

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Während der Ortbegehungen am 23. Februar und 2. März 2013 sowie des Werkstattgesprächs am 16. März 2013 wurden seitens der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln zahlreiche Anregungen und Änderungswünsche bezüglich der Planung der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn formuliert. Im Folgenden sind die Ergebnisse der fachtechnischen Überprüfungen dieser Anregungen nach Themengebieten geordnet aufgeführt.

Thema Bäume:

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, möglichst viele (vor allem denkmalgeschützte) Bäume auf der Schönhauser Straße zu erhalten.

Ergebnis der Überprüfung:

Der Erhalt der Bäume auf der Schönhauser Straße ist noch nicht abschließend geklärt. Ein Gutachten, welches Auskunft über die Möglichkeit des Erhalts der Bäume geben wird, wird derzeit erstellt. Das Ergebnis dieses Gutachtens ist abzuwarten.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, entlang der Bonner Straße möglichst viele Bäume zu erhalten.

Ergebnis der Überprüfung:

Die vorhandenen Bäume auf der Bonner Straße können zum größten Teil nicht erhalten werden. Die neue Aufteilung des Straßenraumes lässt eine Erhaltung nicht zu. Aufgrund des Platzbedarfes der Stadtbahntrasse werden die übrigen Nutzungen (Straße, Parken + Bäume, Radweg, Gehweg) in den seitlichen Bereichen angesiedelt. Eine Aufteilung der Nutzungen unter Berücksichtigung der vorhandenen Bäume führt zu keiner zufriedenstellenden Lösung.

Darüber hinaus wird durch die Herrichtung der Fundamente für die neue Straße so weit in den Wurzelraum der vorhandenen Bäume eingegriffen, dass a) die Standfestigkeit der Bäume nicht mehr gewährleistet werden kann und b) den Bäumen der lebenswichtige Wurzelraum zur Aufnahme ihrer Nahrung genommen wird.

Eine Ausnahme gibt es im Bereich der Haltestelle Arnoldshöhe, südlich der Straße "Lindenallee", auf der Ostseite der Bonner Straße vor dem Kirchengrundstück. Dort wird der Radweg hinter den Bäumen geführt.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Möglichkeit des Erhaltes des Baumes an der Bonner Straße 310a zu prüfen.

Ergebnis der Überprüfung:

Der Erhalt des Baumes wird angestrebt. Ob dies tatsächlich gelingt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit Gewissheit gesagt werden, da dies unter anderem von dem nicht bekannten Verlauf der Wurzeln des Baumes abhängig ist.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die erste Baumreihe (Eingang) des denkmalgeschützten Friedhofs in Höhe der Heidekaul zu erhalten und in die Straßenplanung zu integrieren.

Ergebnis der Überprüfung:

Aufgrund der Straßenplanung ist der Erhalt dieser Baumreihe nicht möglich. Sehrwohl ist vorgesehen, eine Ersatzpflanzung vor dem Friedhof vorzunehmen, um den ursprünglichen Charakter an dieser Stelle wieder herzustellen. Wie zuvor beschrieben, sollen die Bäume vor der Kirche erhalten werden. In der Ausbauphase des Geh- und Radweges wird sich herausstellen, ob der Eingriff in den Wurzelraum eine Erhaltung zulässt.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, den Buchenbestand am Standort D zu schützen, Zu- und Abfahrt der P+R-Palette sollen dahingehend optimiert werden

Ergebnis der Überprüfung:

Die Planung der P+R-Palette wurde in einem VOF-Verfahren mit integriertem Architektenwettbewerb durchgeführt. Der Erhalt des vorhandenen Baumbestandes ist in die Bewertung des Architektenwettbewerbs mit eingeflossen. Auch für die weitere Planung wurde das beauftragte Architekturbüro auf den sensiblen Umgang mit dem Baumbestand hingewiesen. Der Aspekt der Erhaltung des Baumbestandes wird in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen. Nach Zuschlag einer Ausführungsfirma wird die Baustelleneinrichtungsfläche gemeinsam festgelegt werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, Alternativen der Alleenplanung (alternierend oder Bäume in der Mitte an der Bahntrasse) zu prüfen.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Bonner Straße soll einen Allee-Charakter erhalten. Eine Baumreihe in der Mitte der Straße würde diesem Ziel nicht gerecht. Ein wesentlich gewichtigerer Grund, der gegen eine Baumreihe in der Mitte spricht, ist der Platzbedarf. Ein zusätzlicher 2,0m breiter Grünstreifen in der Mitte der Straße ist nicht unterzubringen, da dies zu einer Reduzierung der Gehwegbreiten führen würde. Diese Reduzierung ist in Teilen nicht möglich und insgesamt nicht zumutbar. Ein weiterer Grund ist die Pflege und Unterhaltung der Bäume. Bei erforderlichen Rückschnittarbeiten der Kronen muss die Stromversorgung unterbrochen werden und eine Fahrspur für die dort arbeitende Kolonne gesperrt werden.

