



Beantwortung weiterer Fragen zum 2. Fachgespräch vom 16.01.2023 zur StadtBahn Süd

- Warum wurde bei dem Fachgespräch kein Bodenprofil der geplanten Trasse zur Beurteilung vorgelegt, sondern ein abweichendes Bodenprofil aus Dinslaken? Wir bitten um Vorlage eines ortsbezogenen Bodenprofiles!
Antwort: Das Bodenprofil bezüglich Rondorf ist in Arbeit und wird zeitnah vorgelegt.
- Der Verteilerkreis ist eine künstliche Aufschüttung. Die das Wasser schützende Lehmschicht ist daher auf Höhe des Verteilerkreises durch eine viel dickere Erdschicht abgedeckt. Der Eingriff durch die Unterfahung tangiert die Lehmschicht daher nur in geringem Maße.
Wie hoch müsste die derzeitige Fahrbahn des Verteilerkreises zusätzlich aufgeschüttet werden, um eine grundwasserschützende Lehmschicht nicht zu beschädigen?
Antwort: Antwort wird nachgereicht.
- Wird ggf. die (nahezu) wasserundurchlässige Lehmschicht auch bei einer Unterfahung des Verteilerkreises in geringerer Tiefe beschädigt?
Die Stadtbahntrasse könnte nach der Tankstelle oberirdisch geführt werden (ggf. in einer abgedichteten Wanne ähnlich einer Brückenlösung).
Antwort: Dies wird im Detail im Rahmen einer genauen Bodenerkundung und einem Abgleich mit einer entsprechend geänderten Planung beurteilt. Nach dem jetzigen Stand würde die Tunnellösung die Hochflutlehmschicht tiefgreifend tangieren und ist daher aufgrund der drastischen Verminderung der Schutzfunktion der Lehmschicht auszuschließen.
- Warum wurde bei der Nachfrage zur Unterquerung des Verteilerkreises nur der nördliche Teilplan vorgelegt, nicht aber die südliche Fortsetzung der Planung. Die nördliche Unterfahung der Fahrbahn ist laut Aussage des Referenten schwierig, aber möglich.
Antwort: Es wurde nur der nördliche Teil gezeigt, da dort der Zwangspunkt für die Tunnelgradienten und auch die tiefste Stelle des Tunnels liegt. Dies diente ausschließlich der Erläuterung der technischen Zusammenhänge. Der südliche Teilplan kann auch gezeigt werden. Die Unterfahung ist grundsätzlich technisch möglich und wurde auch geplant.

Weshalb sollte die Unterfahung der südlichen Fahrbahn problematischer sein?

Antwort: Die Unterfahung der südlichen Fahrbahn ist nicht problematischer.

- Ist bei der Vorplanung der Unterquerung die Vorplanung aus dem Jahre 2011 mitberücksichtigt worden? Hier liegt die Unterquerung nur teilweise in der Gewässerschutzzone II. (Siehe Anlage und Beschluss der BV-Rodenkirchen zur geplanten P&R-Parkpalette.)
Antwort: In der Vorplanung sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenführungen untersucht worden, auch diejenigen früherer Planungen. Diese Trassen wurden in weiteren Schritten sukzessive überprüft und abgeschichtet.



- Wurde bei der Vorplanung einer Unterfahrung des Verteilerkreises eine Ergänzung von neuen Brunnenanlagen an der ungestörten Westseite der westlichen Brunnengalerie in Betracht gezogen, um Brunnen im Bereich der Trasse außer Betrieb nehmen zu können und somit das Risiko von Verunreinigungen hierdurch grundsätzlich zu verringern?

Antwort: Nein. Die RheinEnergie hat schon den Bau neuer Messstellen als unzumutbaren Eingriff in die WSZ abgelehnt, da der Bau neuer Brunnen aufgrund der leitungstechnischen Erschließung einen noch größeren Eingriff bedeuten würde. Zudem können u. U. die hydrogeologischen Verhältnisse hierdurch derart beeinflusst werden, dass sich ggf. Nachteile für andere Brunnen ergeben.

- Die Schließung der Tankstelle und der Straße Im Wasserwerkswäldchen wurde nur zum Vorteil der Variante A1a betrachtet. Wurde bei der Variante A2 zur Unterfahrung des Verteilerkreises die Schließung der Tankstelle ebenfalls in Erwägung gezogen?

Antwort: Die Schließungen und auch andere Ausgleichsmaßnahmen wurden intensiv diskutiert. Auch bei anderen Alternativen, die im Vorfeld gutachterlich ausgeschlossen werden mussten zum Beispiel bei der Alternative A2, wären diese Maßnahmen in Betracht gezogen worden.

