

Rückfragen aus der Politik zu den Verkehrskonzepten:

Die Grünen:

Rückfragen zu Variante D:

Frage: 1

Wie soll der Baustellenverkehr vom und zum Kreisverkehr geleitet werden?

Unseres Erachtens muss die Frage der örtl. vor- bzw. nachgelagerten Baustellenverkehrsführung und deren Konsequenzen zwingend von Anfang an mit berücksichtigt werden.

Möglich erscheinen nach Aussage der Verwaltung (siehe Verwaltungskonzept) nur zwei Wege:
über die Maternusstr. oder über die Hauptstraße (nördl. Abschnitt).

Grundsätzlich beschränkt sich der Untersuchungsbereich wie von Amt 68 definiert auf das Konzept zur Baustellenverkehrsführung für das Bauvorhaben des Bezirksrathaus Rodenkirchen.

Es wird von der Annahme ausgegangen, dass die ausführenden Unternehmer/Firmen den kürzesten Weg von und zur Autobahn A4 präferieren.

Dieser führt über die „Maternusstraße“ und die „Friedrich-Ebert-Straße“ (L92) auf die Straße „Zum Forstbotanischen Garten“ (L300), die Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes der Stadt Köln ist¹. Von hier aus kann das Baufeld über den Militärring (B9/B51) und den Verteilerkreis des Autobahnkreuz Köln-Süd (A4/A555) angefahren werden. Dies ist der über Hauptverkehrsstraßen führende kürzeste Weg verbunden mit der geringsten Belastung für Rodenkirchen.

Alternativ kann der baustellenbedingte Lkw-Verkehr auch über die „Industriestraße“ (L 300) und die „Wattigniesstraße“ (L 150) bzw. den „Kiesgrubenweg“ (L 150) bis zur Anschlussstelle der A 555 Köln-Rodenkirchen geleitet werden.

Frage 2:

In beiden Fällen:

Wie erfolgt die sichere Führung des Fahrradverkehrs, bei gleichzeitigem Schwerlastverkehr?

Welche flankierenden Maßnahmen sind hierzu vorgesehen?

Der Radverkehr in Richtung Rhein wird über die Straße „Auf dem Brand“ umgeleitet, der Radverkehr aus Richtung Rhein, ist alternativlos und verbleibt wie gehabt und wird nicht in die „Barbarastraße“ einfahren.

Grundsätzlich beschränkt sich der Untersuchungsbereich wie von Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung definiert auf das Konzept zur Baustellenverkehrsführung für das Bauvorhaben des Bezirksrathaus Rodenkirchen.

Die „Maternusstraße“ hat im Bereich des Kreisverkehrs derzeit eine werktägliche Verkehrsbelastung von 7.000 – 7.500 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil liegt derzeit werktäglich bei rund 5,0 %. Durch den Baustellenverkehr steigt der Schwerverkehrsanteil temporär geschätzt auf rund 6,5 % an. Trotz Baustellenverkehr zum Bauvorhaben liegt damit der Schwerverkehrsanteil immer noch in einem für Hauptverkehrsstraßen üblichen Bereich von 5 %-10%.

¹ <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrskalender-logistik/index.html>

Frage 3.:

Im Falle der Führung über die Hauptstr.:

Die Hauptstraße ist eng, häufig parken dort Fahrzeuge in zweiter Reihe (vor allem Anlieferverkehr), was i.d.R. geduldet wird.

Ein Parken in zweiter Reihe müsste unterbunden werden, um den Baustellenverkehr nicht zu behindern, da andernfalls der Verkehr regelmäßig zusammenbrechen würde.

Welche Maßnahmen sind für diesen Bereich vorgesehen?

Der gesamte Baustellenverkehr sollte möglichst nicht über die nördliche „Hauptstraße“ geleitet werden.

Eine Aufteilung der Verkehre (nördliche „Hauptstraße“ hin/„Maternusstraße“ rück) kann als Alternative nicht ausgeschlossen werden. Zur Untersuchung wird jedoch von der Annahme ausgegangen, dass die Unternehmer den kürzesten Weg präferieren werden.

Frage 4:

Im Falle der Führung über die Maternusstraße:

a.) Auch die Maternusstr. ist bekanntermaßen nicht sonderlich breit. Auch hier parken vor allem im Bereich zw. Kreisverkehr und Wilhelmstr. immer wieder Fahrzeuge so, dass sie den Verkehrsfluss behindern. (Insbesondere im Bereich der Bank- wenn auch jetzt schon verkehrswidrig).

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um den möglichen Schwerlastverkehr ungehindert fließen zu lassen? (z. B. etwaige explizite Beschilderung von Parkverboten, Tempobegrenzung auf 20 im Bereich des Marktes etc.).

Grundsätzlich beschränkt sich der Untersuchungsbereich wie von Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung definiert auf das Konzept zur Baustellenverkehrsführung für das Bauvorhaben des Bezirksrathaus Rodenkirchen.

b.) Die Maternusstr. ist im weiteren Verlauf, insbesondere im Kurvenbereich vor der Ringstr. eng und unübersichtlich, vor allem aufgrund der auf der Nordseite parkenden PKW.

