



## Offener Brief

Sehr geehrte Frau Blome, sehr geehrter Herr Harzendorf,

Porz, den 29.05.2017

am 24.05.2017 wurde uns auf einer nicht öffentlichen Informationsveranstaltung im Bezirksrathaus Porz durch die Verwaltung der Stadt Köln - vertreten durch Herrn Harzendorf und Herrn Miljanovic -, die Landesbetriebe Straßen.NRW und die beauftragten Gutachter in Anwesenheit von Vertretern aus dem Rhein-Sieg Kreis das vorläufige Ergebnis der Machbarkeitsstudie L274n vorgestellt.

Ernüchternd war, dass entgegen früheren Äußerungen, die Verlängerung/Neubau der Houdainer Straße und die Abstufung/Umwidmung der Wahner Straße in allen Varianten durch die Stadt Köln als Grundlage **gesetzt** war.

Weiter nördlich verlaufende Optionen (z.B. L82-6n) waren leider nicht Gegenstand der Betrachtung.

Dies geht auch aus der Vorlage DS-NR. 2017/333 der Stadt Troisdorf vom 28.03.2017 für die Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 26.04.2017 hervor:

*„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 im Anhang dargestellt.“*

Es ist zudem sehr verwunderlich, dass der Stadt Troisdorf das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie bereits zwei Monate vor der o.g. Kölner Informationsveranstaltung zu einer öffentlichen Ratsvorlage dienen konnte.

Des Weiteren wurde uns mitgeteilt, dass in Bezug auf die **Umweltrisikoaanalyse** kein aktuelles Gebiets-Monitoring durchgeführt wurde, obwohl hierfür ausreichend Zeit gewesen wäre und sich die Ausgangspunkte zu früheren veralteten Erhebungen entscheidend durch die dort stattfindenden Verkippungen einzelner Kiesgruben, der enormen Ausweitung des dort ansässigen Industriegebietes und dem Wiederaufbau eines erheblich größeren Bitumenmischwerkes verändert haben. Die Einschätzungen zur Umweltverträglichkeit, zum Artenschutz und zur Ausgleichbarkeit der Eingriffe basieren somit auf deutlich veralteten Daten und sollten nicht Grundlage für eine solch wichtige Interpretation der Machbarkeit sein.

Außerdem darf die Umweltrisikoaanalyse nicht an der K24 enden, wenn die von Köln gesetzte und dann zum Gesamtsystem zugehörige Houdainer Straße neu errichtet werden muss und mehrere Kilometer durch Landschaftsschutzgebiete, Wasserschutzgebiete und bereits erfolgte Ausgleichsmaßnahmen verläuft sowie ein seit langem bestehendes Naturschutzgebiet (Paulsmoor, K-016, seit 1989 NSG, 24.68 ha) schneidet.

Hierbei wurde zudem die wasserschutzrechtliche Betrachtung komplett ausgeklammert, obwohl dies im zu betrachtenden Gesamtbereich von sehr hoher Bedeutung ist und somit nachzuholen ist. Zusammenfassend muss die Umweltrisikoaanalyse aktualisiert, ergänzt und neu bewertet werden!

Bei der **Kostenaufstellung** der Variante 1 wurden im Vergleich zu den anderen Varianten unserer Meinung nach erhebliche Kosten zu niedrig angesetzt oder schlicht ganz vergessen. Wenn z.B. in Variante 3.1 eine zusätzliche Brücke mit 2,88 Mio € für eine mögliche Linienführung der A553 (Querspanne zwischen A555 und A59) berücksichtigt wurde, so muss dies auch in Variante 1 erfolgen, da für diesen Teilabschnitt der K24 bis zum zweiten Kreisverkehr der gleiche Trassenverlauf zu berücksichtigen ist.

Nach Aussage sehr fundierter Fachplaner sind die Flächenpreise für eine ICE-Unterquerung (6 Gleise für ICE, S-Bahn, Güter) sowohl für die Brücke wie auch für die flankierenden Stützwände mindestens um den Faktor 2 zu niedrig angesetzt. Alleine hierdurch ergibt sich eine Kostensteigerung von mindestens 5,25 Mio €. Dies wird auch durch die damaligen Kosten von 6,5 Mio €, die für die ICE-Unterführung im Bereich der Spicher Seen aufgewendet wurden, verdeutlicht.