- Bei der Bewertung der Varianten A1a und A9 wird Wasserschutz nur mit 5 % bewertet. Liegt hier das gleiche Bewertungsverfahren vor, das zum Ausschluss der Unterfahrung geführt hat?

Antwort: Ja, bei der Bewertung aller Alternativen wurde ein einheitliches Verfahren benutzt.

- Welche Form der Gründung für die Brückenpfeiler ist zu erwarten und welche Einbindetiefe?

Wird die Höhe des zu erwartenden Höchststandes des Hochwassers unterschritten?

Greifen die Fundamente einer angedachten Brücke auch in das Schutzgut Trinkwasser ein?

Kann ausgeschlossen werden, dass Beeinträchtigungen durch Gründungsmaßnahmen des Brückenbauwerks eine Genehmigung letztlich ausschließen?

Antwort: Ohne genaue Kenntnisse zu den Lasten sind sowohl Flachgründung als auch Pfahlgründung möglich. Die Einbindetiefe einer Pfahlgründung ist an das Erreichen der tragfähigen Kiese und Sande der Rheinterrasse gekoppelt. Somit kann eine Gründung im Grundwasser möglich werden. Zur Einbringung von Pfählen in den Grundwasserbereich wird eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig werden. Es gibt jedoch zahlreiche Pfahlsysteme, die auch eine Gründung in Wasserschutzzonen ermöglichen.

- Welche Konstruktionsart ist für die Brückenkonstruktion vorgesehen?

Antwort: Die Art der Konstruktion der Brücke über den Verteilerkreis ist frühestens in der Entwurfsphase festzulegen. Verschiedenste Parameter, wie zum Beispiel ein Gestaltungskonzept, werden noch Einfluss nehmen.

- In der Synopse zur Bewertung der Trassenvarianten A1a, A9 und A6 Punktevergabe ist nicht transparent dargelegt. Nach welchen Kriterien erfolgt die Bewertung von 1 Punkt bis 5 Punkten?



Antwort: Für die Kriterien wurden jeweils Grenzwerte für die Vergabe von 5 Punkten und für die Vergabe von 1 Punkt festgelegt. Die tatsächliche Punktevergabe erfolgt sodann durch Interpolation.

- Kann sichergestellt werden, dass bei Erweiterung der A4 und die hierdurch erforderliche Erneuerung von Brückenbauwerken, die Querung für Rad- und Fußgängerverkehre (ohne KFZ) aufrecht erhalten bleiben kann?

Antwort: Bereits in der Vorplanung wurden intensive Ausarbeitungen zur Berücksichtigung des neuen übergreifenden Radverkehrskonzept der Stadt Köln getätigt. Hierbei wurde die vollständige Trasse von einem Radweg begleitend geplant. Dieser ist insbesondere auch bei der Querung der BAB A 4 zusammen mit dem Fußverkehr berücksichtigt.

- Ist die Fortführung der Buslinie 132 bis zur Aufnahme des Betriebs der Stadtbahn über eine effektive Wegestrecke sichergestellt?

Antwort: Der Aufgabenträger Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe sehen einen stabilen und möglichst direkten Linienbusbetrieb bis zur Aufnahme des Stadtbahnbetriebs als Grundvoraussetzung an. Ziel ist es, die Linienführung der Buslinie 132 über eine effektive Wegestrecke – möglichst lange wie im Bestand – sicherzustellen. Hierzu sind zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch noch abschließende Fragestellungen zu klären. Erst im Anschluss kann ein seriöses Buskonzept erstellt werden. Wir gehen aber während der Bauzeit von verschiedenen Bauphasen und Einschränkungen aus, die zu entsprechenden Umleitungen führen.

- Wie erklärt sich zwischen Analysefall (Tagesverkehr Stand heute, Basis 2017-2019, 21.100) und Nullfall (Prognose 2030, Tagesverkehr ohne Stadtbahn, 21.400) eine Zunahme von nur 300 KFZ täglich auf der nördlichen Industriestraße, wenn doch durch zahlreiche Aufsiedlungen Mehrverkehre von insgesamt 66.000 KFZ/Tag vorausgesagt werden?