Ist geplant das Parken in dem Bereich während der Baustellenzeit zu untersagen, um den sicheren Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten?

Grundsätzlich beschränkt sich der Untersuchungsbereich wie von Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung definiert auf das Konzept zur Baustellenverkehrsführung für das Bauvorhaben des Bezirksrathaus Rodenkirchen.).

c.) Wird es Baustellenverkehr an Samstagen geben?

Samstag ist Hauptmarkttag mit entsprechend viel Fußverkehr zwischen den beiden Seiten der Maternusstraße.

Wenn ja, Schwerlastverkehr bringt besondere Gefahren mit sich, welche flankierenden Maßnahmen sind geplant (siehe Frage 4 a)?

In der Regel wird samstags auf Baustellen nicht gearbeitet.

In dem sensiblen Umfeld um das Rathaus Rodenkirchen kann die Maßgabe an das ausführende Unternehmen gestellt werden, dass samstags nur in zwingenden Ausnahmefällen gearbeitet werden sollte.

Frage 5:

Ist eine Lastverteilung geprüft worden, dahingehend, dass der Zubringerverkehr über die eine und der abfließende Baustellenverkehr über die andere Straße geführt werden kann?

Dann würde es zum einen keinen Baustellenbegegnungsverkehr geben, zum anderen würde die durch den Verkehr einhergehende unvermeidliche Belastung (Lärm und Abgase) etwas verteilt.

Der gesamte Baustellenverkehr sollte möglichst nicht über die nördliche „Hauptstraße“ geleitet werden.

Eine Aufteilung der Verkehre (nördliche „Hauptstraße“ hin/„Maternusstraße“ rück) kann als Alternative nicht ausgeschlossen werden. Zur Untersuchung wird jedoch von der Annahme ausgegangen, dass die Unternehmer den kürzesten Weg präferieren werden.

Frage 6:

a.) Welchen Stand hat die Baugenehmigung des Rathausneubaus?

Das Projekt befindet sich aktuell in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung). Die Baugenehmigung wird voraussichtlich für das 2. Quartal 2024 angestrebt.

b.) Ist sichergestellt, dass mit Umsetzung des Baustellenverkehrskonzept und der Einrichtung der Baustelle, die Abbrucharbeiten beginnen werden und nach dem Rückbau, zeitnah mit dem Neubau begonnen werden kann?

Die Baustelle -von der Verkehrsregelung über Baustelleneinrichtung und folgendem Innenrückbau und Abriss bis hin zum Neubau- bedeutet für Rodenkirchen, aber vor allem für die unmittelbar betroffenen Anwohner und Geschäfte eine erhebliche Belastung. Es muss sichergestellt werden, dass sich die Einschränkungen auf den möglichst kürzesten Zeitraum verdichten. Monatelange Geisterbaustellen gilt es zu vermeiden. Unvorhergesehenes wird es immer geben. Aber die Planungszeitachse sollte einen zeitlich nahtlosen Ablauf widerspiegeln. (Beispiel: wird für den Innenrückbau bereits der Parkplatz vor dem Rathaus abgesperrt?)

In der Terminplanung sind zeitlich nahtlose Abläufe vorgesehen. Während der Schadstoffsanierung und der oberirdischen Abbrucharbeiten bleibt ein Großteil des Parkplatzes vor dem Rathauserhalten. Zum Abbruch unterirdisch bis Fertigstellung Neubau wird der Parkplatz vollständig versperrt. Die genauen Abläufe und damit verbundenen Möglichkeiten zur Reduzierung der Baustelleneingrenzung sind mit den Unternehmern nach dessen Beauftragung genauer zu untersuchen.

SPD:

Generell:

1) Woher kommen die Baustellenfahrzeuge und wohin fahren diese? Ändert sich dies im Verlauf der Abriss- und Neubauphase? Wie soll sichergestellt werden, dass die Hauptstraße ab dem Kreisel Babarastraße/nicht in südlicher Richtung befahren wird?

Grundsätzlich beschränkt sich der Untersuchungsbereich wie von Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung definiert auf das Konzept zur Baustellenverkehrsführung für das Bauvorhaben des Bezirksrathaus Rodenkirchen.

Es wird von der Annahme ausgegangen, dass die ausführenden Unternehmer/Firmen den kürzesten Weg von und zur Autobahn A4 präferieren.

Dieser führt über die „Maternusstraße“ und die „Friedrich-Ebert-Straße“ (L92) auf die Straße „Zum Forstbotanischen Garten“ (L300), die Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes der Stadt Köln ist². Von hier aus kann das Baufeld über den Militärring (B9/B51) und den Verteilerkreis das Autobahnkreuz Köln-Süd (A4/A555) angefahren werden. Dies ist der über Hauptverkehrsstraßen führende kürzeste Weg verbunden mit der geringsten Belastung für Rodenkirchen.

