

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	02.07.2012

**HGK Bahntrasse im Bereich Emdener Straße/Ivenshofweg-KVB Haltestelle Merkenich**  
**hier: Beschluss aus der Sitzung der Bezirksvertretung Chorweiler vom 27.11.2008, TOP 8.3.4**  
**hier: Anfrage aus der Sitzung der Bezirksvertretung Chorweiler vom 26.01.2012, TOP 7.2.2**

Beschluss aus der Sitzung vom 27.11.2008:

Die Bezirksvertretung Chorweiler bittet um Prüfung, ob im Verlauf der neuen Trassenführung der Dampfleitung, die vom HKW Merkenich bis zum Entwicklungszentrum Ford Merkenich führt, ein Radweg in normaler Ausführung mit einer wassergebundenen Oberfläche erstellt werden kann. Ferner soll eine entsprechende Beleuchtung des Radweges geprüft werden. Zudem soll die RheinEnergie zur Wiederbepflanzung aufgefordert werden.

Anfrage vom 26.01.2012:

In dem oben genannten Bereich wurden im Dezember 2011 die Schienenverbindung (das 3. Gleis) zwischen der Emdener Straße/Ivenshofweg und dem KVB Depot Merkenich beseitigt. Übriggeblieben ist nur noch das Schotterbett dieser Schienenstrecke. Der Bahnübergang im Bereich der Haltestelle Merkenich Mitte wurde entsprechend neu asphaltiert.

Fragen 1:

Können wir davon ausgehen, dass diese Streckenführung somit endgültig aufgegeben wurde?

Frage 2:

Falls sich unsere Vermutung als richtig erweisen sollte, ist diese Trasse als Ersatz für eine Radwegeverbindung geeignet und kann dann wohl auch kostengünstiger hergerichtet werden? (siehe Beschluss der Bezirksvertretung Chorweiler aus der Sitzung vom 27.11.2008 unter TOP 8.3.4. Rad und Fußweg Causemannstraße Merkenich Mitte und Emdener Straße –Ivenshofweg)

### Antwort der Verwaltung

Grundsätzlich ist zum Prüfantrag zum jetzigen Zeitpunkt festzuhalten, dass die Anlage eines Rad- und Fußweges zwischen Ivenshofweg und der Causemannstraße zu begrüßen ist und eine wünschenswerte und gute Ergänzung im bestehenden Veloroutennetz darstellt. Aus Sicht der Verwaltung sollte diese Verbindung über die Causemannstraße hinaus bis zum Anschluss an die Rampe zur Leverkusener Rheinbrücke fortgesetzt werden.

Die bauliche Ausbildung dieser Rad- und Fußwegeverbindung sollte jedoch in Asphaltbauweise erfolgen, da diese Bauweise für den Radfahrer den optimalen Fahrkomfort darstellt. Des Weiteren ist diese Bauweise im Vergleich zu wassergebundenen Decken in der Unterhaltung kostengünstiger. Die Beleuchtung des Rad- und Fußweges kann vom Grundsatz her nicht entsprochen werden, da in Köln vergleichbare Verbindungen im Grünen aus Kostengründen keine Beleuchtung erhalten.

Laut Aussagen der KVB hat langfristig die Trassensicherung unabhängig vom Wegfall des Gütergleises weiterhin Bestand. Allerdings steht die Einrichtung eines Radwegs dieser langfristigen Sicherung nicht entgegen.

Für die Errichtung des gewünschten Rad- und Fußweges müsste eine konkrete Ausführungsplanung erarbeitet und die Finanzierung der Bauleistung sichergestellt werden. Zudem wäre die langfristige Flächenverfügbarkeit (Eigentum KVB, Gestattungsvertrag) zu klären.