Antwort: Von den 66.000 Kfz/24 h, die im Netz als Aufsiedlungen berücksichtigt werden, entfallen lediglich 11 % auf den Bereich von Rodenkirchen und Sürth. Der dort entstehende Mehrverkehr verteilt sich erstens in alle Himmelsrichtungen und zweitens bei Zielrichtung Innenstadt/Südstadt auf mehrere Achsen, d. h. Zum Forstbotanischen Garten, Konrad-Adenauer-Straße und Heinrich-Lübke-Ufer. An dem Knoten Zum Forstbotanischen Garten/Friedrich-Ebert-Straße überlagern sich zahlreiche Effekte aus Aufsiedlungen und Netzmaßnahmen (MIV, ÖV, Rad), die in Summe zu einer nur geringen Zunahme im Nullfall führen. Die Radschnellwege haben an diesem Knotenpunkt beispielsweise eine leicht reduzierende Wirkung. Darüber hinaus hat die Achse wegen der hohen Vorbelastung einen entsprechend hohen Widerstand, der verhindert, dass in größerem Umfang Mehrverkehr dort fahren möchte.

- Wurden mögliche Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der Rodenkirchener Hauptstraße auf die Industriestraße untersucht und wäre hierdurch eine weitere Zunahme an Tagesverkehr auf der Industriestraße zu erwarten?

Antwort: Es sind verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entflechtungsstraße immer als Zusatzmaßnahme auf der Rodenkirchener Straße in Rondorf mit eingearbeitet. Aus dieser Maßnahme resultiert für die Straße Zum Forstbotanischen Garten keine Zusatzbelastung. In der westlichen



Zufahrt Friedrich-Ebert-Straße führt sie zu einer leichten Entlastung, da die Maßnahme den Durchgangsverkehr durch Rondorf erschwert. Da die Ortskernberuhigung eine Begleitmaßnahme für die Entflechtungsstraße ist, wird in Kombination der beiden Varianten der Knotenpunkt tendenziell eher entlastet, insbesondere in der westlichen Friedrich-Ebert-Straße.

- Welche Auflagen sind bei Baumaßnahmen in der Schutzzone II zu berücksichtigen?

Antwort: Alle Informationen hierzu finden sich in der Wasserschutzgebietsverordnung Hochkirchen:

https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung05/54/wasserversorgung/wasserschutzgebiete/uebersicht/wsg_vo_hochkirchen.pdf

Wie kann eine Genehmigungsfähigkeit von Baumaßnahmen, insbesondere einer unterirdischen Linienführung (Tunnel- oder Trog-Lösung) in der Wasserschutzzone erreicht werden?

Antwort: Die unterirdische Linienführung ist nach fachgutachterlicher Ansicht nicht genehmigungsfähig. Die Genehmigungsfähigkeit der Vorzugsvariante wird im weiteren Planungsverlauf mit allen fachlich Beteiligten zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens abgestimmt.

- Wie verändert sich die Risikobewertung für Baumaßnahmen bei zunehmender Eingriffstiefe in den Boden (Wasserschutzzone II)?

Antwort: Je tiefer und je großflächiger, desto schlechter. Auch hier wird auf die Wasserschutzgebietsverordnung verwiesen.

- Wie werden die ausgehenden Risiken im Vergleich qualifiziert?
 - a) beim Betrieb einer ebenerdigen Stadtbahntrasse (im Schotterbett)
 - b) beim Betrieb einer ebenerdigen Stadtbahntrasse (geschlossenen Oberfläche z.B. Betonbodenplatte mit kontrollierter Entwässerung)
 - c) einer Trasse in einem nach oben offenen Trog,
 - d) eines Tunnels,
 - e) einer Hochbahntrasse oder Brücke,
 - f) einer zweispurigen Straße,
 - g) einer Autobahn,
 - h) einer Tankstelle,
 - i) eines LKW-Parkplatzes,
 - h) eines Fahrradweges

Antwort: Diese Frage lässt sich im Detail erst im Rahmen einer weitergehenden Risikobewertung klären, die in der kommenden Entwurfsplanung nach dem Trassenbeschluss vorgesehen ist.

- Welche Auswirkungen hätte eine vorübergehende Stilllegung von 1 bis 2 Förderbrunnen der Brunnengalerie (für mehrere Monate)?

Antwort: Der Ausfall von 1-2 Förderbrunnen könnte temporär von dem Rest der Anlage kompensiert werden.

Welche Aus- und Wechselwirkungen wären bei endgültiger Stilllegung einer der mittig gelegenen Brunnenanlagen und entsprechender Ergänzung einer solchen zum Ende der Brunnengalerie zu berücksichtigen?



Antwort: Der Neubau von Brunnen ist nicht ohne weiteres möglich. Wie oben beschrieben ist ein solcher Eingriff in der WSZ II mit entsprechender Leitungsverlegung nicht vorzusehen. Es kann auch nicht abgeschätzt werden, welche Aus- und Wechselwirkungen sich dadurch auf das hydrogeologische System ergeben.

