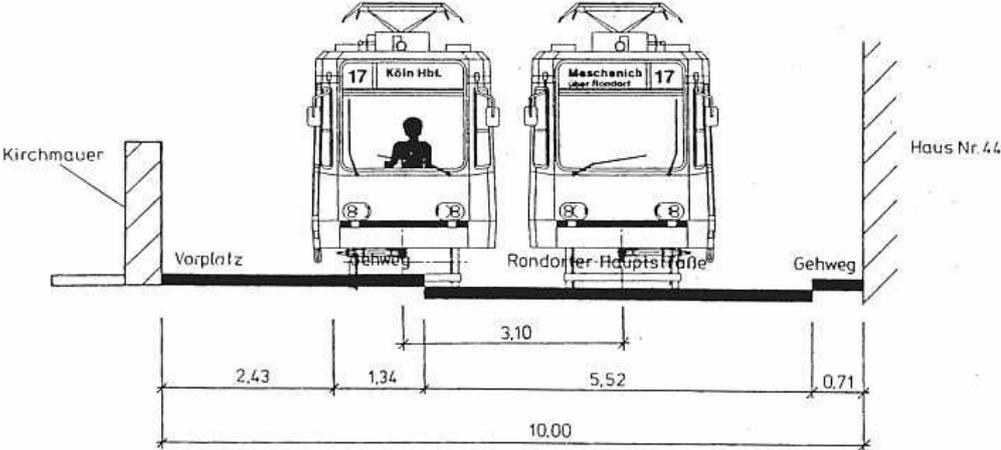
Straßenquerschnitt E-F



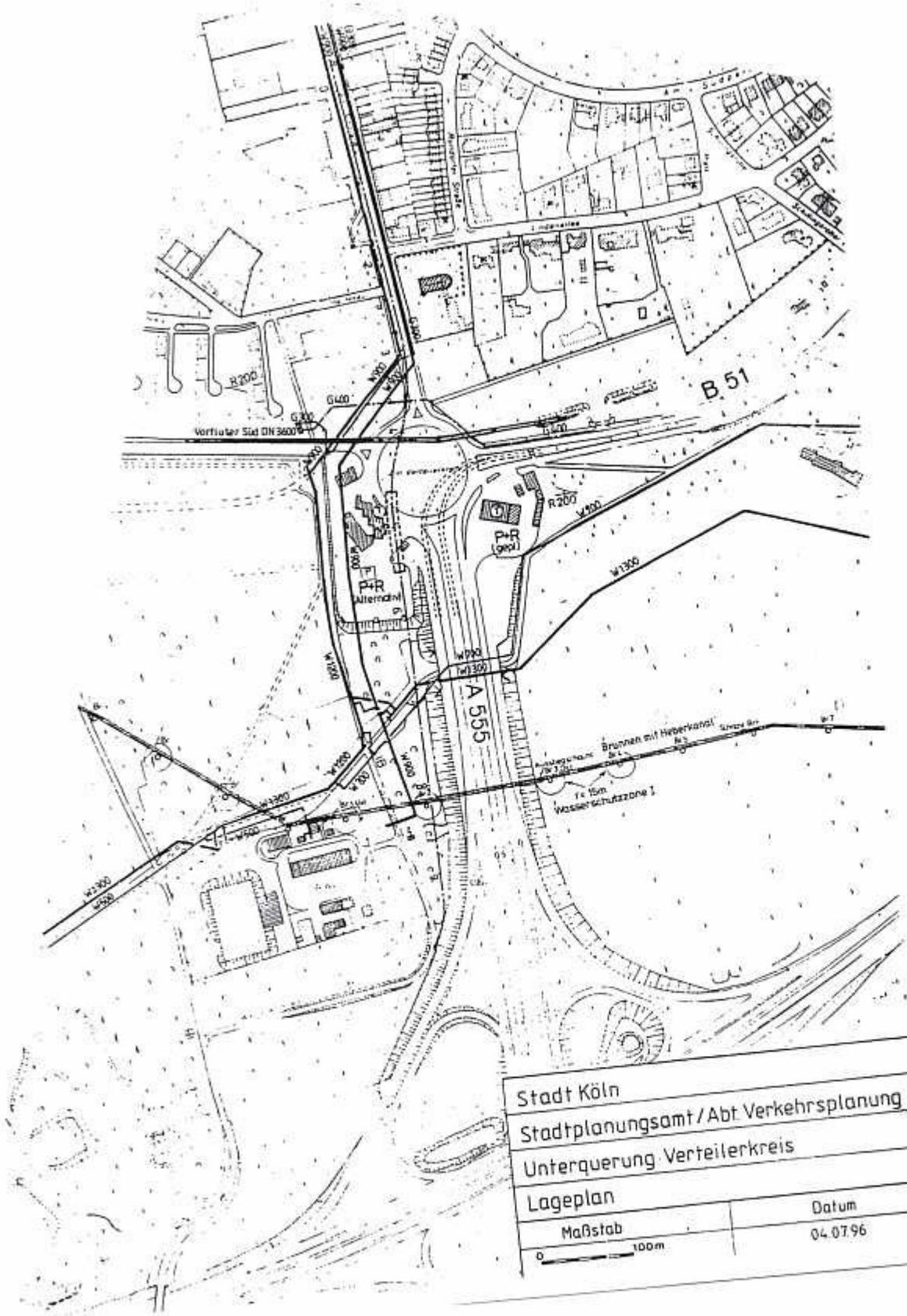
Anlage 1.19

Straßenquerschnitt G-H

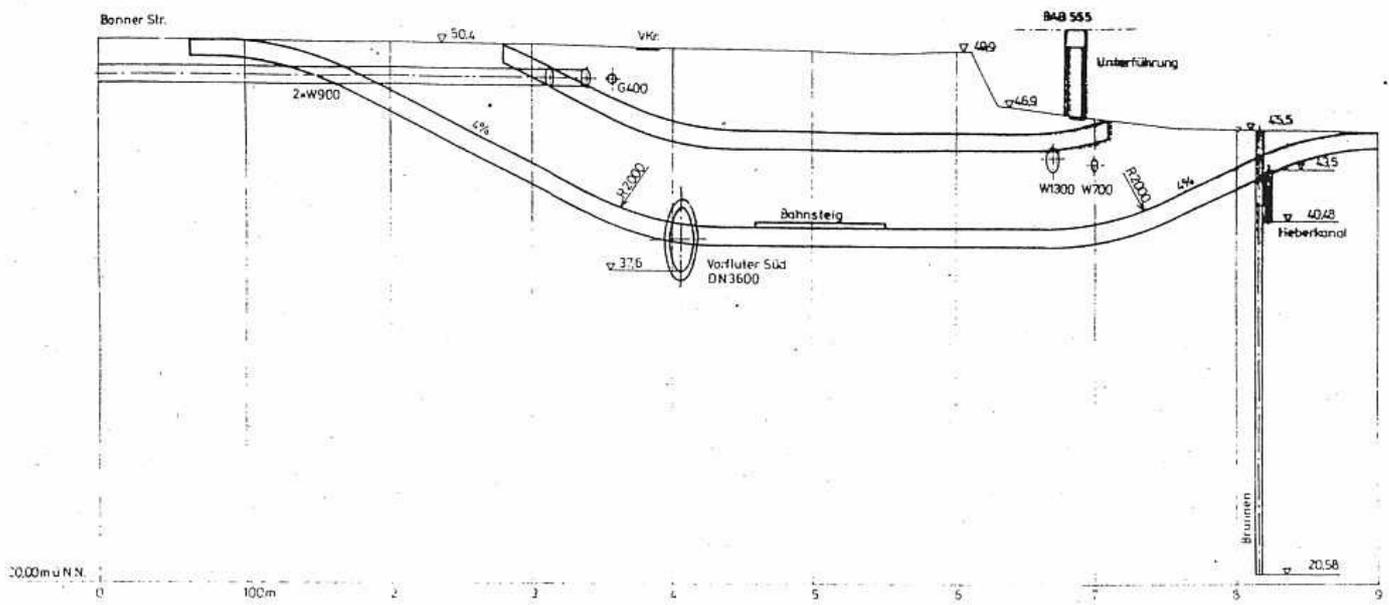
Anlage 1.20



61 - Stadtplanungsamt
614/1-Verkehrsplanung



Stadt Köln	
Stadtplanungsamt / Abt Verkehrsplanung	
Unterquerung Verteilerkreis	
Lageplan	
Maßstab	Datum
0 100m	04.07.96



Anlage 1.22

Stadt Köln	
Stadtplanungsamt/Abt. Verkehrsplanung	
Unterquerung Verteilerkreis	
Variante	
Maßstab	Datum
1:1000 / m	...