Bei einer Baumallee können die Bäume in den 2,0m breiten Parkplatzstreifen integriert werden und benötigen somit keinen zusätzlichen Platz im Straßenprofil.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten darauf zu achten, dass trotz der Bäume eine gute Sicht auf die Schaufenster möglich ist.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Sicht auf Schaufenster wird gegeben sein. Zur ungefährdeten Nutzung der Straße durch LKW und andere Großfahrzeuge ist es Vorschrift, bereits bei der Pflanzung der Bäume ein Lichtraumprofil von 4,50m Höhe einzuhalten.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird vorgeschlagen, als Baumart die Linde zu wählen.

Ergebnis der Überprüfung:

Aufgrund der Detaillierung der Planung und der damit verbundenen Reduzierung des Platzangebotes ist die Pflanzung von Ahornbäumen vorgesehen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, für die Allee eine Baumart zu wählen, deren Wurzeln die Radwege nicht zerstören

Ergebnis der Überprüfung:

Der Arbeitskreis "Stadt bäume" der Gartenamtsleiterkonferenz beim deutschen Städtetag hat sich mit der Frage des Wurzelraumes befasst. In verschiedenen Forschungsprojekten wurden Tests durchgeführt mit dem Ergebnis, ein spezielles Baums substrat incl. Belüftung bei der Pflanzung zu verwenden. Die Bäume erhalten aufgrund des großen Porenvolumens mehr Entwicklungsmöglichkeiten im Untergrund und durch die Belüftung genügend Sauerstoff. Dieses Verfahren wird bereits in Köln erfolgreich eingesetzt.

Thema Parken:

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, in der Grünfläche in der Marktstraße Parkplätze anzuordnen.

Ergebnis der Überprüfung:

Bei der Grünfläche in der Marktstraße handelt es sich um eine denkmalgeschützte, historische grüne Senke, die zum Teil mit Mammutbäumen bestanden ist und in größtmöglichem Umfang erhalten werden soll. Parkplätze in dieser Grünfläche werden aus diesen Gründen, u. a. vom Amt für Landschaftspflege und Grünflächen (Amt 67), abgelehnt.

Ein Gutachten zum ruhenden Verkehr ist derzeit in Bearbeitung. Zum Leistungsumfang zählt u. a. auch das Erarbeiten von Kompensationsmaßnahmen für entfallende Stellplätze. Sollten die geplanten Stellplätze im Bereich der Marktstraße nicht ausreichen, sollen alternative Flächen für die Nutzung als Parkraum vorgeschlagen werden. Ggf. ist ein Parkraumbewirtschaftungskonzept zu erarbeiten um vermeidbare Parker zu bewegen Bus und Bahn zu nutzen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, entlang der Marktstraße (zu beiden Seiten der Grünfläche und entlang der südlichen Bebauung) Parkplätze vorzusehen.

Ergebnis der Überprüfung:

Wegen der Verbreiterung der nördlichen Marktstraße aufgrund der erforderlichen Fahrspuren können auf der Nordseite der Grünfläche keine Parkplätze mehr vorgesehen werden, da zusätzliche Eingriffe in die historische Senke zu vermeiden sind.

Der südliche Ast der Marktstraße wird als Einbahnstraße für die Anlieger ausgebildet. Da die Fahrbahnbreite gegenüber dem Bestand reduzieren werden kann, können in diesem Bereich zusätzlich Parkplätze senkrecht zur Fahrbahn angeordnet werden, ohne in die Grünfläche einzugreifen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob an der künftigen Wendeanlage an der Brohler Straße Parkplätze angeordnet werden können

Ergebnis der Überprüfung:

Aus gestalterischen bzw. städtebaulichen Gründen sind in der Vorentwurfsplanung keine Parkplätze auf der Platzfläche Einmündung Brohler Straße vorgesehen. Da für Müllfahrzeuge eine Zufahrt von der Bonner Straße in die Brohler Straße realisiert werden soll, wird die geplante Wendeanlage nur noch durch Pkw genutzt. Aufgrund der somit geringeren Dimensionierung konnte die Wendeanlage von der Platzfläche in die Brohler Straße zurückgezogen werden. Auf beiden Seiten der Brohler Straße sind weiterhin Parkplätze vorhanden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, im Gutachten zum ruhenden Verkehr eine Empfehlung zur Kompensation wegfallender Parkplätze abzugeben.

Ergebnis der Überprüfung:

Zum Leistungsumfang des Gutachtens zum ruhenden Verkehr zählt u. a. auch das Erarbeiten von Kompensationsmaßnahmen für entfallende Stellplätze.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird vermutet, dass zukünftig eher mehr Parkplätze benötigt werden als zurzeit.

Ergebnis der Überprüfung:

Struktur und Auslastung der bestehenden Parkplätze wurden detailliert durch den beauftragten Gutachter untersucht.

Einem ggf. durch neue Nutzungen entstehenden Parkplatzbedarf, wird dadurch Rechnung getragen, dass im Rahmen der Baugenehmigungen aller Baumaßnahmen ein entsprechender Stellplatznachweis gefordert wird.

Die 3. Baustufe wird bei ihrer Inbetriebnahme ein attraktives Verkehrsangebot für die Bürgerinnen und Bürger darstellen und im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes zu einer Abnahme des Pkw-Verkehrs führen. Durch die im Bereich der Endhaltestelle geplante P+R-Palette werden zusätzlich ca. 600 neue Stellplätze realisiert.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zugunsten von Parkmöglichkeiten die städtebauliche Qualität einzuschränken (z. B. weniger Bäume, 1,50m breite Gehwege, etc).