Alternativ kann der baustellenbedingte Lkw-Verkehr auch über die „Industriestraße“ (L 300) und die „Wattigniesstraße“ (L 150) bzw. den „Kiesgrubenweg“ (L 150) bis zur Anschlussstelle der A 555 Köln-Rodenkirchen geleitet werden.

2) Mit welchem Verkehrsaufkommen durch die Baustelle sowie durch die Änderungen der Verkehrsführung wird konkret gerechnet?

Nach Angaben des Generalplaners ist mit bis zu 40 Fuhren (80 Fahrten) pro Werktag für den Abriss in Spitzenzeiten zu rechnen. Während der Schadstoffsanierung und dem oberirdischen Abbruch werden vereinzelte

Sattelschlepper, bzw. LKW's mit aufgeladenen Containern die Baustelle verlassen. Während der Abbruchphase oberirdisch beläuft sich die Anzahl der Fahrten schätzungsweise auf 4-5 Fahrten pro Tag. Mit Beginn der Neubaumaßnahme ist mit voraussichtlich 30-40 Fuhren (60-80 Fahrten) pro Werktag zu rechnen. Es liegen keine konkreten Angaben vor, da noch kein Unternehmer bezuschlagt wurde.

Es ist jedoch anzumerken, dass durch den Wegfall der Parkplätze um das Baufeld sowohl während der Abbruch- als auch der Neubauphase sich das Verkehrsaufkommen durch den Entfall der Ziel- und Quellverkehre zu und von den Parkplätzen im Bereich der „Barbara- und Oststraße“ deutlich reduzieren wird.

3) Wie und wann erfolgt die Beteiligung der Anwohnerschaft? Welche Anwohner*innen werden beteiligt? Warum sollen nur einzelne Anwohner*innen direkt angesprochen werden?

Die Rodenkirchener Bürger*innen werden über das gutachterliche Konzept zur Baustellenverkehrsführung für die Abbruch- und Neubauphase nicht gesondert, z.B. per Briefpost informiert, sondern

² <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrskalender-logistik/index.html>

können sich im Rahmen der öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung, die Medien sowie www.stadt-koeln.de über den Stand der Baumaßnahme und die verkehrliche Situation informieren. Seit November 2023 wurde mit der direkten Nachbarschaft Kontakt aufgenommen. Die Einzelgespräche werden nach dem Fachgespräch beginnen. Es gibt aus der Baustelleneinrichtung heraus private Belange der direkten Nachbarschaft, welche eine einzelne Kontaktaufnahme erforderlich macht.

4) Warum erfolgt die Vorlage des Konzeptes erst jetzt? Der Baustellenplan ist laut den Unterlagen vom 23.04.2021!

Der konzeptionelle Plan des Generalplaners stellte die Grundlage der Untersuchungen dar. Der Gutachter und das Amt für Mobilitätsentwicklung haben auf dieser Grundlage ihre Untersuchungen vorgenommen und den Untersuchungsraum definiert.

Der Plan des Generalplaners wurde auf Basis der Ergebnisse des Gutachters fortgeschrieben. Der Planindex ist nicht mitgeführt worden. Das Ergebnis des Grundkonzeptes liegt seit 01/2023 vor.

Zu Variante D:

1) Welche Maßnahmen werden zum Schutz der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen unter-
nommen? Wird ein vorübergehender FGÜ an den Stellen angebracht, an denen die Fußgänger*in-
nen die Straßenseite wechseln sollen? Wenn nein, warum nicht?

Der Radverkehr in Richtung Rhein wird über die Straße „Auf dem Brand“ umgeleitet, der Radver-
kehr aus Richtung Rhein, ist alternativlos und verbleibt wie gehabt und wird nicht in die „Barbara-
straße“ einfahren

Die Verkehrsbelastung in der „Barbarastraße“ liegt zwischen „Oststraße“ und Parkplatzzufahrt in
den Spitzenstunden unter 100 Kfz/h. Durch den Wegfall der Parkplätze um das Baufeld während
der Abbruch- als auch der Neubauphase reduziert sich auch das Verkehrsaufkommen im Bereich
der „Barbara- und Oststraße“ deutlich; auch in den Spitzenstunden. Selbst bei 300 Kfz/h sind nach
den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bei einer zulässigen Höchstgeschwindig-
keit von 30 km/h und einer hohen Querungsnachfrage von Fußgängern keine Maßnahmen für eine
Querungshilfe erforderlich.

Auf Basis des Konzeptes wird durch den Unternehmer ein Verkehrszeichenplanung erstellt mit kon-
kreten Maßnahmen. Der Verkehrszeichenplan wird zur Genehmigung an Amt für Verkehrsmanage-
ment eingereicht.

2) Ist es richtig, dass die Babarastraße ab der Baustellenzufahrt in Richtung Rheinufer Einbahn-
straße bleibt? Wird dies dann entsprechend zusätzlich ausgeschildert?

