



Gemeinde Weilerswist

2030

Städtebauliche- und verkehrspolitische Entwicklung

Attraktiver Wohnraum gestern und heute



Gemeinde Weilerswist 2030

Städtebauliche - und verkehrspolitische Entwicklung Attraktiver Wohnraum gestern und heute

Ausgangslage

Die Gemeinde Weilerswist verfügt über eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur.

Schiene- und Busverkehrsangebote sowie das Bundesautobahnnetz BAB 1 in Richtung Köln (Dortmund) und BAB 61 Mönchengladbach – Koblenz mit Anschluss an die BAB 555 Brühl (Köln) und ein sehr dichtes klassifiziertes Straßennetz von Kreis- und Landstraßen vervollständigen diese sehr gute Verkehrsinfrastruktur.

Diese sehr gute Infrastruktur bietet der Gemeinde Weilerswist die Chance entgegen Trendentwicklungen, die in Demografie-Prozessen verdeutlicht werden, zu expandieren.

So haben sich bereits Großunternehmen gewerblich in Weilerswist nieder gelassen und weit mehr als 3000 Arbeitsplätze schaffen können.

Städtebaulich hat der Rat der Gemeinde in fast allen Ortsteilen im Gemeindegebiet in den letzten 5 bis 10 Jahren Wohnbaugebiete ausgewiesen. Diese Wohnbaugebiete sind bereits alle bebaut und so beschäftigt sich der Rat der Gemeinde Weilerswist derzeit mit der Aufstellung der Flächennutzungspläne und mit der damit verbundenen weiteren zusätzlichen Ausweisung und Aufstellung von Bebauungsplänen, um die starke Nachfrage von Wohnraum zu erfüllen.

Neben der guten Verkehrsinfrastruktur verfügt die Gemeinde Weilerswist auch über ein gutes Schulsystem mit standortnaher Grundschulversorgung und mit der Einrichtung einer Gesamtschule; sie war eine der ersten Gesamtschulen im Rheinland und erfuhr naturgemäß sehr viel Zuspruch.

Die Gemeinde Weilerswist kann sich auch gerne auf Grund der Nähe zu den Großzentren Köln/Bonn mit dem Beinamen „Schlafzimmer von Köln/Bonn“ schmücken.

Die Villerie und die Nähe zur Nordeifel bietet auch ein sehr hohes Angebot an Natur- und Freizeitaktivitäten, wenngleich die Gemeinde Weilerswist nicht wirklich über ein eigenes Tourismus- und Freizeitangebot verfügt.

Dieses gilt es zu verbessern. Es wird empfohlen hierzu zeitnah eine Untersuchungsstudie in Auftrag zu geben.

Problemstellung

Seit Jahren beschäftigt uns im Ballungsraum Köln/Bonn das Thema zunehmender Individualverkehr und zunehmender Schwerlastverkehr. Hiervon ist die Gemeinde Weilerswist aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre sehr stark betroffen.

Bereits im Jahre 1999 hat der Gemeinderat Weilerswist nach den Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung zur Versorgung der Region Konzentrationsflächen für Abgrabungsvorhaben für Sand, Kies und Quarzsand im Wege eines geordneten Bauleitplanverfahren ausgewiesen.

Des Weiteren haben sich gewerbliche Großbetriebe in Weilerswist nieder gelassen und Wohnbaugebiete sind nahezu völlig bebaut.

In den letzten Jahren hat die Bezirksregierung Arnsberg darüber hinaus weitere Abgrabungsvorhaben nach Bergrecht genehmigt.

Mit der Öffnung der neuen BAB 61 -Anschlussstelle Weilerswist an der L 163 und mit der Ausweisung neuer Abgrabungsvorhaben, auch in der benachbarten Gemeinde Swisttal, haben sich sogenannte neue Streuverkehre, insbesondere mit Schwerlastfahrzeuge ergeben. Diese Schwerlastverkehre fahren über die klassifizierten Straßennetze und belasten die Ortsdurchfahrten Weilerswist, Vernich, Schwarzmaar, Müggenhausen und Metternich stark.

Insbesondere die Bürger in Schwarzmaar und Müggenhausen, die unmittelbar an den Abbaugebieten liegen, beklagen seit vielen Jahren den stark zunehmenden Schwerlastverkehr und die damit verbundene Feinstaub- und Lärmbelästigung.