Ergebnis der Überprüfung:

Die Gehwege weisen im nördlichen Bereich teilweise für Geschäftsstraßen schon sehr geringe Breiten von 2,00 m auf. Durch die Beauftragung eines Straßenraumgestalters wurde versucht, die Stadtbahn – die ohnehin einen massiven Eingriff in den Verkehrsraum darstellt - möglichst verträglich in den Straßenraum zu integrieren und einen öffentlichen Raum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu schaffen. Dies wäre durch eine weitere Reduzierung der Nebenanlagen nicht mehr gegeben.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, im Einmündungsbereich der Brühler Straße Parkplätze vorzusehen.

Ergebnis der Überprüfung:

Zwischen der Marktstraße und der Brühler Straße sind in der Planung Längsparkplätze auf der westlichen Straßenseite vorgesehen. Im unmittelbaren Einmündungsbereich sind in der Brühler Straße wegen der Radwegführung und aus Gründen der Geometrie und Übersichtlichkeit bis zu den vorhandenen Bushaltestellen keine weiteren Stellplätze realisierbar.

Thema Radverkehr:

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob der Radverkehr im südlichen Bereich auch auf der Straße geführt werden kann.

Ergebnis der Überprüfung:

Im südlichen Bereich ist mit über 2.000 Kfz in den Spitzenstunden die prognostizierte Verkehrsbelastung zu hoch, um den Radfahrer in einem vierspurigen Bereich auf der Fahrbahn zu führen. Er wird hier auf einem baulichen Radweg in den Nebenanlagen geführt. Dies wirkt sich zudem positiv auf die städtebauliche Bemessung aus, die das Ziel verfolgt, die Breite der Nebenanlagen in ein angemessenes Verhältnis zur Fahrbahnbreite zu setzen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob zwei parallele Radführungen (Nebenanlage + Straße) realisiert werden können.

Ergebnis der Überprüfung:

Der vorhandene Straßenquerschnitt der Bonner Straße, in den die Stadtbahntrasse auf einem eigenen Bahnkörper integriert wird, verfügt teilweise über ein sehr eingeschränktes Platzangebot. Zwei parallele Radverkehrsführungen könnten daher nur in vereinzelt Teilbereichen der Gesamtstrecke realisiert werden, in denen die notwendige Breite des Straßenraums zur Verfügung steht. Ständige Wechsel zwischen Radverkehr auf der Fahrbahn, Radverkehr in den Nebenanlagen und (in einzelnen Bereichen) paralleler Radverkehrsführung haben aber einen negativen Einfluss auf die Übersichtlichkeit und auf die Sicherheit der Radverkehrsteilnehmer. Aus diesem Grund wird nur eine, dafür aber durchgängige Radführung vorgesehen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob separate Radwegführung an den Überwegen realisiert werden können, damit die Radfahrer nicht durch die Z-Überwege müssen.

Ergebnis der Überprüfung:

Z-Überwege sind die sicherste Form der Querung, da mit ihr der Fußgänger auf die besondere Situation der Gleisquerung aufmerksam gemacht wird. Der Blick des Fußgängers ist immer in Richtung einer sich nähernden Bahn gerichtet. Der Nachteil einer geradlinigen Querung für Radfahrer ist, dass der Blick nicht mehr auf die entgegenkommende Bahn gerichtet ist und dadurch diese Variante als sehr unsicher gilt. Außerdem ist es wahrscheinlich, dass auch die Fußgänger die geradlinige Querung für Radfahrer nutzen, um den geringfügigen Umweg zu vermeiden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer hat auch bei den Abstimmungen mit der Bezirksregierung Köln stets höchste Priorität und ist generell höher zu bewerten als der Komfort bei einer geradlinigen Querung.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob die Radverkehre im nördlichen Bereich, dort wo ausreichend Platz vorhanden ist, in die Nebenanlagen gelegt werden können.

Ergebnis der Überprüfung:

Im nördlichen Streckenabschnitt zwischen Marktstraße und Gürtel ist der zur Verfügung stehende Straßenraum teilweise sehr gering und ermöglicht für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) nur jeweils eine Fahrspur je Richtung. Das Verlagern des Radverkehrs auf einen baulichen Radweg in den Nebenanlagen würde einen größeren Platzbedarf als der bisher vorgesehene in die Fahrbahn integrierte Schutzstreifen für Radfahrer bedeuten. Dieser Platz müsste bei den im nördlichen Bereich ohnehin schon knapp bemessenen Gehwegen bzw. Parkstreifen zusätzlich abgezogen werden.