Erläuterungstext

Für das im Plan dargestellte Gelände nördlich des Militärrings und westlich der Bonner Straße am Bonner Verteilerkreis wird ein Städtebauliches Planungskonzept vorgestellt.

Der Planbereich entspricht überwiegend dem Bereich eines vorhandenen Bebauungsplanes, der in diesem Gebiet die Trasse der ehemals geplanten Stadtautobahn festsetzt. Da einem Ratsbeschluss entsprechend alle Bebauungspläne der Stadtautobahn aufgehoben werden sollen, ist für den o.g. Bereich die Neuaufstellung eines Bebauungsplanes beabsichtigt. Mit Ausnahme einer Fläche für den Gemeinbedarf als Standort für die Feuer- und Rettungswache Süd auf dem Gelände südlich Heidekaul an der Bonner Straße sollen im wesentlichen die augenblicklichen Nutzungen festgeschrieben werden.

Im einzelnen ist folgendes vorgesehen:

Für die Grundstücke entlang der Rösberger Straße, Faßbenderkaul und Heidekaul ist entsprechend der jetzigen Nutzungsart "Reines Wohngebiet" vorgesehen.

Das zur Zeit gewerblich genutzte Gelände an der Bonner Straße soll als "Gewerbegebiet" festgesetzt und im südwestlichen Bereich geringfügig erweitert werden. Um eine Verträglichkeit zwischen diesem Gewerbegebiet und den sich westlich und südlich anschließenden Kleingärten zu erreichen, sollen die Nutzungen im Gewerbegebiet entsprechend gegliedert und eine 10 m breite Fläche für die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang den Kleingärten vorgesehen werden.

Die vorhandenen Kleingärten sollen als "Öffentliche Grünfläche" (Dauerkleingartenanlage) festgesetzt werden.

Der ehemalige Friedhof an der Ecke Heidekaul/Bonner Straße, die Fläche entlang des Militärrings und der Bonner Straße bis Heidekaul und das Gelände östlich der Bonner Straße am Verteilerkreis sollen als "Öffentliche Grünfläche" festgesetzt werden.

Südlich der Lindenallee an der Ecke Bonner Straße soll eine "Fläche für den Gemeinbedarf" (Kirchengrundstück) festgesetzt werden, um die hier vorhandene Kirche mit dem dazugehörigen Gelände festzuschreiben.

Auf dem Gelände südlich Heidekaul an der Bonner Straße soll eine "Fläche für den Gemeinbedarf" (Feuer- und Rettungswache) festgesetzt werden. Dieser Standort liegt im Zentrum des von der Feuerwache abzudeckenden Gebietes - Bayenthal, Marienburg und Rodenkirchen -, so daß eine optimale Versorgung im Notfall gesichert ist. Damit die Wohnbevölkerung an der Heidekaul nicht beeinträchtigt wird, sollen die Baukörper auf dem Gelände so angeordnet werden, daß eine Lärmbelastigung der Wohnbevölkerung weitgehend ausgeschlossen wird. Die Zu- und Abfahrt ist an der Heidekaul geplant, so daß ein zügiges An- und Abfahren der Rettungsfahrzeuge auf die Bonner Straße garantiert ist.

Die bestehenden Verkehrsflächen sollen unverändert in die Planung übernommen werden.

Durch die Dauerkleingartenanlage ist ein öffentlicher Fußweg geplant, der eine Verbindung vom Volkspark zum Äußeren Grüngürtel und zur Bonner Straße schafft.

Der Stadtentwicklungsausschuß hat angeregt zu prüfen,

- ob südlich der achtgeschossigen Wohnbebauung an der Bonner Straße gewerbliche Nutzung festgesetzt werden kann,
- ob nordöstlich der Faßbenderkaul im Bereich der Kleingartenanlage zusätzlich Wohnbaufläche vorgesehen werden kann und
- ob das Kirchengrundstück südlich der Lindenallee an der Bonner Straße als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden kann.

Diese Anregungen werden in der Bürgerbeteiligung erläutert und zur Diskussion gestellt.

Einladung zur Bürgerbeteiligung

an der Bauleitplanung gemäß § 2 a Abs. 2 und 3 Bundesbaugesetz
Es wird darauf hingewiesen, daß es sich bei dieser Bürgerbeteiligung nach § 2 a Abs. 2 und Abs. 3 Bundesbaugesetz nicht um ein förmliches Beteiligungsverfahren nach § 2 a Abs. 6 Bundesbaugesetz (sog. Anregungsverfahren) handelt.