Ab der Baustellenzufahrt soll die Barbarastraße wieder als Einbahnstraße und weiterhin als ver-
kehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden.

3) Warum sind zwei Ausweichflächen in unmittelbarer Nähe notwendig? Wäre nicht eine ausreichend?

Auf Grund der Fahrbahnbreite sind entsprechend den gültigen Regelwerken (RASt 06) Abschnitte zwischen den Ausweichstellen von 50 bis 100 m vorzusehen. Auf Grund der Kurvenlage und der damit verbundenen Sichtverhältnisse wird ein Abschnitt von 50 m gewählt. Hieraus ergeben sich die zwei Ausweichflächen zwischen der Baustellenausfahrt und dem Kreisverkehr.

FDP:

Sachstandsbericht 05 für die Bezirksvertretung Rodenkirchen zum 23.01.2023

Deutet die Nummerierung „Sachstandsbericht 05“ darauf hin, dass es bereits 4 vorhergehende Sachstandsberichte gab? Sollte dies der Fall sein: -Aus welchem Grunde wurden die Vorgängerversionen dem politischen Gremium vor Ort nicht zur Verfügung gestellt?

Um die zeitnahe Vorlage der Vorgängerversionen wird höflich gebeten.

Die Sachstandsberichte werden als Mitteilung in der Regel quartalsweise zur jeweiligen BV-Sitzung ins RIS eingestellt und stehen der BV2 zur Verfügung. Die vorangegangenen vier Sachstandsberichte werden zum Protokoll des Fachgespräches am 23.02.23 als Anlagen beigefügt.

1) Im Sachstandsbericht 05 für die Bezirksvertretung Rodenkirchen zum 23.01.2023 wird ausgeführt, dass mit der angrenzenden Nachbarschaft ab November 2022 durch ein Ankündigungsschreiben Kontakt aufgenommen wird bzw. aufgrund des Zeitablaufs wurde.

Sollte dies, wie dargelegt, geschehen sein:

-Wann und auf welchem Wege ging das beschriebene Ankündigungsschreiben der Nachbarschaft vor Ort zu?

- Um die zeitnahe Vorlage des beschriebenen Ankündigungsschreibens wird höflich gebeten

- Welche Reaktionen erfolgten durch die örtliche Nachbarschaft auf das Ankündigungsschreiben?

Im November 2022 wurde ein Ankündigungsschreiben an die direkte Nachbarschaft, konkret an die Eigentümer/in der Immobilien, per Briefpost versandt. Das Ankündigungsschreiben wird zum Protokoll des Fachgespräches am 23.02.23 als Anlage beigefügt zur inhaltlichen Kenntnisnahme.

Mit dem Ankündigungsschreiben wurde dem Gutachter PRINZ ermöglicht die Beweissicherung/Zustandsfeststellung von Gebäuden und Außenanlagen im Namen der Gebäudewirtschaft der Stadt Köln in direkter Korrespondenz mit den Eigentümern, Mietern oder auch Bevollmächtigten aufzunehmen.

Die Eigentümer/in, Bevollmächtigten und Mieter/in von Immobilien haben die Zustandsfeststellung unterstützt. Die Gebäudewirtschaft der Stadt Köln wird das jeweilige Gutachten nach vollständiger Bereitstellung durch den Gutachter, den Eigentümern/in zur Kenntnis übermitteln. Nach Abbruch der Baumaßnahme wird der Gutachter die Zustandsfeststellung erneut abwickeln.

2) Im Sachstandsbericht 05 für die Bezirksvertretung Rodenkirchen zum 23.01.2023 heißt es „Aufgrund der hohen Auslastung der Unternehmen und der angespannten Lage besteht ein Risiko an kaum kalkulierbaren Zeitverzögerungen. Hierzu wird folgende Frage gestellt:

-Inwieweit sind mit den zuständigen Baufirmen bereits Verträge geschlossen?

(laut des Punktes „2. Termine“ soll mit dem Beginn der Abbrucharbeiten oberirdisch voraussichtlich im 1. Quartal 2023, also in spätestens 7 Wochen (Ende 1. Quartal 2023), begonnen werden)

à Im Falle des Abschlusses wirksamer Verträge erscheint eine Behandlung der anderweitige Auslastung der vertraglich mit dem gegenständlichen Projekt gebundenen Baufirmen im Sachstandsbericht obsolet

Bisher wurde noch kein Auftragnehmer beauftragt.

Die Einholung der Angebote für die „Abbruchphase oberirdisch“ verlief erfolgreich. Die Vergabe an einen Abbruchunternehmer kann nach Prüfung der Angebote erfolgen.

Eine Vergabe an einen Unternehmer für den „Abbruch unterirdisch mit Baugrubenerstellung“ sowie einen Unternehmer für Errichtung des Ersatzneubaus stehen noch bevor.