Die Sicherheit der Radfahrer wird bei der Anordnung von Schutzstreifen höher eingestuft als bei baulichen Radwegen in den Nebenanlagen, da sich die Radfahrer ständig im Blickfeld des motorisierten Verkehrs befinden und somit besser wahrgenommen werden. Das im Vergleich zum südlichen Abschnitt (Gürtel bis Verteilerkreis Süd) deutlich geringere Verkehrsaufkommen ist mit der Radverkehrsführung auf Schutzstreifen verträglich. Der derzeit vorhandene relativ hohe Lkw-Anteil wird sich mit der Abwanderung des Großmarktes, die nach der derzeitigen Planung bis 2020 erfolgen wird, reduzieren.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Radwegführung einheitlich zu gestalten, ein Wechsel auf Höhe Gürtel wäre vertretbar.

Ergebnis der Überprüfung:

Grundsätzlich sollen im nördlichen, 2-spurigen Bereich (Marktstraße bis Gürtel) Schutzstreifen für Radfahrer und im südlichen, 4-spurigen Bereich (Gürtel bis Verteilerkreis Süd) bauliche Radwege angelegt werden. Die Anzahl der Wechsel zwischen den verschiedenen Arten der Radverkehrsführung soll möglichst gering gehalten werden, um eine gute Erkennbarkeit bzw. Übersichtlichkeit und damit die größtmögliche Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die separaten Signale für Radfahrer zu erhalten.

Ergebnis der Überprüfung:

Separate Signale für Radfahrer auf der Bonner Straße gibt es derzeit in südlicher Fahrtrichtung an den Einmündungen Gaedestraße und Sinziger Straße. Dies ist der dort vorhandenen besonderen Führung der Radfahrer zwischen der Fahrbahn, dem Parkstreifen und der Busspur geschuldet.

Zukünftig ist eine solche Führung nicht mehr vorgesehen. Die Radfahrer werden je nach erforderlicher Situation auf möglichst optimale Weise in die Signalisierung an den Knotenpunkten eingebunden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, an allen Haltestellen (insbesondere Endhaltestelle / P+R-Palette) genügend Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

Ergebnis der Überprüfung:

An den Haltestellen werden in Abstimmung mit dem Team des Fahrradbeauftragten ausreichend Fahrradabstellanlagen vorgesehen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, im nördlichen Teil einen Fahrradschutzstreifen vorzusehen.

Ergebnis der Überprüfung:

Im nördlichen Streckenabschnitt (Marktstraße bis Gürtel) sind bereits Schutzstreifen für Radfahrer vorgesehen.

Thema Fahrbeziehungen:

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Wender am Gürtel so nah wie möglich an der Bonner Straße anzuordnen.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Wender auf dem Gürtel werden so nah wie möglich an der Bonner Straße geplant: Der östliche Wender auf dem Bayenthalgürtel bleibt in seiner heutigen Form und Lage erhalten. Der westliche Wender auf dem Raderberggürtel wird in Höhe der Mertener Straße neu angelegt und in die Signalisierung des Knotens mit eingebunden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Ahrweilerstraße und Andernacher Straße als unechte Einbahnstraßen beizubehalten.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Ahrweilerstraße und die Andernacher Straße bleiben unechte Einbahnstraßen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, signalisierte Linksabbieger von und in die Heidekaul anzuordnen.

Ergebnis der Überprüfung:

Aufgrund der Lage der Endhaltestelle wird es nicht möglich sein, einen direkten Linksabbieger von der Bonner Straße in die Heidekaul vorzusehen. Hier wird eine Wendefahrt in Höhe der Sinziger Straße notwendig.

Ein Linksabbiegen von der Heidekaul auf die Bonner Straße wird bei allen drei Varianten der Endhaltestelle ermöglicht.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, an allen Zu- und Abfahrten in und aus Marienburg Widerstände (unattraktive Ampelschaltungen, Unterbinden von Fahrbeziehungen, etc.) zu installieren, um den Durchgangsverkehr zu mindern.

Ergebnis der Überprüfung:

Durch die Stadtbahn auf der Bonner Straße entfallen künftig diverse Fahrbeziehungen in das Viertel hinein und wieder heraus (siehe auch Einzelpunkte weiter unten).

Die Problematik der Durchgangsverkehre wird gesondert betrachtet. Dort sollen Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob 4,5 m Fahrbahnbreite für eine Gassenbildung im Einsatzfall von Rettungsdiensten ausreicht

Ergebnis der Überprüfung:

Die Breite von 4,50 m ist in eine Fahrbahn von 3,00 m (2,75 m) und einen Fahrrad-schutzstreifen von 1,50 m (1,75 m bei angrenzendem Parkstreifen) aufgeteilt. Somit steht für die Fahrbahn eine „normale“ Breite zur Verfügung. Der Schutzstreifen darf von Fahrzeugen überfahren werden. Somit steht er als Ausweichfläche zur Verfügung, wenn eine Gasse für ein Rettungsfahrzeug gebildet werden muss.

In den meisten Einbahnstraßen steht weniger Ausweichfläche im Falle eines Rettungseinsatzes zur Verfügung.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob sich die Einspurigkeit im nördlichen Teil mit dem gefühlten hohen Lkw-Anteil durch den Großmarkt verträgt.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Breite von 4,50 m ist in eine Fahrbahn von 3,00 m (2,75 m) und einen Fahrrad-schutzstreifen von 1,50 m (1,75 m bei angrenzendem Parkstreifen) aufgeteilt. Somit steht für die Fahrbahn eine „normale“ Breite zur Verfügung. Der Fahrradschutzstreifen muss somit nur in Ausnahmefällen und Parkvorgängen überfahren werden.

