

## **Anlage zur Beschlussvorlage 0054/2022**

### **Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln (Linie 17) und Verlängerung Linie 7**

#### **Ergänzende Stellungnahme zu mündlichen Aussagen im Verkehrsausschuss am 17.05.2022**

##### **Stellungnahme der Verwaltung**

Zur Frage von RM Wahlen hinsichtlich der Berücksichtigung eines Rad- und Fußweges auf der geplanten Rheinbrücke kann eine positive Rückmeldung gegeben werden, denn in den bisherigen Planungen und Kostenkalkulationen wurde der Rad- und Fußverkehr auf der Brücke bereits berücksichtigt. Eine weitere Querungsmöglichkeit auch für den Rad- und Fußverkehr über den Rhein anbieten zu können, wird als besonders wichtig erachtet, sodass eine Berücksichtigung in den weiteren Planungen erfolgen soll. Gleichwohl wird die Frage abschließend erst in den folgenden Schritten und der Planfeststellung geklärt werden können.

Hinsichtlich der Frage von Herrn SE Götz zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Rhein-Fischschutzzone zwischen Emmerich und Bad Honnef“, das sich auf den Rhein und die Uferbereiche erstreckt, kann zu den Ausführungen von Herrn Harzendorf noch ergänzt werden, dass alle denkbaren Trassen im Planungskorridor „Nord“ (zwischen Lülldorf und Langel) das FFH-Gebiet „berühren“ würden, da dieses durchgehend von Sürth bis nördlich von Lülldorf verläuft. Der „Korridor Nord“ wurde aus den bisherigen Untersuchungen empfohlen und im Verkehrsausschuss am 28.10.2019 (Vorlagen-Nr.: 1709/2019) als bevorzugter Bereich für die Rheinquerung beschlossen.

Die Frage von SE Dr. Klusemann zum Stand der Untersuchungen hinsichtlich der Anbindung des Bahnhofes Godorf kann aus der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie beantwortet werden. Eine Führung über Godorf wurde in der Variantenuntersuchung geprüft („Variante „Nord 1“), aber nicht in den abgestimmten Mitfall der Standardisierten Bewertung aufgenommen. Hintergrund sind folgende Nachteile gegenüber der aktuellen Vorzugsvariante „Nord 2“:

- Mittige Zerschneidung des NSG „Langeler Auwald rechtsrheinisch“,
- Überquerung des Hafengeländes mit Beeinträchtigung der Kranbahnen,
- Erfordernis zum Neubau des Bf Godorf,
- Längere Fahrzeit und dadurch schlechtere verkehrliche Wirkung,
- Höhere Baukosten.

Ein potenzieller Vorteil der Variante „Nord 1“ ist eine mögliche Bündelung mit der A 553 „Rheinspange“, sollte diese im selben Korridor geplant werden und sollten durch eine gemeinsame Realisierung Synergien entstehen. Das heißt, wenn die Linienbestimmung der A 553 durch die Autobahn GmbH diesen Korridor ergeben, wäre ggf. erneut über diese Variante zu beraten.