- Wie unterscheiden sich die Auswirkungen von Unfällen durch z.B. Verunreinigungen ca. 10 m innerhalb der nördlichen Grenze der Schutzzone II gegenüber solchen die sich ca. 10 m außerhalb ereignen?

Antwort: Die Grenze der WSZ wurde so festgelegt, dass die Grundwasserströmung innerhalb der Grenzen in einer bestimmten Zeit die Brunnen erreicht. Außerhalb der Grenzen ist die Fließzeit entweder so lang, dass die Reaktionszeit wesentlich größer ist oder die Grundwasserfließrichtung geht von den Brunnen weg.

- Im Wasserwerk Hochkirchen werden Aktivkohlefilter zur Vorreinigung des Trinkwassers eingesetzt. Welche beim Bau und Betrieb üblicherweise eingesetzten Materialien und Betriebsmittel würden beim Eindringen in den Boden von den Filtern nicht erfasst?

Antwort: Die Antwort auf diese Frage wird mit der RheinEnergie abgestimmt und nachgereicht.

- Das Wasserwerk Hochkirchen ist eines von 10 Wasserwerken im Stadtgebiet Köln, die alle untereinander verbunden sind. Könnte im Falle eines Ausfalls die Trinkwasserversorgung temporär durch andere Werke kompensiert werden?

Antwort: Die Antwort auf diese Frage wird mit der RheinEnergie abgestimmt und nachgereicht.

- Sind in den im 2. Fachgespräch vorgestellten Verkehrsprognosen des MIV auch mögliche Radvorrangrouten und deren Verlagerungseffekte berücksichtigt?

Antwort: Es werden ab dem Nullfall die Radschnellwege 10, 11, 12 und 13 mit ihrer erwarteten Verlagerungswirkung berücksichtigt.

- Wenn ja, welche Routen wurden berücksichtigt und welche Effekte erwartet?

Antwort: Die Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Radverkehr wird in Anlehnung der Methodik aus der konzeptionellen Untersuchung zur Radschnellwegverbindung zwischen Köln und Frechen bestimmt. Dabei wird das Kfz-Aufkommen auf ausgewählten Bezirksbeziehungen zwischen der Innenstadt und Modellbezirken entlang der Radschnellwege um 20 % reduziert. Es werden lediglich Fahrten mit einer Luftlinienweite zwischen 3-10 km einbezogen, da für diese eine hohe Attraktivität zur Nutzung des Radschnellweges unterstellt werden kann.