Der vergleichsweise hohe LKW-Anteil ist zurzeit noch durch den Großmarkt bedingt. Dieser soll im Jahr 2020 nach Marsdorf verlagert werden. Die voraussichtlichen neuen Nutzungen des Geländes werden keinen so hohen LKW-Anteil mehr wie heute aufweisen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, das Linksabbiegen von der Lindenallee in die Bonner Straße zu unterbinden (Zwecks Vermeidung von Parksuchverkehr in Marienburg). In diesem Zusammenhang wurde gefragt, was an Abbiegemöglichkeiten aus der Lindenallee geplant ist.

Ergebnis der Überprüfung:

Es ist geplant, an der Einmündung Lindenallee nur die Fahrbeziehungen „rechts-rein“ und „rechts-raus“ zu realisieren. Ein Linksabbiegen von der Lindenallee in die Bonner Straße ist durch die Lage der Endhaltestelle nicht mehr möglich.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, eine zweite Linksabbiegespur aus der südlichen Bonner Straße in die Marktstraße einzurichten.

Ergebnis der Überprüfung:

Am Knoten Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße wird aus Gründen der Leistungsfähigkeit eine zweite Linksabbiegespur vorgesehen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, eine dreispurige Verkehrsführung (2 Spuren stadteinwärts, eine stadtauswärts) im nördlichen Teil vorzusehen.

Ergebnis der Überprüfung:

Das Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft hat nachgewiesen, dass der Verkehr auf der nördlichen Bonner Straße zwischen Gürtel und Schönhäuser Straße mit einer Spur in zufriedenstellender Qualität in jeder Richtung abgewickelt werden kann. Aus diesem Grund besteht keine Notwendigkeit in diesem Bereich drei Fahrspuren anzulegen. Die hierfür erforderlichen Flächen werden anstatt dessen für Gehwege und Parkflächen vorgesehen.

Die Gehwege weisen im nördlichen Bereich teilweise für Geschäftsstraßen schon sehr geringe Breiten von 2,00 m auf. Eine dritte Fahrspur hätte eine weitere Reduzierung dieser Breiten sowie den Entfall von sämtlichen Parkplätzen und Bäumen zur Folge. Durch die Beauftragung eines Straßenraumgestalters wurde versucht, die Stadtbahn – die ohnehin einen sehr massiven Eingriff in den Verkehrsraum darstellt – möglichst verträglich in den Straßenraum zu integrieren und einen öffentlichen Raum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu schaffen. Dies wäre durch die Anlage einer dritten Fahrspur nicht mehr gegeben. Wahrscheinlich müssten in diesem Fall weitere Gebäude abgebrochen werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, das Linksabbiegen von der Bonner Straße in den Mathiaskirchplatz zu ermöglichen.

Ergebnis der Überprüfung:

Um das Linksabbiegen in den Mathiaskirchplatz zu ermöglichen, müsste auf der Bonner Straße eine separate Linksabbiegerspur eingerichtet werden, da der Linksabbieger die Stadtbahn kreuzen würde und somit eine eigene Phase in der Lichtsignalsteuerung erhalten müsste. Dies wäre aus Platzgründen nur möglich, wenn die Fußgängerquerung über die Bonner Straße entfallen würde. Aufgrund der geringen Abbiegezahlen aus der letzten Zählung 2008 (14 Kfz in der Abendspitzenstunde) soll hier den die Bonner Straße querenden Fußgängern der Vorrang gegeben werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob nördlich der Cäsarstraße von Süd nach Süd ein Wender errichtet werden kann.

Ergebnis der Überprüfung:

Diese Anregung wurde vor dem Hintergrund formuliert, das Gebäude Bonner Straße 329 zu erhalten. Da im dortigen Bereich durch eine „Einschnürung“ die Verkehrsflächen auf ein Minimum begrenzt und notwendige Abbiegebeziehungen an andere Stellen verschoben werden konnten, kann das Gebäude Bonner Straße 329 erhalten werden. Somit ist ein Wender in Höhe der Cäsarstraße aus diesem Grund nicht mehr erforderlich.

Für die Fahrbeziehung von Süd nach Süd wird ein Wender ca. 80 m nördlich des Gürtels eingerichtet. Des Weiteren gibt es einen Wender an der Brühler Straße. Ein weiterer Wender in Höhe der Cäsarstraße ist verkehrstechnisch nicht notwendig.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, den Wender nördlich der Post so anzuordnen, dass die Postkunden diesen noch nutzen können.

An der Post stehen häufig Autofahrer auf der rechten Spur um etwas abzugeben, dies soll bezüglich des Rückstaus beachtet werden

Ergebnis der Überprüfung:

Der Wender nördlich der Post wird in ca. 80 m Entfernung von der Kreuzung Bonner Straße / Gürtel angeordnet. Die Postkunden können diesen noch nutzen.