Ausblick

Die Erfordernisse unserer modernen Gesellschaft führen zu einer stetigen Zunahme der Verkehrsströme. Neben dem Transport von Sand und Kies, von Waren und Gütern, tragen die Arbeitswege und ein verändertes Freizeit- und Mobilitätsverhalten zu hohem Verkehrsaufkommen auf den Straßen in und rund um Weilerswist bei.

Die Kehrseite dieser umfassenden Mobilität sind erhebliche Beeinträchtigungen unserer Umwelt. Verkehrslärm ist inzwischen gegenwärtig. Eine erhebliche Zahl von Betroffenen ist dabei Lärmpegeln ausgesetzt, die als deutliche Beeinträchtigung der Lebensqualität wahrgenommen werden und bei denen auf lange Sicht das Risiko von gesundheitlichen Beeinträchtigungen steigt.

Laut einer regelmäßig vom Umweltbundesamt beauftragten repräsentativen Umfrage besitzt der Straßenverkehr aufgrund seiner flächenhaften Verbreitung das höchste Belästigungspotenzial. Rund 54 % der Bevölkerung fühlten sich 2014 in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehr gestört oder belästigt.

Um eine deutlich flächendeckende Minderung der Verkehrslärmbelästigung zu erreichen, bedarf es einer gesamtgesellschaftlichen Anstrengung.

Notwendig ist das Mitwirken aller Akteure – sowohl auf politischer, behördlicher Ebene als auch der Lärmverursacher und – Betroffenen selbst. Unstrittig ist, dass eine leisere Umwelt nicht nur die Betroffenen entlastet, sondern eine höhere Lebensqualität für die Städte und Gemeinden und damit auch erhebliche ökonomische Vorteile in sich birgt.

Der Straßenverkehr ist der Hauptverursacher von Verkehrslärmbelastungen. Zwar sind moderne Fahrzeuge deutlich leiser, aber aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens, höherem LKW-Verkehr und dem Trend zu breiten Reifen tritt keine spürbare Entlastungswirkung für die Betroffenen ein.

Ziel muss und sollte sein, den LKW-Verkehr aus Ortsdurchfahrten und Wohngebieten heraus zu halten.

Im Bundesverkehrswegeplan ist vorgesehen, die BAB 61 zwischen Meckenheim (Rhein-Sieg-Kreis) und Erftstadt-Bliesheim (Rhein-Erft-Kreis) sechsspurig auszubauen. Die Belastung, die die Gemeinde Weilerswist während einer langjährigen Bauzeit bevor stehen, sind nicht mess- und kalkulierbar. Dies gilt auch für die weiteren Abgrabungsvorhaben nach Bergrecht, die schon genehmigt sind.

Weilerswist droht der Verkehrsinfarkt und die Geduld der Bevölkerung hat ein unerträgliches Maß an Belastbarkeit erreicht. Versäumtes muss jetzt nachgeholt werden und die Gemeinde muss sich zukunftsfähig aufstellen und darf der Nachfolgeneration keinen Scherbenhaufen hinter lassen.

Der Gemeindename Weilerswist steht auch in Verbindung mit Abbau von Bodenschätzen und Verkehrsstau. Die Ortsdurchfahrten dürfen nicht zu Industriestraßen verkommen. Die Menschen die dort heute wohnen und die Menschen, für die wir Wohnraum schaffen wollen, haben Anspruch auf einen lebenslohnenden Wohnort ohne Lärmbelästigung und ohne zusätzliche Immissionsbelästigung.

Handlungsbedarf

In der integrierten Verkehrsplanung – Konzeption und Fernerreichbarkeit: Straßennetz und Verkehrsmodell des Kreises Euskirchen – Stand Februar 2016 – ist der Problembereich Weilerswist beschrieben.

Im Fokus der Problembeschreibung steht die seit vielen Jahren geforderte „Osttangente“.