Vorstellung und Diskussion des Städtebaulichen Planungskonzeptes für den Bereich „Heidekaul“

Dienstag, den 05. Juli 1983, 19.30 Uhr
im Pfarrsaal von St. Maria Königin,
Goethestrasse 84 in Köln - Marienburg

Die vorgesehene Planung wird in der Veranstaltung von der Verwaltung erläutert. Ich darf Sie freundlichst bitten, Ihr Informations- und Beteiligungsrecht wahrzunehmen und an der Veranstaltung teilzunehmen.

Während der Veranstaltung können die Bürger ihre Meinung zur Planung äußern.

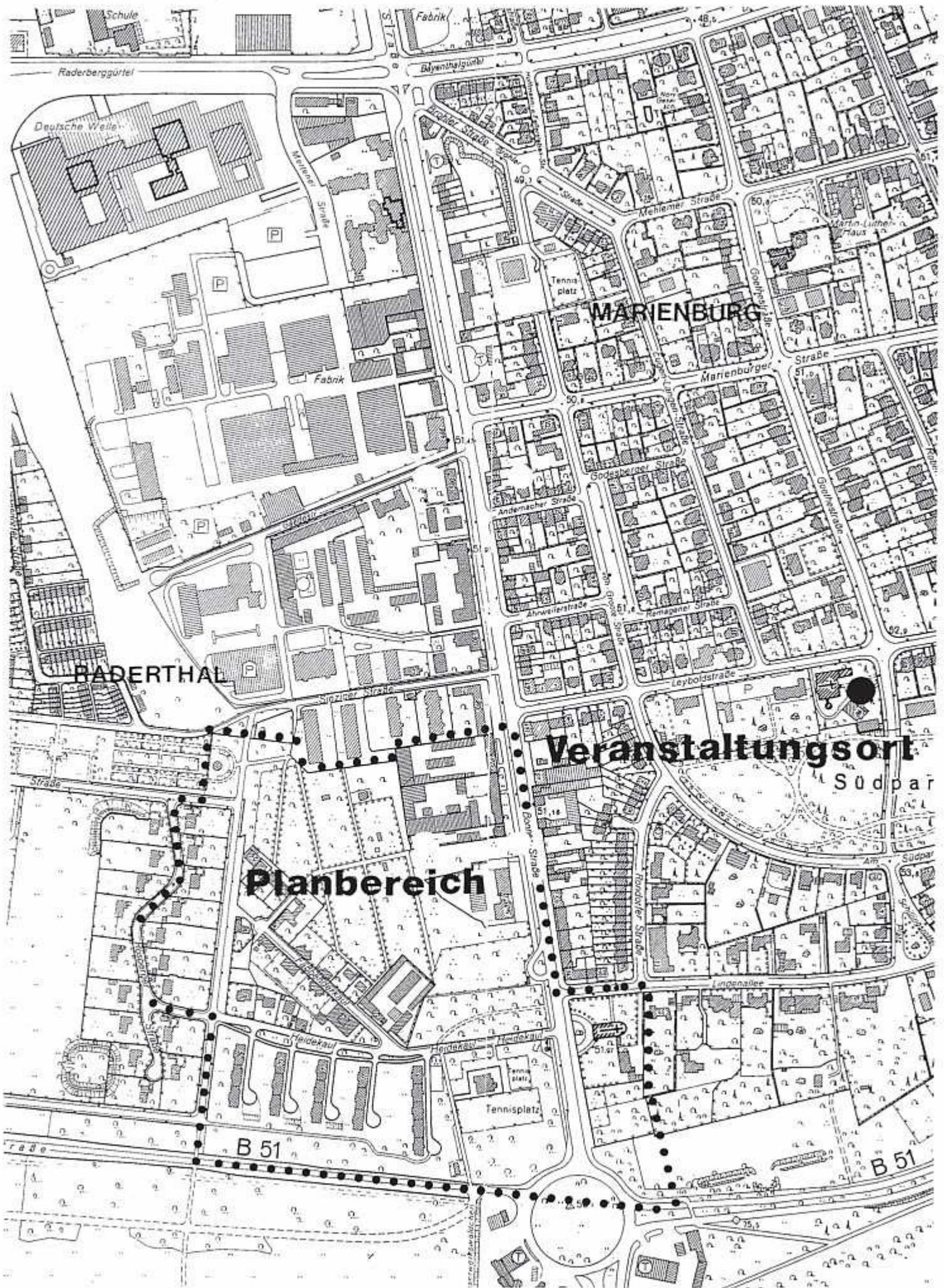
Außerdem können schriftliche Stellungnahmen bis zum 15.07.1983 bei der Bezirksverwaltungsstelle Köln-Rodenkirchen, Hauptstraße 85, 5000 Köln 50, abgegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Bernd Potthast
Bezirksvorsteher des Stadtbezirkes 2