Vor der Post werden entlang der Bonner Straße bauliche Längsparkstände vorgesehen. Sofern die Erfahrungen zeigen, dass diese und die Vorfahrt der Post nicht ausreichen, kann bei Bedarf eine Ladezone eingerichtet werden, damit die Autos nicht auf der Fahrbahn halten.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, an der Kreuzung Bonner Straße / Gürtel drei Rechtsabbieger freilaufend auszubilden (von der südlichen Bonner Straße in den Bayenthalgürtel; vom Raderberggürtel in die südliche Bonner Straße; von der nördlichen Bonner Straße in den Raderberggürtel).

Ergebnis der Überprüfung:

Grundsätzlich zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass es an freilaufenden Rechtsabbiegern vermehrt zu Unfällen kommt. Aus diesem Grund versucht die Stadt Köln keine freilaufenden Rechtsabbieger mehr zu bauen, bzw. bestehende zurückzubauen.

An der Kreuzung Bonner Straße / Gürtel wird der bereits heute bestehende freilaufende Rechtsabbieger von der südlichen Bonner Straße in den Bayenthalgürtel beibehalten. Dies geschieht, weil auf der Bonner Straße aufgrund des vorspringenden Gebäudes Nr. 381 nicht genug Fläche als Aufstelllänge zur Verfügung steht, wenn der Rechtsabbieger in die Signalisierung integriert würde.

In der nördlichen Bonner Straße und im Raderberggürtel kann der Rechtsabbieger sowohl flächenmäßig als auch signaltechnisch in den Knoten integriert werden. Dieser Lösung wird zur Minimierung des Unfallrisikos der Vorrang gegeben.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, an allen einmündenden Straßen im Bereich Marienburg nur Rechtsabbiegen auf die Bonner Straße zu erlauben.

Ergebnis der Überprüfung:

Diese Anregung wurde vor dem Hintergrund formuliert, den östlich der Bonner Straße gelegenen Teil von Marienburg vor Durchgangsverkehren zu schützen.

An allen einmündenden Straßen auf der östlichen Seite der Bonner Straße im Bereich Marienburg ist nur das Rechtsabbiegen auf die Bonner Straße möglich. Wenn demöglichkeiten, um wieder in Richtung Süden fahren zu können, gibt es am Gürtel, an der Gaedestraße und an der Sinziger Straße. Eine Ausnahme bildet hier die Marienburger Straße. Da ein Linksabbiegen von der Bonner Straße in die Marienburger

Straße hinein als notwendige Erschließung des Viertels erachtet wird, ist es baulich nicht möglich, das Linksabbiegen aus der Marienburger Straße in die Bonner Straße zu unterbinden.

An den einmündenden Straßen auf der westlichen Seite der Bonner Straße im Bereich Marienburg wird an allen Straßen ein Linksabbiegen ermöglicht. Da hier die Linksabbiege- und Wendemöglichkeiten auf der Bonner Straße vorgesehen sind, ist es hier baulich nicht möglich, das Linksabbiegen auf die Bonner Straße zu unterbinden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, das Linksabbiegen von der Bonner Straße in die Marienburger Straße zu untersagen (Vermeidung von Durchgangsverkehr nach Rodenkirchen).

Ergebnis der Überprüfung:

Der Linksabbieger von der Bonner Straße in die Marienburger Straße wird weiterhin aufrecht erhalten. Er stellt die einzige Zufahrtsmöglichkeit aus Richtung Norden von der Bonner Straße ins Viertel hinein dar. Ein Wender, der die notwendigen Verkehre ins Viertel aufnehmen könnte, ist bis zum Verteilerkreis Süd nicht vorgesehen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, das Linksabbiegen von Bonner Straße in Leyboldstraße zu untersagen.

Ergebnis der Überprüfung:

Auf den Linksabbieger von der Bonner Straße in die Leyboldstraße wird verzichtet. Dies wird notwendig, um dem Linksabbieger von der Bonner Straße in die Sinziger Straße (Erschließung Gebiet Reiterstaffel und Anlieferung) ausreichend Aufstelllänge zur Verfügung stellen zu können.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob auf ein Abbinden der Brohler Straße (rechts rein / rechts raus) verzichtet werden kann. Der Rest der Verkehrsfläche könnte beispielsweise für Außengastronomie genutzt werden.

Ergebnis der Überprüfung:

Auf die Abbindung der Brohler Straße wird verzichtet. Es wird ein Rechtseinbiegen von der Bonner Straße aus vorgesehen. In der Brohler Straße bleibt der Zweirichtungsverkehr erhalten. An der Einmündung zur Bonner Straße wird eine Wendeanlage für PKW vorgesehen. Die Ausfahrt aus der Brohler Straße findet über die Hoffmann-von-Fallersleben-Straße und den Gürtel oder über das Viertel statt.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, auf Höhe Heidekaul einen Wender in Fahrtrichtung stadtauswärts anzulegen, damit die Betriebe zwischen Lindenallee und Leyboldstraße ohne Nutzung des Verteilerkreises erreichbar sind.

Ergebnis der Überprüfung:

Bei der favorisierten Lage der Endhaltestelle kann kein Wender von Nord nach Nord in Höhe der Heidekaul angelegt werden. Kunden, die auf der Bonner Straße von Norden kommen und die Betriebe auf der Ostseite der Bonner Straße zwischen Lindenallee und Leyboldstraße anfahren möchten, müssen die Wendemöglichkeit des Verteilerkreises Süd nutzen. Je nachdem, aus welcher Richtung die Kunden kommen, kann auch eine andere Anfahrtsroute über die Rheinuferstraße und den Militärring gewählt werden.