Bedingt durch die Strukturentwicklung ist auf dem Straßennetz mit Zunahmen zu rechnen. Der 1. Bauabschnitt der Osttangente wirkt im Wesentlichen lokal. In Bezug auf den Schwerlastverkehr von und zu den Kiesgruben wird das gesamte Ziel erfüllt, nicht zuletzt aufgrund der flankierenden Sperrung der K 3 für den Schwerlastverkehr. Durch das Baugebiet Weilerswist mit im Endzustand ca. 800 Wohneinheiten werden ca. 3.500 KFZ-Fahrten produziert. Diese Fahrten sowie das Verkehrsaufkommen der benachbarten Einzelhandelsmärkte, des Schnellrestaurants und von großen Teilen des Logistikzentrums werden über eine einzige Erschließungsstraße, die Parkallee abgewickelt. Eine Anbindung des Baugebietes an die Osttangente würde einen Beitrag zur Entlastung der vorhandenen Anbindung an das Hauptstraßennetz leisten.

Quellenverzeichnis:

Integrierte Gesamtverkehrsplanung Kreis Euskirchen – Konzeption zur Fernerreichbarkeit: Straßennetz und Verkehrsmodell ▫ VIA Planungsbüro

Wirkungen der Variante

Die Osttangente Weilerswist ist im südlichen Abschnitt mit 4.700 Fahrzeugen etwas höher belastet als der parallel verlaufende Abschnitt der L 194. Diese wird um 2.100 bis 3.000 Fahrzeuge entlastet. Südlich von Derkum führt die Neubaumaßnahme auf der L 194 zu einer Zunahme um 1.400 Fahrzeuge. Im Gegenzug wird die L 182 um etwa 800 Fahrzeuge entlastet. Für einen Teil der Kraftfahrer stellt die Osttangente also einen günstigeren Weg zur Autobahn dar als die L 182.

Schwerverkehr

Eine besondere Problematik stellt die Belastung des Straßennetzes im Raum Müggenhausen/Groß Vernich durch den Schwerverkehr von und zu den Kiesgruben an der K 3 dar. Zählungen und plausible Annahmen ergeben das in der Abb. 4-11 gezeigte Belastungsbild für Werktage außer Samstag. Das beachtliche Schwerverkehrsaufkommen belastet insbesondere die Ortsdurchfahrten Schwarzmaar, Müggenhausen (K 3) und Groß Vernich (K 3 und L 194).