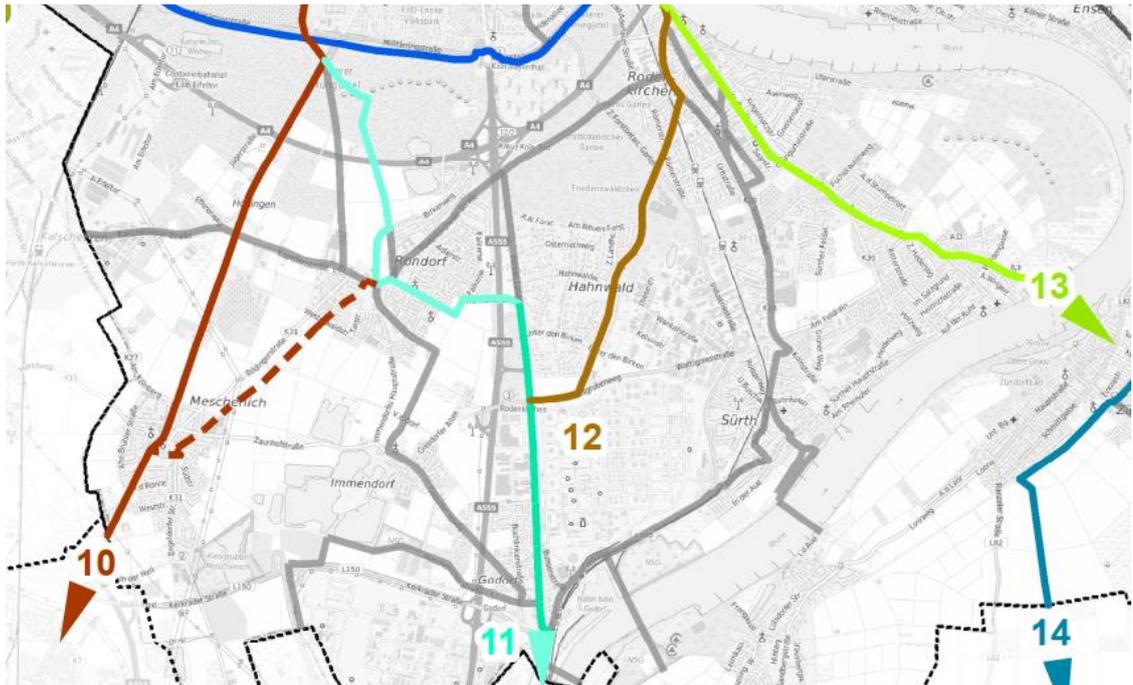


Abbildung 1: Übersicht der Vorzugstrassen (Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten) aus der Konzeptstudie Radschnellverbindungen für die Stadt Köln (VIA, Planersocietät, 24.07.2020)

Hinweis: Die Effekte der Radschnellwege sind im Nullfall zusammen mit vielen anderen Maßnahmen implementiert. Aus diesem Grund kann die reine Wirkung der Radschnellwege wegen der Komplexität der Modelle nicht ohne weitere Umlegungsrechnungen separat ausgewiesen werden. Diese Berechnungen sind nicht vorgesehen.

- Wenn nein, können zwei mögliche Routen mit den folgenden Führung
a.) „Am Höfchen - Robinienweg bis zur Vorgebirgsstraße und
b.) über die Achse „Am Wasserwerkswäldchen „– Bonner Str. berücksichtigt werden? (die beiden Routenvorschläge sind zunächst ohne die Anschlussverlängerung nach Süden aufgeführt).
Wie würden sich die MIV Verkehrszahlen, insbesondere die des Durchgangsverkehrs, ändern?
Antwort: Da die Radschnellwege berücksichtigt wurden, erübrigt sich die Antwort auf diese Frage.
- Ist die Möglichkeit geprüft worden, die Straße „Am Wasserwerkswäldchen“ als Einbahnstraße z.B. Richtung Norden zu öffnen, um den morgendlichen Berufsverkehr zu entlasten, oder bleibt das Gefahrenpotenzial auch in diesem Fall zu hoch?
Antwort: Ja.
- Ist das Grundstück, auf dem sich die Tankstelle incl. der übrigen Einrichtungen am Verteilerkreis befinden, seitens der Stadt an Aral / einen Dritten verpachtet? Wenn ja, wie lange läuft der Pachtvertrag? Sollte der Pachtvertrag noch sehr lange bestehen (über 5 Jahre), welchen Plan B gibt es, wenn ARAL / der Dritte den Plänen, die Tankstelle dort stillzulegen und abzureißen widerspricht, so lange gültige Verträge bestehen?



Antwort: Die Mieterin – die ARAL AG – hat auf Grundlage des 3. Nachtragsvertrages 09. 12. 1998 i. V. m. dem Mietvertrag vom 30.08.1984 ein bis zum 31.12.2024 befristetes Mietverhältnis mit der Stadt Köln.

Gem. § 2 Abs. II des 3. Nachtragvertrages hat die ARAL AG das Recht, durch einseitige Erklärung das Mietverhältnis um einmal 5 Jahre zu verlängern. Daraus ergibt sich eine maximale Vertragsdauer bis zum 31.12.2029. Aufgrund der Tatsache, dass die Mieterin nicht unerhebliche Investitionen in E-Ladesäulen tätigt, ist davon auszugehen, dass diese Option auch gezogen werden wird. Frist für die Erklärung der Optionsausübung ist der 31.12.2023.

Davon ausgehend, dass das Mietende dann der 31.12.2029 ist, muss in der weiteren Planung geprüft werden, ob die Umsetzung der Stadtbahntrasse damit vereinbar ist.

Falls nicht, besteht noch die Möglichkeit des Sonderkündigungsrecht seitens der Vermieterin:

Gem. § 3 des Ursprungvertrages vom 04.07.1973 kann die Stadt mit 6-monatiger Frist den Vertrag kündigen, wenn die vermietete Fläche ganz oder teilweise für eigene Zwecke oder im öffentlichen Interesse benötigt wird. In diesem Fall ist die Vermieterin allerdings gem. § 4 zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den vom Mieter nachzuweisenden, noch nicht abgeschriebenen Baukosten. Da die ARAL z.Zt. Ladesäulen auf dem Gelände errichtet, dürfte die Entschädigungssumme nicht unerheblich sein – wird aber natürlich im Laufe der Zeit geringer werden.