Insbesondere wollen wir hier darauf hinweisen, dass in Bezug auf den zeitlichen Ablauf bei der Realisierung des Projektes mit der Deutschen Bundesbahn erhebliche Verzögerungen eingeplant werden müssen. Somit ist der bei Variante 1 aufgezeigte möglich zeitliche Vorteil hinfällig!  
 Nur bei Variante 1 ist nach der vorgelegten Tabelle ein Lärmschutz (aktiv und passiv) erforderlich. Dennoch wurde der gleiche Kostenansatz pro Kilometer Ausbaustrecke bei allen Varianten angesetzt. Entweder erhöht sich dieser Kostenanteil bei Variante 1 oder die Kosten bei den anderen Varianten ohne Lärmschutzbedarf müssen abgesenkt werden!

Weiterhin werden in der Zusammenfassung der Variante 1 nur 2 Kreisverkehre und eine signalisierte Einmündung als Knotenpunkte angegeben. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass der Kostenanteil des Umbaus der B8 kostenmäßig inkludiert sei.

Dann hätten jedoch insgesamt 4 Kreisverkehrsplätze und 4 signalisierte Einmündungen als Knotenpunkte ausgewiesen werden müssen.

Allein der umfangreiche Umbau der B8 (gegebenenfalls 4-spurig bei über 25000 Kfz/24h) im laufenden Betrieb mit einem komplett zu überarbeitenden Kreisverkehr, dem Anschluss an den Porta-Parkplatz sowie an das neue Gewerbegebiet wird erhebliche Kosten verursachen, die nicht ausgewiesen wurden.

Beteuerungen alleine reichen hier nicht aus, da dem in allen Varianten genannten gleichen Streckenpreis (2.8 Mio €/km) dies nicht zu entnehmen ist.

Wo wurden diese Kosten berücksichtigt?

Bei der **Leistungsfähigkeitsberechnung** wurden Annahmen zum Nutzerverhalten getroffen, die auf Nachfrage nicht durch örtliche Erhebungen oder auf Befragungen basieren, sondern mit dem Kölner Verkehrsmodell berechnet wurden.

Beispielhaft fahren derzeit nur ca. 25% der Fahrzeuge aus dem Porzer Süden über die Wahner Straße Richtung Süd-Osten und ca. 75 % in Richtung Porz-Mitte. Nach den vorgelegten Zahlen jedoch würde nun fast der gesamte Verkehrszuwachs infolge weiterer Wohnbebauung nach Süd-Osten fahren. Dies ist aus dem derzeitigen Nutzerverhalten keinesfalls abzuleiten.

Vollkommen unverständlich und widersprüchlich bleibt die Aussage, dass durch die Variante 1 fast alle Ortsdurchfahrten entlastet werden, obwohl es bei dem beabsichtigten starken Wohnungsneubau (5700 WE mit 29.600 Kfz/24h und 79,3ha Gewerbe mit 17.000 Kfz/24h →Folie 4) in allen Ortslagen im Vergleich zur heutigen Situation eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung geben wird.

Hier einige Beispiele in Kfz/24h:	Hauptstraße Eingang Porz	+880
	Heidestraße Wahn	+1000
	Heidestraße Wahnheide	+220
	Frankfurter Str. zw. Urbach/Elsdorf	+780
	Frankfurter Str. zw. Elsdorf/Wahn	+270
	Loorweg zw. Langel/Zündorf	ca. +2000

Ersichtlich werden diese Zahlen erst, wenn man die Belastungsdifferenzen der Variante 1 zur heutigen Verkehrsbelastung in Relation setzt.