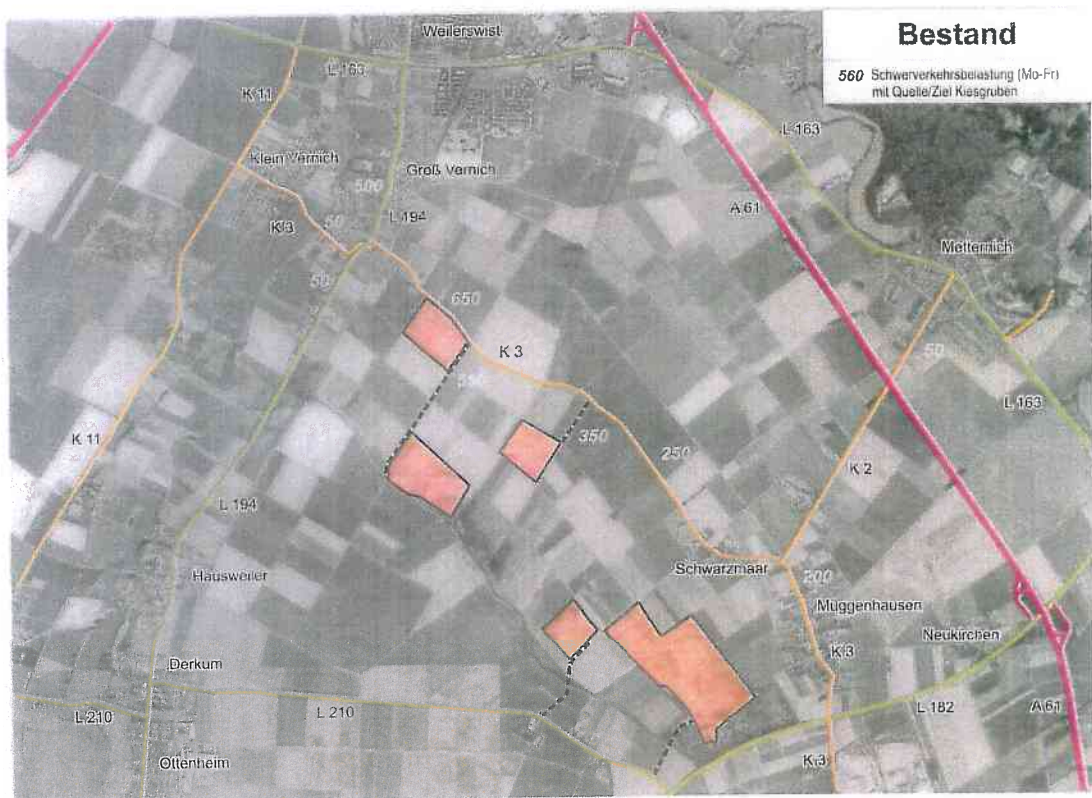


Abb. 4-11: Schwerverkehrsbelastung durch die Kiesgruben an der K 3 im Bestand (DTV-W)

Quellenverzeichnis:

Integrierte Gesamtverkehrsplanung Kreis Euskirchen – Konzeption zur Fernerreichbarkeit: Straßennetz und Verkehrsmodell □ VIA Planungsbüro

Der erste Bauabschnitt der Osttangente in der Nullplus-Variante (Abb. 4-12) ermöglicht eine direkte Anbindung der Kiesgruben an der K 3 über die Neubaustrecke an die A 61 (Anschlussstelle Weilerswist). Die A 1 in Richtung Süden kann ebenfalls ohne Durchquerung von Wohngebieten über die L 163 erreicht werden. Hierdurch wird es möglich, die Ortsdurchfahrten Schwarzmaar, Müggenhausen und Groß Vernich der K 3 für den Schwerverkehr (außer Anlieger und Linienbusse) zu sperren. Da der Löwenanteil der Verkehre nach Norden ausgerichtet ist, wird nur der geringe Anteil des nach Süden ausgerichteten Schwerververkehrs zu einem Umweg über die L 163 und L 194 gezwungen.