Konzept Verkehrsführung Baustellenverkehr

Generell:

1) Wie stellt sich der weitere Verlauf der Wegstrecke über die dargestellte Anbindung der Baustelle, Variante D, im Stadtbezirk Rodenkirchen hinaus dar?

Grundsätzlich beschränkt sich der Untersuchungsbereich wie von Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung definiert auf das Konzept zur Baustellenverkehrsführung für das Bauvorhaben des Bezirksrathaus Rodenkirchen.

Es wird von der Annahme ausgegangen, dass die ausführenden Unternehmer/Firmen den kürzesten Weg von und zur Autobahn A4 präferieren.

Dieser führt über die „Maternusstraße“ und die „Friedrich-Ebert-Straße“ (L92) auf die Straße „Zum Forstbotanischen Garten“ (L300), die Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes der Stadt Köln ist³. Von hier aus kann das Baufeld über den Militärring (B9/B51) und den Verteilerkreis des Autobahnkreuz Köln-Süd (A4/A555) angefahren werden. Dies ist der über Hauptverkehrsstraßen führende kürzeste Weg verbunden mit der geringsten Belastung für Rodenkirchen.

Alternativ kann der baustellenbedingte Lkw-Verkehr auch über die „Industriestraße“ (L 300) und die „Wattigniesstraße“ (L 150) bzw. den „Kiesgrubenweg“ (L 150) bis zur Anschlussstelle der A 555 Köln-Rodenkirchen geleitet werden.

2) In welchem Zeitfenster sind sowohl für den Abbruch, als auch für den Neubau des Rathauses, Fahrten mit den beschriebenen Baustellenfahrzeugen (Sattelkipper) geplant? Insbesondere betrifft dies die Frage nach den Wochentagen und den jeweiligen Uhrzeiten des Beginns und des Ende der werktäglichen Fahrten.

In der Regel läuft der Baustellenbetrieb ab 07:00 Uhr bis maximal 19:00 Uhr.

Die Richtlinien zum Lärmschutz auf Baustellen sind vom Unternehmer einzuhalten.

3) Welche Frequenz von Sattelkippern und anderweitigen Baustellenfahrzeugen (beidseitige Richtung) pro Stunde wird aktuell prognostiziert?

Nach Angaben des Generalplaners ist mit bis zu 40 Fahren (80 Fahrten) pro Werktag für den Abriss in Spitzenzeiten zu rechnen. Während der Schadstoffsanierung und dem oberirdischen Abbruch werden vereinzelte

Sattelschlepper, bzw. LKW's mit aufgeladenen Containern die Baustelle verlassen. Während der Abbruchphase oberirdisch beläuft sich die Anzahl der Fahrten schätzungsweise auf 4-5 Fahrten pro Tag. Mit Beginn der Neubaumaßnahme ist mit voraussichtlich 30-40 Fahren (60-80 Fahrten) pro

³ <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrskalender-logistik/index.html>

Werktag zu rechnen. Es liegen keine konkreten Angaben vor, da noch kein Unternehmer bezuschlagt wurde.

Es ist jedoch anzumerken, dass durch den Wegfall der Parkplätze um das Baufeld sowohl während der Abbruch- als auch der Neubauphase sich das Verkehrsaufkommen durch den Entfall der Ziel- und Quellverkehre zu und von den Parkplätzen im Bereich der „Barbara- und Oststraße“ deutlich reduzieren wird.

4) Im Falle aktuell nicht vorhersehbarer und langanhaltender Störungen auf dem Weg der Vorzugsvariante D im Bereich der Baustelle:

Welche Variante wird sodann als Alternativroute genutzt werden?

Prinzipiell können die alternativ geprüften Varianten mit Führung über die „Oststraße“ für die Übergangszeit bis zur Behebung der Störung genutzt werden, dies unter Berücksichtigung und einzuholender Genehmigung entsprechender noch zu definierenden Maßnahmen. Dabei bildet das Konzeptergebnis die Grundlage und muss in eine Planung überführt werden.

5) Welche der dargelegten Varianten der Anbindung der Baustelle wurde als zweitbeste Variante aus welchen Gründen heraus bewertet?

Die Variante C wurde als Alternative bestimmt.

6) Auf Seite 13 des Konzepts Verkehrsführung Baustellenverkehr „Baustellenplan Variante D – Phase 1 – Abbruch oberirdisch – Q2 2023 bis Q1 2024“ findet sich folgender Hinweis: „Ein aktuelles Verkehrskonzept wird zur Ausschreibung nachgereicht.“

welche Änderungen werden voraussichtlich in dem aktuellen Verkehrskonzept im Vergleich zu dem zur Ausschreibung stehenden Konzept vorgenommen werden?

Nach Vorstellung des Konzeptes zur Baustellenverkehrsführung gegenüber der Bezirksvertretung Rodenkirchen wird kurz vor Beauftragung des ersten Abbruchunternehmers das Konzept zur Grundlage des Verkehrszeichenplanes weitergegeben. Der Vorbehalt zur Ausschreibung räumt sich eine zwingend notwendige Anpassung nach dem Fachgespräch oder aus anderem gewichtigen Grund vor Vergabe an den Unternehmer ein.

