

STADT ERFTSTADT

Der Bürgermeister

Az.: 61

öffentlich

V 84/2011

Amt: - 61 -

BeschlAusf.: - 61 -, - 65 -

Datum: 23.02.2011

Beratungsfolge

Termin

Bemerkungen

Ausschuss für Stadtentwicklung	15.03.2011	vorberatend
Rat	29.03.2011	beschließend

Betrifft: Verkehrsuntersuchung für eine Ortsumgehung E.-Köttingen und Kierdorf;
Vorstellung des Ergebnisberichts

Finanzielle Auswirkungen:

Unterschrift des Budgetverantwortlichen

Erftstadt, den

Beschlussentwurf:

Der vom Ingenieurbüro Stolz vorgestellte Ergebnisbericht der Verkehrsuntersuchung für eine Ortsumgehung E.-Köttingen und Kierdorf wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden auf der Grundlage einer detaillierten Datenerhebung vom beauftragten, Neuss, folgende alternative Trassenvarianten für eine Verkehrsberuhigung der Ortslagen Liblar, Köttingen und Kierdorf im Zuge der L 163 untersucht:

1. Östliche Ortsumgehung Köttingen-Kierdorf (Osttangente)
2. Westliche Ortsumgehung Köttingen-Kierdorf (Westtangente)
3. Tonstraße
4. Nordanbindung May-Werke
5. Südanbindung May-Werke und Kiesgrube Nowotnik
6. Autobahnanbindung
7. Anbindung der Radmacherstraße an die B 265

Zu den günstigsten Veränderungen der Verkehrsbelastungen in Köttingen und Kierdorf führen laut Gutachten die Trassenvarianten 1 (Osttangente) und 2 (Westtangente), wobei bei der westlichen Ortsumgehung ein unmittelbarer Anschluss der Maywerke und der Kiesgrube Nowotnik möglich ist, die Osttangente dahingegen im Anschluss an die B 265 eine kürzere Streckenführung aufweist.

Die Realisierung beider Varianten (1 und 2) ist nur über die Durchführung von Planfeststellungsverfahren durch die Baulastträger Rhein-Erft-Kreis (Osttangente, K 45n) und Landesbetrieb Straßen NRW (Westtangente, L 163n) möglich. Langjährige Planungszeiträume sind dabei nicht auszuschließen, wobei die Westtangente bereits in der

Landesstraßenbedarfsplanung aufgenommen ist, jedoch bisher noch keine weiteren Planungsschritte eingeleitet sind.

Die Trassenvariante 4 (Nordanbindung der May-Werke) führt zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Kierdorf und der nördlichen Ortsdurchfahrt Köttingen sowie zu einer leichten Zunahme der Verkehrsbelastung in der südlichen Ortsdurchfahrt Köttingen. Aufgrund der Nähe zur BAB A 1 (Parallelführung) und des Eingriffs in den Uferbereich des Concordia-Sees ist die Variante nur über die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens möglich. Langjährige Planungszeiträume sind dabei ebenfalls nicht auszuschließen.

Die Trassenvariante 5 (Südanbindung der Maywerke und der Kiesgrube Nowotnik) entlastet die Ortsdurchfahrten Kierdorf und Köttingen um ca. 500 Kfz/24 h.

Die Trassenvariante 7 (Anbindung der Radmacherstraße an die B 265) führt zu einer Entlastung der Carl-Schurz-Straße um ca. 700 Kfz/24 h; in Kierdorf sind geringe Entlastungseffekte und in Köttingen ist eine geringe Mehrbelastung zu erwarten.

Aus den Trassenvarianten 3 (Tonstraße) und 6 (Autobahnanbindung) ergeben sich laut Gutachten keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen in Köttingen und Kierdorf. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass eine Autobahnanbindung sowohl aus verkehrstechnischen Gründen als auch aufgrund der geringen Verkehrsentslastung nicht realisierbar ist.

In Vertretung

(Erner)