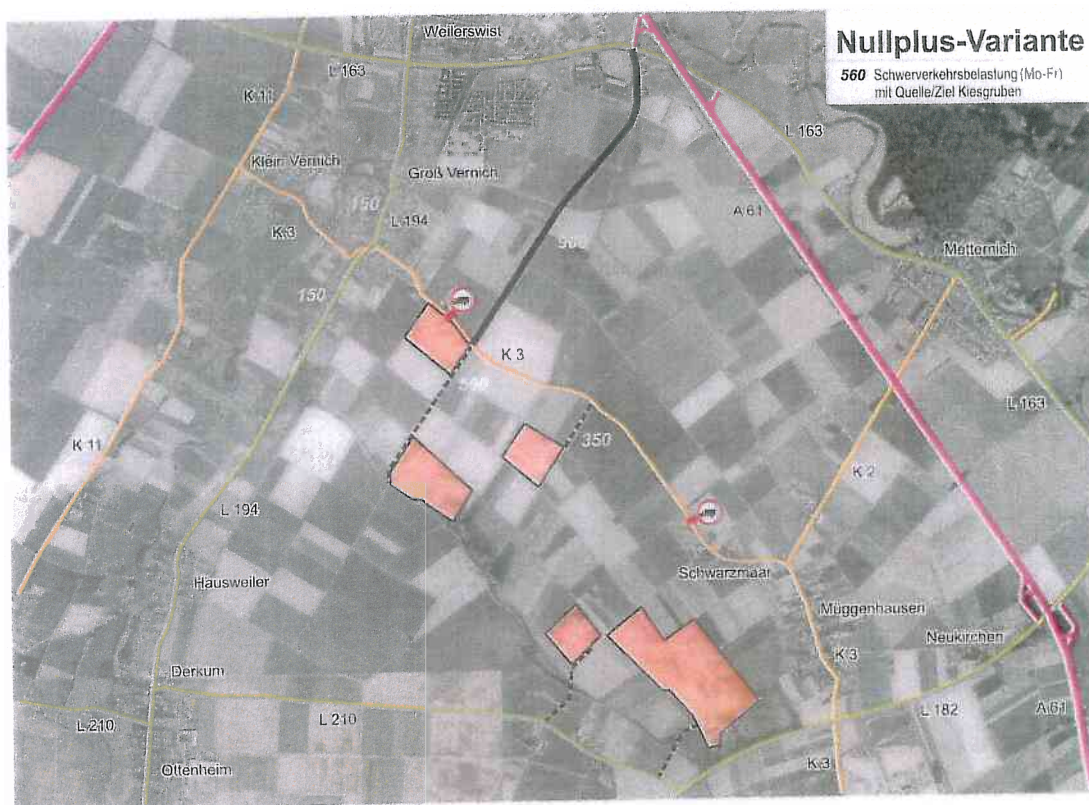


Abb. 4-12: Schwerverkehrsbelastung durch die Kiesgruben an der K 3 in der Nullplus-Variante (DTV-W)

Der zweite Bauabschnitt der Osttangente in der Variante WSW-1 (Abb. 4-13) ermöglicht auch die Anbindung der Kiesgruben nach Süden. Über die L 210 und die L 182 kann nun auch die Anschlussstelle Swisttal-Heimerzheim der A 61 erreicht werden, ohne dass Ortslagen belastet werden.

Quellenverzeichnis:

Integrierte Gesamtverkehrsplanung Kreis Euskirchen – Konzeption zur Fernerreichbarkeit: Straßennetz und Verkehrsmodell □ VIA Planungsbüro

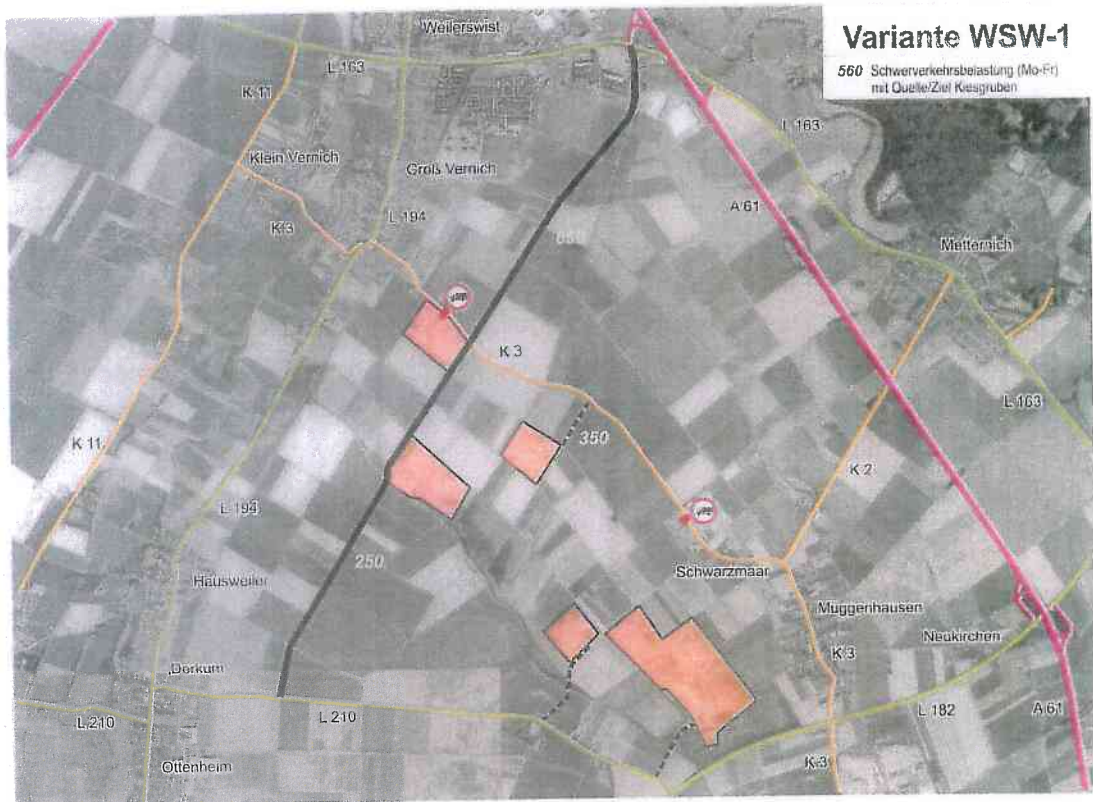


Abb. 4-13: Schwerverkehrsbelastung durch die Kiesgruben an der K 3 in der Variante WSW-1 (DTV-W)

Fazit

Die zweite Baustufe der Osttangente Weilerswist stellt ein probates Mittel zur Entlastung der Ortslagen Dorkum, Hausweiler und Groß Vernich dar. Die Wirkung ist deutlich ausgeprägter als in der 1. Baustufe. Insbesondere kann der Schwerverkehr von und zu den Kiesgruben auch in Richtung Süden abgeführt werden.