Wann ist mit der überarbeiteten Vorlage zu rechnen?

Eine Überarbeitung wird nur vorgenommen, sollte es erforderlich werden und erfolgt dann umgehend im angemessenen Bearbeitungsrahmen.

CDU:

Allgemein:

1) Welche über die Baustellenlogistik hinausgehenden Kriterien wurden für die Beurteilung herangezogen? Wie wurden dabei die Kriterien gewichtet? (Bem.: Das erwähnte Kriterium „Kein Baustellenverkehr entlang Hauptstraße“ ist generell dann unzutreffend, wenn der Kreisel Barbrastr./Hauptstr./Maternusstr. tangiert wird.)

Seitens BSV wurden die verkehrlichen Parameter berücksichtigt (insbesondere Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit sowie Befahrbarkeit) und im Zusammenhang mit anderen Bewertungskriterien (u. a. Baustelleneinrichtung) abgewogen. Ein Ergebnis hieraus ist, dass die „Hauptstraße“ am Kreisverkehr lediglich gequert wird. Entlang der „Hauptstraße“ soll möglichst kein Baustellenverkehr stattfinden.

2) Wie viele Tonnen Bauschutt müssen insgesamt abgeführt werden?

Schätzungsweise werden ca. 10.000 Tonnen Bauschutt abgeführt werden. Dies entspricht ca. 400 Touren mit dem Sattelschlepper, bzw. 800 Fahrten mit dem LKW.

3) Über welchen Zeitraum erstreckt sich der Abriss? Bitte konkretisieren Sie die Angabe auf S. 13 „Q2/2023-Q1/2024“!

Der oberirdische Abbruch erfolgt voraussichtlich innerhalb von ca. 12 Monaten.

Zunächst erfolgt die Baustelleneinrichtung, anschließend wird das Bestandsgebäude entrümpelt und die Schadstoffsanierung ausgeführt. Der sichtbare Rückbau „oberirdisch“ beginnt voraussichtlich im dritten Quartal 2023 und dauert ca. 5 Monate.

Der unterirdische Rückbau mit Baugrubenherstellung erfolgt voraussichtlich innerhalb von ca. 9 Monaten.

4) Mit welcher Frequenz an Fahrten ist in dieser Phase zu rechnen / wie viele Fahrten pro Stunde sind in welchem Zeitraum am Tag anzusetzen (inklusive Anfahrten von leeren LKW)?

Nach Angaben des Generalplaners ist mit bis zu 40 Fuhren (80 Fahrten) pro Werktag für den Abriss in Spitzenzeiten zu rechnen. Während der Schadstoffsanierung und dem oberirdischen Abbruch werden vereinzelte

Sattelschlepper, bzw. LKW's mit aufgeladenen Containern die Baustelle verlassen. Während der Abbruchphase oberirdisch beläuft sich die Anzahl der Fahrten schätzungsweise auf 4-5 Fahrten pro Tag. Mit Beginn der Neubaumaßnahme ist mit voraussichtlich 30-40 Fuhren (60-80 Fahrten) pro Werktag zu rechnen. Es liegen keine konkreten Angaben vor, da noch kein Unternehmer bezuschlagt wurde.

Es ist jedoch anzumerken, dass durch den Wegfall der Parkplätze um das Baufeld sowohl während der Abbruch- als auch der Neubauphase sich das Verkehrsaufkommen durch den Entfall der Ziel- und Quellverkehre zu und von den Parkplätzen im Bereich der „Barbara- und Oststraße“ deutlich reduzieren wird.

5) Wohin werden die Bauschuttmaßnahmen geliefert?

Die Wahl der Deponie obliegt dem Unternehmer und dessen unternehmerischen Handeln.

6) Welche großräumigen Verkehrsrouten wurden betrachtet? Konkret: Wurde neben dem Abtransport über den Kreisel Hauptstraße / Barbarastraße / Maternusstraße (wenn in nördlicher Richtung, kommen die LKW schnell in den Bereich der Großbaustelle Stadtbahn Süd!) auch eine Strecke betrachtet, die großräumig (z.B. Weißerstraße / Hammerschmidtstraße / Am Feldrain) das Geschäftszentrum von Rodenkirchen mit seiner vielfältigen, auch finanziellen Bedeutung für den Stadtbezirk Rodenkirchen umgeht?

Grundsätzlich beschränkt sich der Untersuchungsbereich wie von Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung definiert auf das Konzept zur Baustellenverkehrsführung für das Bauvorhaben des Bezirksrathaus Rodenkirchen.

Es wird von der Annahme ausgegangen, dass die ausführenden Unternehmer/Firmen den kürzesten Weg von und zur Autobahn A4 präferieren.