- Könnten die vorbereitenden Bauarbeiten noch während des Tankstellbetriebes von statten gehen oder stellt der Betrieb der Tankstelle ein temporäres Ausschlusskriterium für den Beginn der Bauarbeiten im vor- und nachgelagerten Streckenabschnitt dar? Bzw. ist ein (evtl. auch nur ein teilweiser) Baubeginn für den 4. BA. während des Betriebes der Tankstelle überhaupt sinnvoll?

Antwort: Die Arbeiten an der Brücke könnten unter logistischer Betrachtung auch parallel zum Betrieb der Tankstelle durchgeführt werden. Der Betrieb des Schnellrestaurants, der Paketstation und des Parkplatzes ist nicht oder nur eingeschränkt möglich. Inwieweit bzw. ab welcher Bauphase der Betrieb der Tankstelle im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für das Trinkwasser ein erhöhtes, nicht hinnehmbares Risiko darstellen, muss in der folgenden Planungsphase noch anhand konkretisierender Bauablaufplanungen bewertet werden.

- Durch die beabsichtigte Sperrung der Straße „Am Wasserwerkswäldchen“ wird der KP „Am Forstbotanischen Garten“ - „Friedrich Ebert Str.“ zusätzlich nicht unerheblich belastet.

Antwort: Bezogen auf die Summe aller zufließenden Fahrzeuge an dem Knotenpunkt zeigt sich, dass der Planfall (mit Sperrung der Straße Im Wasserwerkswäldchen) gegenüber dem Nullfall eine Zunahme von 4,2 % aufweist. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist diese Zusatzbelastung vor dem Hintergrund der hohen Vorbelastung als moderat zu bewerten. Durch den geplanten Ausbau und die signaltechnische Optimierung wird dieser Zusatzbelastung in angemessener Weise Rechnung getragen.

- Bereits durch die Entflechtungsstraße (Rondorf-Nord-West) wird zusätzlicher Verkehr auf der Industriestraße erwartet, so dass eine Ertüchtigung der besagten Kreuzung im Vorfeld der Entflechtungsstraße als erforderlich angesehen wird.



Antwort: Die Erwartung von Mehrverkehr auf der Industriestraße durch die Entflechtungsstraße kann in den Umlegungsrechnungen nicht bestätigt werden. In Verbindung mit der Ortskernberuhigung entlastet die Entflechtungsstraße den Knotenpunkt in der Nord-Süd-Richtung leicht (-200 bis -500 Kfz/24 h) und in der westlichen Friedrich-Ebert-Straße um -1.400 Kfz/24 h.

- Sind in den ausgewiesenen MIV Zahlen beide Effekte (Entflechtungsstraße und Abbindung „Am Wasserwerkswäldchen“) einkalkuliert?

Antwort: Ja.

- Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung des besagten KP kommen in Betracht? Wird dort ein Turbokreisel geprüft?

Werden zusätzliche Fahrstreifen geplant?

Wenn ja, nur als Aufstellflächen oder ist eine Verbreiterung der Industriestraße auf drei oder sogar vier Fahrspuren geplant?

Soweit eine Ausweitung der Fahrspuren geplant ist, in welchem Abschnitt?

Welche Führung soll es dann an diesem KP dort für den Fuß- und Radverkehr geben?

Antwort: Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zur StadtBahn Süd ist an dem Knoten Zum Forstbotanischen Garten/Friedrich-Ebert-Straße eine Maßnahme zur Ertüchtigung des Knotens unterstellt, welche in der Straße Zum Forstbotanischen Garten vorsieht, dass es in den beiden Hauptrichtungen jeweils folgende Fahrstreifenaufteilung gibt:

- Mischfahrstreifen gerade/rechts
- Fahrstreifen geradeaus
- Linksabbiegefahrstreifen

Hierfür muss auch der Abfluss in der jeweiligen Fahrtrichtung auf zwei Fahrstreifen ausgebaut werden. Um den Eingriff in die Natur gering zu halten, ist die Ausbaumaßnahme in den Untersuchungen mit einer Länge von jeweils etwa 100 m vor und hinter dem Knotenpunkt vorgesehen. In der Friedrich-Ebert-Straße wurden keine Veränderungen vorgenommen. Zielsetzung der Maßnahme ist es, lokal an dem Knotenpunkt die Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Durch die Zweistreifigkeit der Hauptrichtungen in Nordwest-Südost-Richtung kann die hohe Verkehrsmenge in kürzerer Zeit abgewickelt werden und bietet somit mehr Spielraum für die Freigabezeit in der Friedrich-Ebert-Straße.

Weitere Knotenpunktalternative (hier z. B. angesprochen Turbokreisel) wurden nicht untersucht, da dieser maßvolle Ausbauvorschlag bereits zu einem positiven Ergebnis geführt hat.