Quellenverzeichnis:

Integrierte Gesamtverkehrsplanung Kreis Euskirchen – Konzeption zur Fernerreichbarkeit: Straßennetz und Verkehrsmodell ▫ VIA Planungsbüro

4.4.2 Variante WSW-1: Osttangente Weilerswist (2. Bauabschnitt)

Ausprägung der Variante

Die Variante WSW-1 umfasst die Weiterführung der Osttangente Weilerswist von der K 3 bis zur L 210 als zweitem Bauabschnitt. Hierdurch entsteht insbesondere für den Schwerverkehr der Kiesgruben eine Anbindung nach Süden. Für die Ortsteile Derkum, Hausweiler und Groß Vernich hat die Osttangente zudem die Funktion einer Umgehungsstraße mit direkter Führung zur Autobahn. Für die L 194 verbleibt im Wesentlichen die Funktion eine innerörtlichen Hauptstraße und einer Ortsteil verbindenden Straße. Die 2. Baustufe der Osttangente kann wie die 1. Baustufe über die Trasse bestehender Wirtschaftswege geführt werden.

Quellenverzeichnis:

Integrierte Gesamtverkehrsplanung Kreis Euskirchen – Konzeption zur Fernerreichbarkeit: Straßennetz und Verkehrsmodell □ VIA Planungsbüro

Umsetzung

Kurzfristig muss die Gemeinde Weilerswist selbst die jetzt notwendigen Infrastrukturmaßnahmen umsetzen. Bereits mit Fertigstellung der Kölner Straße im Kernort wird zu Vermeidung von Schwerlastaufkommen der

- Bau der Osttangente

ADAC Kreisel – K 3 (Vernich-Schwarzmaar)

und der

- Ausbau der Wirtschaftswege vor Schwarzmaar zu L 210 (Schneppenheim)

erforderlich.

- Bau Radwegeverbindung Metternich-Swisttal-Heimerzheim

Gemeinsam mit der Landesregierung muss sich die Gemeinde für den Bau des Kreisverkehrsknoten K3 / L 182 einsetzen.

Das wird alles nicht ohne Bereitstellung von Finanzmittel gehen. Zusätzliches Geld für Planung, Straßenneubau, Verkehrserschließung, Verkehrsleitsysteme muss bereitgestellt werden. Weilerswist muss sich ein Zeitzeichen, ein Projekt kommunalen Marketings, setzen, damit Weilerswist auch in Zukunft im interkommunalen Wettbewerb bestehen kann.

Bei einer Zukunftsstudie für den Rhein-Erft-Kreis, der Stadtteil Erftstadt – Bliesheim ist unser Nachbar, landet der Rhein-Erft-Kreis auf den hinteren Plätzen. Die Politik räumt nach dieser Zukunftsstudie Versäumnisse ein. Auch wir haben die Versäumnisse der Vergangenheit bereits seit Jahren diskutiert und sollten jetzt endlich handeln.

Die Zeit ist reif, packen wir es gemeinsam an!

Straßenverzeichnis

- K 2 (Römerstraße Müggenhausen – Metternich)
- K 3 (Klein-Vernich, Schwarzmaar – Müggenhausen Swisttal Ollheim)
- K 11 Lommersum (Klein-Vernich) Weilerswist Friedhof
- L 163 S-Heimerzheim – Metternich –
Weilerswist (BAB 6, Anschlussstelle)
K 11 – BAB 1 Anschlussstelle
- L 182 Euskirchen – Müggenhausen
Kreuzung K 3 – Swisttal – Bornheim
- L 194 (Brühl) – Weilerswist – Groß Vernich – Hausweiler –
Derkum – Ottenheim – Euskirchen
- L 210 Lommersum – Derkum – Schneppenheim – (L 182)