Dieser führt über die „Maternusstraße“ und die „Friedrich-Ebert-Straße“ (L92) auf die Straße „Zum Forstbotanischen Garten“ (L300), die Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes der Stadt Köln ist⁴. Von hier aus kann das Baufeld über den Militärring (B9/B51) und den Verteilerkreis das Autobahnkreuz Köln-Süd (A4/A555) angefahren werden. Dies ist der über Hauptverkehrsstraßen führende kürzeste Weg verbunden mit der geringsten Belastung für Rodenkirchen.

Alternativ kann der baustellenbedingte Lkw-Verkehr auch über die „Industriestraße“ (L 300) und die „Wattigniesstraße“ (L 150) bzw. den „Kiesgrubenweg“ (L 150) bis zur Anschlussstelle der A 555 Köln-Rodenkirchen geleitet werden.

7) Mit welchem Verkehrsaufkommen ist in der Neubauphase (Q3/2024-Q3/2026 lt. S. 14) zu rechnen?

Zu Spitzenzeiten werden für die Neubauphase ebenfalls 30-40 Fuhren am Tag angenommen. Insbesondere gilt dies für den Zeitraum der Erstellung des Rohbaus (geschätzt auf 8-10 Monate / Q3 2024-Q2 2025).

8) Welche Form der Information der Bürgerinnen und Bürger ist seitens der Verwaltung vorgesehen, um dabei deren Anregungen aufzunehmen?

Die Bürger*inneninformation findet exakt in der Form statt wie es die städtischen Leitlinien zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeben. Die Verwaltung informiert regelmäßig über den aktuellen Stand der Baumaßnahme in der öffentlichen Sitzung der Bezirksvertretung und den entsprechenden öffentlich im Internet (Ratsinformationen) einsehbaren Sachstandsberichten.

⁴ <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrskalender-logistik/index.html>

In der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen im März 2023 wird der nächste Sachstandsbericht und das gutachterliche Konzept zur Baustellenverkehrsführung für die Abbruch- und Neubauphase vorgelegt.

Eine gesonderte Informationsveranstaltung für die Bevölkerung in Verbindung mit einem Beteiligungsprozess ist nicht vorgesehen, da die dargestellten Maßnahmen zur Verkehrsführung nicht dauerhaft, sondern nur temporär sind. Sie sind als laufendes Geschäft der Verwaltung notwendig, um den politischen Beschluss zum Abbruch und Neubau des Bezirksrathauses umsetzen zu können.

Zur Vorzugsvariante D:

1) Neben dem erheblichen Entfall von Parkplätzen auf dem Parkplatz (einschl. höhergelegener Platz?) und entlang der Barbarastraße liegt an der Barbarastraße die einzige Zufahrt zur funktionsfähigen Quartiersgarage Parkhaus Sommershof. Wie wurde dieser Aspekt bei der Abwägung berücksichtigt, zumal Ausweichstellen in deren unmittelbarer Nähe vorgesehen sind?

Die Zu- und Ausfahrt des Parkhauses Sommershof wird durch die Baustellenverkehrsführung und die Ausweichstellen nicht eingeschränkt. Durch die Einrichtung der Ausweichstellen werden Konflikte vermieden. Zudem fallen die Parkplätze nicht auf einmal weg, sondern entsprechend den Bauphasen in Stufen.

2) Die Barbarastraße hat täglich ein hohes Aufkommen an Lieferverkehr. U.A. wird das Einkaufszentrum nebst Hochhaus Sommershof von dieser Seite beliefert und zwar bislang exakt an jenen Stellen, an denen in Variante D auf der anderen Straßenseite jeweils eine Ausweichstelle vorgesehen ist, um LKW Begegnungen zu ermöglichen. Da die Zuwegung über die Oststraße aufgrund der gegenüber der Einmündung von der Haupt- in die Oststraße befindlichen Verkehrsinsel für LKW schwer zu befahren ist, müssen nicht selten gerade größere LKW auf der Kreuzung Barbarstr./Oststraße wenden. Wie wurden diese Aspekte des Lieferverkehrs bei der Abwägung berücksichtigt?

Die Lieferzone im Seitenraum der „Barbarastraße“ wird durch die Baustellenverkehrsführung nicht eingeschränkt. Durch die Einrichtung der Ausweichstellen werden auch hier Konflikte vermieden. Das Wenden der Lkw wird durch die Baustellenverkehrsführung nicht eingeschränkt und durch die Ausweichstelle eher erleichtert. Durch den Wegfall der Parkplätze um das Baufeld sowohl während der Abbruch- als auch der Neubauphase ist das Verkehrsaufkommen durch den Entfall der Ziel- und Quellverkehre (Parkplätze) im Bereich der „Barbara- und Oststraße“ deutlich reduziert und ein Wenden weiterhin möglich.