Darüber hinaus könnte ein Wender auf der Höhe Heidekaul als Linksabbieger in die Lindenallee genutzt werden, was ggf. wiederum nicht erwünschte Durchgangsverkehre nach Marienburg hineinzieht.

Thema Endhaltestelle und P+R-Palette:

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Zur Lage der Endhaltestelle wurden unterschiedliche Wünsche geäußert.

Es wurde gebeten, die Endhaltestelle im nicht bebauten Bereich anzuordnen (direkt am Verteiler).

Die Lage zwischen Leyboldstraße und Lindenallee wurde ebenfalls von einigen Bürgerinnen und Bürgern begrüßt. Gründe hierfür waren, dass sich Kinder im Bereich mit sozialer Kontrolle befinden, keine Störung der Sichtachse zur Kirche vorliegen und das Linksabbiegen aus der Heidekaul möglich ist.

Andere Bürger/innen lehnten die Lage direkt am Verteiler ab. Gründe hierfür waren unter anderem der potenzielle Konflikt zwischen wartenden Personen und IV-Verkehrsaufkommen, Abgase sowie Unfallgefahr.

Die Zwischenlage (auf Höhe Lindenallee) wurde ebenfalls von einigen Bürger/innen abgelehnt.

Ergebnis der Überprüfung:

Von der Verwaltung wurden 3 Varianten für die Lage der Endhaltestelle erarbeitet. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten wurde die Variante auf Höhe Lindenallee als Vorzugsvariante der Verwaltung festgelegt. Diese wurde jedoch noch ein Stück weiter Richtung Norden verschoben, sodass ein Linksabbiegen aus der Heidekaul möglich ist. Die endgültige Entscheidung über die Lage der Endhaltestelle wird jedoch nicht von der Verwaltung sondern im Zuge des Planfeststellungsverfahrens getroffen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob eine Überquerung des Verteilerkreises für den Fall, dass die Verlängerung in Richtung Meschenich gebaut wird, möglich wäre.

Ergebnis der Überprüfung:

Von der Verwaltung wurden drei Varianten für die Lage der Endhaltestelle erarbeitet. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten wurde die mittlere Lösung (auf Höhe Lindenallee) als Vorzugsvariante der Verwaltung festgelegt. Die endgültige Entscheidung über die Lage der Endhaltestelle wird jedoch nicht von der Verwaltung sondern im Planfeststellungsverfahren getroffen. Es lässt sich jedoch sagen, dass keine der drei Varianten eine Überquerung des Verteilerkreises ausschließt. Bei der derzeitigen Vorzugsvariante der Verwaltung ist eine oberirdische Querung des Kreisverkehrs, bei der Variante Nord ist sowohl eine ober- als auch eine unterirdische Querung ohne Rückbau der Endhaltestelle möglich. Bei der Variante am Verteilerkreis wäre eine Querung des Kreisverkehrs lediglich ebenerdig ohne Rückbau der Endhaltestelle machbar. Ob und wann es zu einer Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn kommt, wird jedoch nicht von der Lage der Endhaltestelle der 3. Baustufe abhängig sein. Je nach Lage der Endhaltestelle würde auch ein Rückbau der vorhandenen Haltestelle in Frage kommen. Die dadurch verursachten Kosten sind verhältnismäßig gering und sollten daher, wie auch in der Bürgerbeteili-

gung erwünscht, nicht als Hauptentscheidungsgrund für die Lage der Endhaltestelle der 3. Baustufe herangezogen werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Zufahrt zur P+R-Palette von der Militärringstraße aus nicht so nah an der Wohnbebauung anzuordnen.

Ergebnis der Überprüfung:

Aus verkehrstechnischen Gründen ist die Zu- und Abfahrt der P+R-Palette gegenüber der Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ anzuordnen. Bei der Führung der Zu- und Abfahrt auf dem Gelände der P+R-Palette ist es vorgesehen, die Streckenführung so auszubilden, dass der Verkehr sich möglichst schnell von der Wohnbebauung distanziert. Die Möglichkeit dies zu realisieren wurde auch im Zuge des Architektenwettbewerbs der P+R-Palette beachtet.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Eignung des Standortes A für die P+R-Palette nochmals zu überprüfen.

Ergebnis der Überprüfung:

Der Standort A erscheint aufgrund der dort bereits vorzufindenden großflächigen Versiegelung und des Platzangebotes für die Einrichtung einer P+R-Palette sehr attraktiv. Auch hier müsste jedoch eine Parkpalette errichtet werden, da die Fläche für eine komplett ebenerdige Anlage dennoch nicht ausreicht.

Diese Fläche steht aufgrund eines langfristigen Pachtvertrages nicht vor 2030 zur Verfügung. Da die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn jedoch bis 2018 fertig gestellt sein soll, passt dies zeitlich nicht zusammen, da die P+R-Palette ein wesentlicher Bestandteil der Maßnahme für ihren Gesamtverkehrswert darstellt.