**→ In den von der Stadt Köln auf Folie 23 dargestellten Staubereichen wird es somit zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrssituation kommen!**

Nicht berücksichtigt wurden weiterhin bei der Variante 1 die zu erwartenden Schleichverkehre in den Ortslagen Wahn (Nibelungenstraße) und Lind (Viehtrift), die eine direkte Abkürzung von der B8 (Frankfurter Str.) zum Mauspfad (Zielorte: DLR, Fliegerhorst Wahn, Kaserne Wahn) darstellen und somit negativ bei der Bewertung dieser Variante zu berücksichtigen sind.

Des Weiteren zeigt sich in den Leistungsfähigkeitsberechnungen der Variante 1 (Folie 32), dass für den Einmündungsbereich auf die B8 bis zur Autobahnanschlussstelle Lind maximal die Qualitätsstufe C nach HBS 2016 erreicht werden kann.

Die Variante 2 erreicht hingegen im Anschlussbereich an die B8 (neuer Kreisverkehr) die Qualitätsstufe B nach HBS 2016 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, B besser C).

Der bei der Bewertung der Variante 2 negativ angesetzte Punkt der Freileitung ist **nicht** existent, da die dort vorhandenen Freileitungen überhaupt nicht betroffen sind (Abstand Straßenachse zu Freileitungsmasten  $\geq 100$  m).

Ergänzend möchten wir noch darauf hinweisen, dass die **Nordumfahrung Spich** aus uns nicht nachvollziehbaren Gründen nur in Variante 3 berücksichtigt und damit aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen wurde. Mit 9120 Kfz/24h wäre hier auch in den anderen Varianten mit einer starken Entlastung der Ortsdurchfahrt Spich zu rechnen. Bei Variante 2 würde sich hierdurch zudem der Kosten/Nutzen-Quotient verbessern.

Aus der Gesamtbetrachtung zur Querspange A553 wurde bisher die zu überprüfende **begleitende Schienenquerung** des Rheins aus dem Beschluss zum BVWP 2030 **nicht bedacht**. Auch wenn hier zwei getrennte Vorhabenträger beteiligt sind, so dürfte doch allen Beteiligten klar sein, dass es auf der rechtsrheinischen Seite nur noch zwischen der K24-ICE-Unterquerung und dem Bereich nördlich der Spicher Seen ein Anschluss an die rechtsrheinische DB-Strecke möglich ist. Nur hier ist überhaupt noch ein Anschluss des Nahverkehrs zum Flughafen Köln/Bonn realisierbar! **Diese gewollte Überprüfung blockiert somit nicht nur aus Bundessicht die Variante 1.** Unabhängig von der o.g. begleitenden Schienenstrecke wird schon alleine durch das noch ausstehende Linienbestimmungsverfahren für die A553 auch die Variante 1 im Teilabschnitt der K24 blockiert, da die K24 bei einer nördlicher Trassenführung der A553 im Planungskorridor liegt.

Die L82-6n hingegen **ist nicht** von den im BVWP 2030 ausgewiesenen Bauvorhaben **betroffen** und sollte somit in die nähere Betrachtung rücken.

**Die Vernetzte Gemeinschaft der Bürgervereine Porz/Poll mit weit mehr als 2000 Mitgliedern hat sich einstimmig für die Variante 2, ggf. in Kombination mit der L82-6n ausgesprochen.**

**Wir als betroffene Nutzer der Straßen in diesem Gebiet wollen und werden mit Fahrtziel Köln nicht erst mehrere Kilometer in die entgegengesetzte Richtung fahren!**

Mit besten Grüßen

i.V. der Vernetzten Gemeinschaft

Bürgervereine Gremberghoven, Libur, Porz-Mitte, Poll, Wahn-Wahnheide-Lind, Urbach, Zündorf, der Bürgervereinigung Ensen-Westhoven, der Gremgeler Ortsgemeinschaft, der IG Wasser, Umwelt und Jugend Köln-Porz-Langel, Ortsring Langel und dem Förderkreis Rechtsrheinisches Köln mit insgesamt über 2000 Mitgliedern



**Simin Fakhim-Haschemi**

**Hans Baedorf**

1. Vorsitzende Urbacher Büroverein e.V.

1. Vorsitzender Bürgerverein Zündorf e.V.