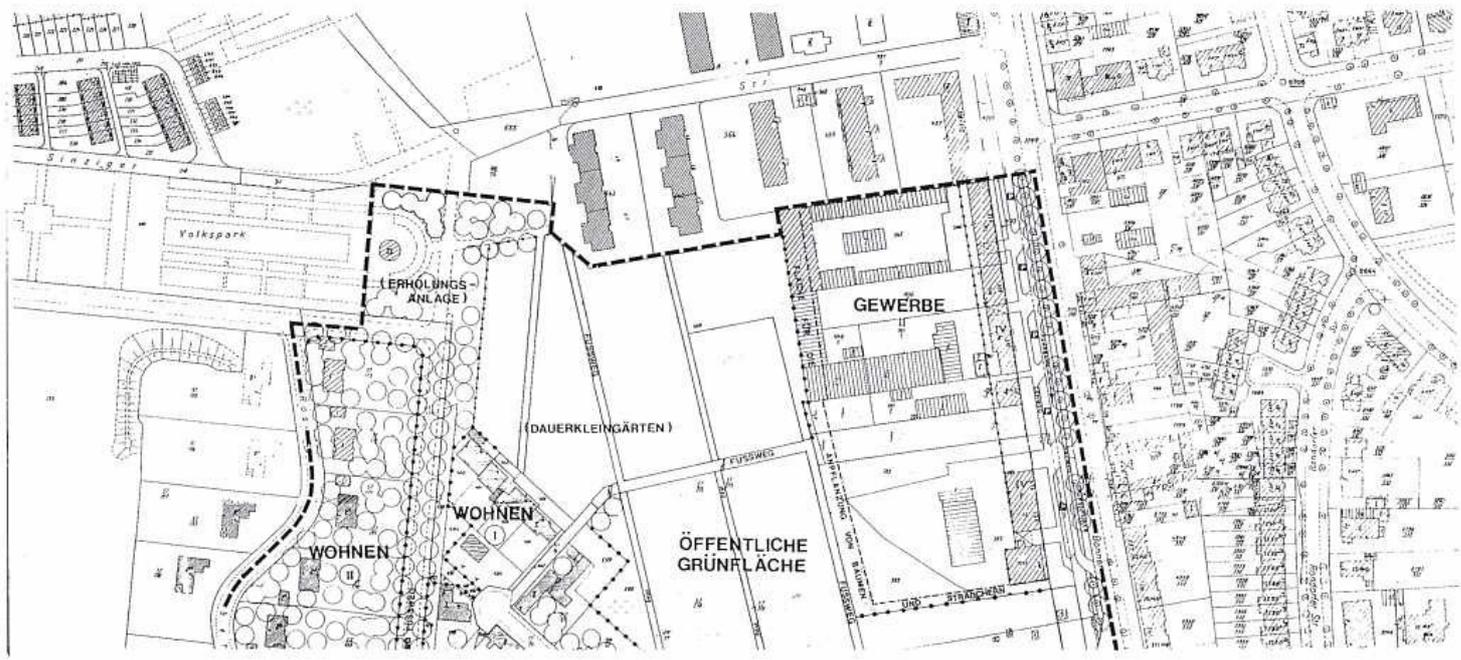
Stadt  Köln Der Oberstadtdirektor

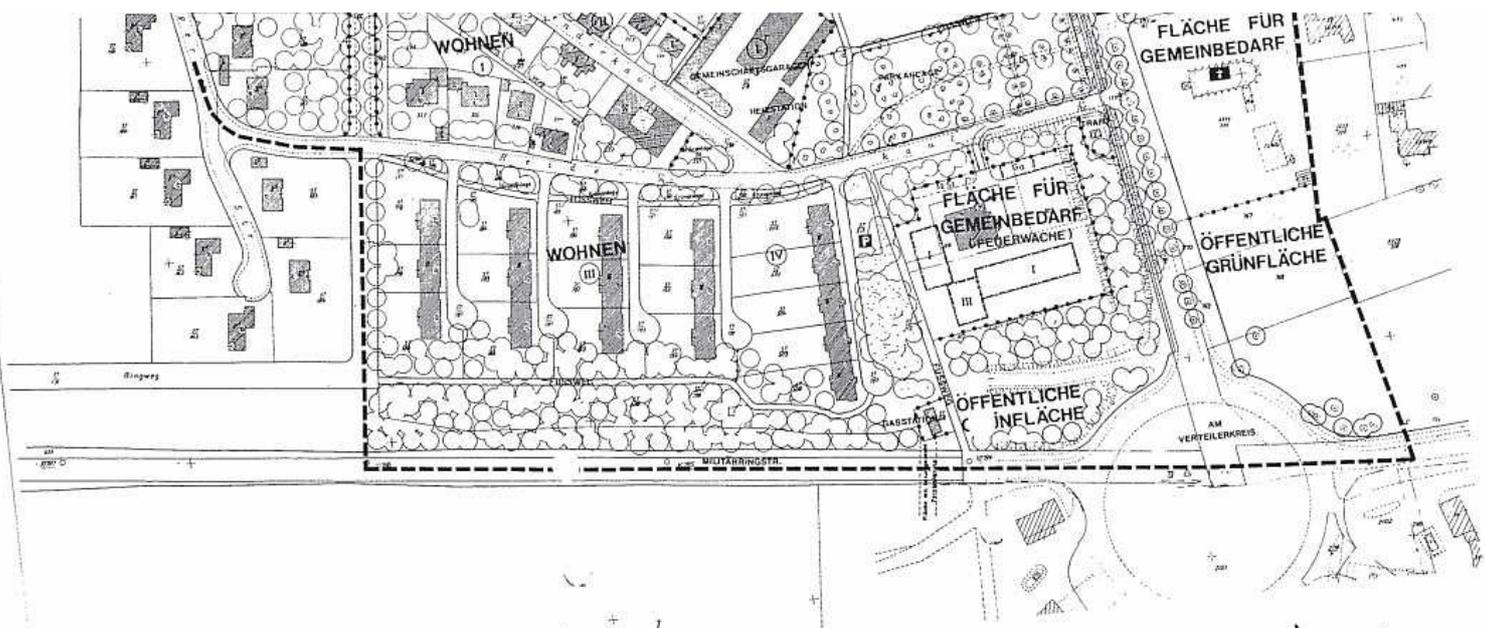
Ablauf des Verfahrens zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung

- 1 Der Rat oder der Stadtentwicklungsausschuß (Fachausschuß des Rates) beauftragt die Bezirksvertretung, eine vorgezogene Bürgerbeteiligung durchzuführen;
- 2 die Bezirksvertretung lädt die Bürger der jeweils betroffenen Bereiche zu einer Versammlung ein;
- 3 der Bezirksvorsteher (oder ein Stellvertreter) leitet die Versammlung. In der Regel gibt der Abschnittsleiter des Stadtplanungsamtes