3) Die Barbarastraße ist die Hauptverbindung zwischen Rheinufer und Ortszentrum und wird – insbesondere im Sommer – von einer sehr großen Zahl von Radfahrern und Fußgängern in beide Richtungen genutzt. Darunter befinden sich viele Kinder (Verbindung zwischen Spielplatz Oststraße und den Spielwiesen am Rheinufer) und ältere Menschen. Die Nutzung der nördlichen Straßenseite für diesen Fußgängerverkehr wäre aus Sicherheitsgründen unumgänglich, aber nur bedingt geeignet, da der Gehweg an dieser Stelle sehr schmal ist. Außerdem müssten diese Personen dann spätestens auf der Kreuzung Barbarastraße/Oststraße den Weg des Baustellenverkehrs kreuzen, um

zum Spielplatz zu gelangen. Wie wurden diese Aspekte der Sicherheit bei der Abwägung berücksichtigt, zumal parkende Fahrzeuge als Sicherheitspuffer entfallen?

Der Radverkehr in Richtung Rhein wird über die Straße „Auf dem Brand“ umgeleitet, der Radverkehr aus Richtung Rhein, ist alternativlos und verbleibt wie gehabt und wird nicht in die „Barbarastraße“ einfahren

Die Verkehrsbelastung in der „Barbarastraße“ liegt zwischen „Oststraße“ und Parkplatzzufahrt in den Spitzenstunden unter 100 Kfz/h. Durch den Wegfall der Parkplätze um das Baufeld während der Abbruch- als auch der Neubauphase reduziert sich auch das Verkehrsaufkommen im Bereich der „Barbara- und Oststraße“ deutlich; auch in den Spitzenstunden. Selbst bei 300 Kfz/h sind nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer hohen Querungsnachfrage von Fußgängern keine Maßnahmen für eine Querungshilfe erforderlich.

Auf Basis des Konzeptes wird durch den Unternehmer ein Verkehrszeichenplanung erstellt mit konkreten Maßnahmen. Der Verkehrszeichenplan wird zur Genehmigung an Amt für Verkehrsmanagement eingereicht.

Zur Variante G:

1) Wenn der zu- und abfließende Baustellenverkehr über die Weißerstraße heran- und abgeführt würde, könnte der zentrale Ortskern vom Baustellenverkehr vollständig freigehalten werden. Es würde dann auch kein als sehr kritisch einzustufender Baustellenverkehr über die Hauptstraße entstehen. Wurde dies betrachtet (s.o.) und wenn ja, wie bewertet?

Nach Recherche des Fachplaners würde ein Abbruchunternehmer den kürzesten Weg von und zur Autobahn A4 präferieren. Hierbei sollte möglichst auf kurzem Weg verbunden mit der geringsten Belastung für Rodenkirchen das Lkw-Vorrangroutennetz erreicht werden.

2) Zur Entlastung des Verkehrs vor der Baustellenein- und -ausfahrt könnte darüber nachgedacht werden, die Einbahnstraßenregelung in der Barbarastraße temporär umzukehren und in der Walther-Rathenau-Straße eine Einbahnstraßenregelung mit Fahrtrichtung Rheinufer einzuführen. Dies könnte Konflikten zwischen dem vom Rheinufer kommenden Verkehr und dem Baustellenverkehr vorbeugen. Wurde dies betrachtet, und wenn ja, wie bewertet?

Die „Barbarastraße“ ist im Bereich zwischen dem Parkplatz und „Uferstraße“ als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und lediglich dem Anliegerverkehr vorbehalten. Eine zusätzliche Belastung der „Barbarastraße“ durch Aufhebung der bestehenden Regelung und Änderung der Einbahnstraßenregelungen in der „Walther-Rathenau-Straße“ und „Barbarastraße“ sollte vermieden werden.

3) Die Komforteinbuße für den Baustellenverkehr und die etwa anfallenden Zusatzkosten für Einweiser, werden durch die Verkehrsentslastung des zentralen Ortskerns und damit den nachhaltigen Erhalt der Funktionstüchtigkeit des Geschäftszentrums von Rodenkirchen, gerade in der schwierigen „Post-Corona-Zeit“, weit mehr als aufgewogen. Wurde dies betrachtet, und wenn ja, wie bewertet?

Das Rangieren und insbesondere das Rückwärtsfahren des baustellenbedingten Lkw-Verkehrs auf der „Walther-Rathenau-Straße“ sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs (Rückstau in den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Hauptstraße/ Walther-Rathenau-Straße) unbedingt vermieden werden. Zudem ist diese Variante nur für den Abbruch nutzbar und nicht den Neubau aufgrund der Baugrubengröße nach Planung des Generalplaners.

4) Sofern es sich bei dem Nachbargrundstück Walther-Rathenau-Straße 9 um ein städtisches Grundstück handelt: Lässt sich der zur Schaffung eines Wendeplatzes benötigte Raum notfalls durch Nutzung von Teilen dieses Grundstücks darstellen?

Es handelt sich dabei um ein städtisches Grundstück, welches allerdings bebaut und genutzt ist. Eine Einbeziehung dieses Grundstücks ist nicht möglich.