- Wie soll die Radwegeführung im KP „Am Wasserwerkswäldchen“ – „Militärring“ erfolgen?

Wie kann eine sichere Querung des Militärrings in Nord – Süd Richtung sichergestellt werden? (Ampelanlage? Über die geplante ÖPNV Brücke?)

Wie soll zeitgleich die Umfahrung des Kreisverkehrs in Ost - West Richtung erfolgen? Und wie ein entsprechender Radwegeknotenpunkt? (Kann hier ggf. ein Radwegetunnel geprüft werden?)

Antwort: Nach derzeitigem Stand erfolgt die Querung des Militärrings bei der Stadtbahn-Brückenvariante ebenerdig mit einer Mittelinsel in die Straße Im Wasserwerkswäldchen. Bei der ebenerdigen Variante im Zuge der Stadtbahnquerung erfolgt die Querung des Militärringes in Höhe des Robinienweges



auch ebenerdig, voraussichtlich signalisiert. Die Umfahrung des Verteilerkreises in Ost-West-Richtung erfolgt weiterhin durch den südlich gelegenen vorhandenen Tunnel. Die Erreichbarkeit des Tunnels verbessert sich insofern, dass die Straße Im Wasserwerkswäldchen nach derzeitigem Stand zukünftig nur noch den Erschließungsverkehr zum Wasserwerk aufnimmt und daher nur noch eine geringfügige Kfz-Belastung aufweisen wird.

- Kann der bestehende Fuß- und Radweg unter der A 555 mit Anbindung an die Straße „Am Wasserwerkswäldchen“ und den Grüngürtel aufrechterhalten werden?

Wenn ja, wie soll diese Radwegeverbindung das Gleisbett der Linie 5 planfrei queren?

Sollte diese Wegeverbindung entfallen, muss die Radwegverbindung im nördlichen Bereich des Kreisverkehrs hinreichend sicher und komfortabel ausgebaut werden (Siehe oben unter Punkt 5).

Antwort: Ja, die Stadtbahn liegt in dem Bereich etwa auf dem Höhenniveau der BAB 555 und überquert den bestehenden Geh-/Radweg.

- Wurde eine alternative Anbindung der B51n an den Umschlagsplatz „Efeltor“ via der Straße „Am Kölnberg“ K 27 und dann über die Straße „Am Eifelort“ geprüft?

Bei einer Führung entlang der K 27 wäre ein Straßenneubau entlang des Ortsteils Höningen nicht erforderlich. Würde in diesem Fall, der LKW-Verkehr nicht über die B51n via Höningen (über den geplanten neuen Straßenabschnitt – Variante 1) verlaufen, sondern bereits weiter südlich über die K 27, würde der Knotenpunkt B51n / Entflechtungsstraße deutlich entlastet (Dort wäre dann ggf. sogar ein Kreisverkehr möglich). Auch der Knotenpunkt Kapellenstraße / B 51 Brühler Landstraße würde entlastet, was wiederum eine Entlastung des aus Rondorf nach Westen abfließenden Verkehrs zur Folge hätte.

Könnten in diesem Fall auch die drei großen Achsen Kapellenstr. Brühler Landstr. und B 51N in einem Turbokreisel“ münden?

Nach der derzeitigen Entwurfsplanung von Straßen NRW entstünden 2 hochfrequentierte KP hintereinander (Kapellenstr / B51N und Brühler Landstr.). Wären diese in dieser Doppelung auskömmlich?

Antwort: Die Fortführung der B51n bis zur Anschlussstelle Köln Eifelort wird durch den Landesbetrieb Straßenbau / Straßen.NRW geplant. Es wurden drei verschiedene Varianten der Linienführung erarbeitet und geprüft. Zwei dieser Varianten (Varianten 2 und 3) führen vom Knotenpunkt B51n – Am Kölnberg (K27) weiter über die K27 in Richtung Nordosten um dann Richtung Nordwesten (parallel zur Brühler Landstraße). Im weiteren Verlauf kreuzen beide Varianten die L92, führen anschließend weiter in Richtung Nordosten und werden in unterschiedlicher Lage an die Straße „Am Eifelort“ angebunden.

Nach Abwägung aller umweltfachlichen und verkehrlichen Belange wurde allerdings Variante 1 als Vorzugsvariante gewählt. Diese wird nördlich des Anschlusses der B51n weiter über die bestehende Brühler Landstraße geführt, verlässt diese vor der Ortslage Köln-Höningen, kreuzt die L92 in Höhe der August-Wegelin-Straße und stößt auf die Straße "Am Eifelort", die bis zur Anschlussstelle Köln-Eifelort ausgebaut wird.