Sachinformationen der Stadtverwaltung. Anregungen und Wünsche der Bürger werden aufgeschrieben (Niederschrift);
- 4 die Bezirksvertretung nimmt Stellung zur Niederschrift;
- 5 die Niederschrift und die Stellungnahme der Bezirksvertretung werden dem Stadtentwicklungsausschuß zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

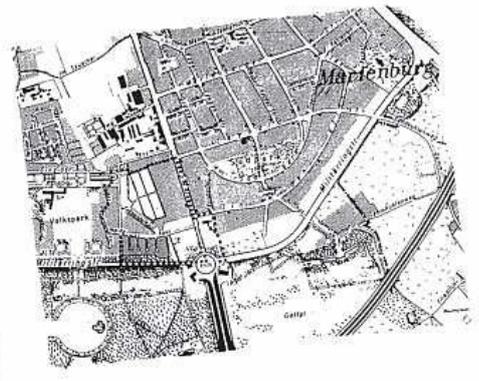


STÄDTEBAULICHES PLANUNGSKONZEPT FÜR DEN BEREICH „HEIDEKAUL“ IN KÖLN-RADERTHAL / MARIENBURG (FEUERWACHE SÜD)





+ G r ü n g ü r t e l



*Lärmelastigung
 Beleuchtung
 Parkplatz
 Tischbe
 Linienpla*

STADTPLANUNGSAMT KÖLN