Die Linie der Variante 1 wurde vom Bundesverkehrsministerium mit Datum vom 24.01.2020 bestimmt und steht somit fest.

Weitere Informationen sind den Projektseiten von Straßen.NRW zu entnehmen,



welche regelmäßig aktualisiert werden:

- B51n - Ortsumgehung Köln-Meschenich: <https://www.strassen.nrw.de/de/b51n-orts-umgehung-koeln-meschenich.html>
- B51n - Fortführung der Ortsumgehung Köln-Meschenich bis zur A4-Anschlussstelle Köln-Eifeltor: <https://www.strassen.nrw.de/de/b51n-fortfuehrung-orts-umgehung-koeln-meschenich-zu-a4.html>

- Für den Fall, dass ausschließlich mittels eines Brückenbauwerks der Kreisverkehr am Militärring gekreuzt werden kann, setzt sich die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen in der BV2 für einen Gestaltungswettbewerb für die neu zu schaffende ÖPNV Brücke (Linie 5) über diesen Kreisverkehr aus.
Es handelt sich um ein wichtiges Einfallstor nach Köln und könnte sich zu einer guten planfreien Verbindungsmöglichkeit von der Bonner Straße in den äußeren Grüngürtel für Fuß – und Radverkehr entwickeln. Daher sollte sich ein solches Bauwerk architektonisch hervorheben. Diese Chance sollte nicht durch ein weiteres Negativbeispiel eines schnöden Brutalismus vertan werden.
Antwort: Für die weiteren Bearbeitungen ist vorgesehen ein Architekturbüro zu beteiligen. Die Herausforderung des Standorts für die Brücke ist der Verwaltung bewusst und die damit verbundene Möglichkeit etwas architektonisch Wertvolles zu schaffen, wird weiterverfolgt werden.
- Das Gefahrenpotenzial von Elektroautos ist deutlich geringer als bei Verbrennern. Selbst das verbleibende Risiko Bremsflüssigkeit wird sich in Zukunft durch technische Umstellung reduzieren.
Wie beurteilt die Fachverwaltung eine auf Elektroautos eingeschränkte Befahrbarkeit der Straße nach Inbetriebnahme der Stadtbahn?
Antwort: Genaue statistische Daten über die sicherheitsrelevanten Vor-/Nachteile von Elektroautos liegen derzeit nicht in hinreichender Detailtiefe vor, so dass die Betrachtung im Rahmen der Risikobetrachtung Trinkwasser nicht möglich ist.
- Welche definitive Planung hat die Stadt Köln zu dieser Kreuzung zu dieser angesprochenen unverzichtbaren Optimierung der Kreuzung Friedrich-Ebert Straße/ Zum Forstbotanischen Garten? Welche Planung hat StraßenNRW?
Es wird gebeten, den Zeitplan für die Ertüchtigung der Kreuzung mitzuteilen.
Antwort: Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zur StadtBahn Süd ist an dem Knoten Zum Forstbotanischen Garten/Friedrich-Ebert-Straße eine Maßnahme zur Ertüchtigung des Knotens unterstellt, welche in der Straße Zum Forstbotanischen Garten vorsieht, dass es in den beiden Hauptrichtungen jeweils folgende Fahrstreifenaufteilung gibt:
 - Mischfahrstreifen gerade/rechts
 - Fahrstreifen geradeaus
 - Linksabbiegefahrstreifen.Hierfür muss auch der Abfluss in der jeweiligen Fahrtrichtung auf zwei Fahrstreifen ausgebaut werden. Um den Eingriff in die Natur gering zu halten, ist die Ausbaumaßnahme in den Untersuchungen mit einer Länge von jeweils etwa 100 m vor und hinter dem Knotenpunkt vorgesehen. In der Friedrich-Ebert-Straße wurden keine Veränderungen vorgenommen. Zielsetzung der Maßnahme ist es, lokal an dem Knotenpunkt die Leistungsfähigkeit zu erhöhen.



Durch die Zweistreifigkeit der Hauptrichtungen in Nordwest-Südost-Richtung kann die hohe Verkehrsmenge in kürzerer Zeit abgewickelt werden und bietet somit mehr Spielraum für die Freigabezeit in der Friedrich-Ebert-Straße. Weitere Knotenpunkialternativen (hier z. B. angesprochen Turbokreisel) wurden nicht untersucht, da dieser maßvolle Ausbauvorschlag bereits zu einem positiven Ergebnis geführt hat.