Da die Endhaltestelle nördlich des Verteilerkreises angeordnet wird, wird die fußläufige Erschließung sehr unattraktiv, was gegen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel spricht.

Die bereits mehrfach diskutierten Überlegungen, die Endhaltestelle ebenfalls auf den Standort A zu verlegen, würden zu einer Mehrinvestition in zweistelliger Millionhöhe verursachen. Dadurch würden die Gesamtkosten des Projektes derart erhöht, dass die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben ist und Rückzahlungen der gesamten Fördermittel an den Zuschussgeber drohen. Zum anderen würde es sich hier im Bezug auf eine Weiterführung der Stadtbahn nach Meschenich um einen nicht unerheblichen Vorgriff auf eine unklare Situation handeln, die zu gegebener Zeit evtl. grundlegend anders beurteilt wird.

Ein wesentliches Problem stellt hierbei die Querung der Militärringstraße bzw. des Verteilerkreises dar. Eine ebenerdige Querung ist aus signaltechnischen Gründen nicht möglich. Die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems „Verteilerkreis Köln“ würde derart gemindert, dass auf allen Zufahrten nicht vertretbare Rückstauungen auftreten würden. Einer unterirdischen Querung stünden die Kreuzung des „Vorfluters Süd“ im Bereich Militärringstraße sowie die Durchfahrung der Wasserschutzzonen II und I mit ihren Brunnenanlagen und etliche Wassertransportleitungen größerer Dimensionen im Weg. Außerdem wären die Kosten für eine unterirdische Querung deutlich höher.

Insofern kann eine Weiterführung der Stadtbahn über den Verteilerkreis Süd hinaus zum jetzigen Zeitpunkt nur mittels eines Overflys erfolgen.

Aus diesen Gründen ist die Anordnung der P+R-Palette auf dem Standort A als ungünstig zu bewerten

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten auch Standort B noch einmal zu überprüfen. Dieser erscheine auch machbar, da der Boden bereits versiegelt ist, eine Verlängerung Richtung Meschenich einfacher umzusetzen wäre und die dort vorliegenden Pachtverträge kurzfristig kündbar sein.

Ergebnis der Überprüfung:

Auf dem Standort B befindet sich gegenwärtig eine Tankstelle. Der Ende 2014 auslaufende Pachtvertrag wurde vom Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster nicht mehr verlängert. Diese Fläche wird künftig als Ausgleichsfläche dienen und begrünt, um sie wieder in den Grüngürtel zu integrieren.

Die derzeit durch die Tankstelle versiegelte Fläche ist viel zu klein, um die P+R-Palette in der benötigten Größe aufzunehmen. Hier müssten zusätzliche Grünflächen in nicht unerheblicher Größe versiegelt werden.

Da die Endhaltestelle nördlich des Verteilerkreises angeordnet wird, wird die fußläufige Erschließung sehr unattraktiv, was gegen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel spricht.

Eine Ausfahrt aus der P+R-Palette am Standort B kann nur rechts raus über die Militärringstraße in Richtung Rheinufer erfolgen. Um wieder in den Verteilerkreis Süd oder auf die Autobahn BAB A555 zu kommen, muss eine Wendefahrt am Schillingsrotter Weg gefahren werden, was unattraktiv erscheint und mit Umwegen und Wartezeiten verbunden ist.

Aus diesen Gründen ist die Anordnung der P+R-Palette auf dem Standort B als ungünstig zu bewerten.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, auch den Standort C noch einmal zu überprüfen. Er erscheint aufgrund städtebaulicher Aspekte und in Betracht einer eventuellen Verlängerung Richtung Meschenich auch günstig.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Bewertung der verschiedenen Standorte wurde in der Machbarkeitsstudie unter verschiedenen Gesichtspunkten vorgenommen. Ein Aspekt war die städtebauliche Wirkung. In dieser Beziehung schneidet der Standort C negativ ab, da er sehr prominent in den Sichtachsen des denkmalgeschützten Grüngürtels liegt und diesen, wie auch den denkmalgeschützten Verteilerkreis Süd, in hohem Maße beeinflusst. Der Ansatz, der planerisch verfolgt wird, ist die Parkpalette so weit wie möglich in den Grüngürtel zu integrieren und „zu verstecken“, um den hochsensiblen Bereich nicht über Gebühr zu beeinträchtigen.

Nach den derzeitigen Überlegungen zur Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Meschenich würde die Stadtbahnlinie in Hochlage über den Verteilerkreis geführt. Dies hätte Konsequenzen für die Planung des Standortes C. Die Anordnung der P+R-Palette im Innenkreis müsste in Bau und Gestaltung sowohl die Weiterführung der Stadtbahn durch das Gebäude als auch die Integration der Endhaltestelle Arnoldshöhe im Gesamtbauwerk berücksichtigen. Dies erscheint sehr attraktiv, da die Wege für Umsteiger sehr kurz gehalten würden, insgesamt würde dies aber eine architektonisch recht anspruchsvolle Aufgabe bedeuten, die zu einer erheblichen Kostensteigerung führen würde, die derzeit nicht seriös zu beziffern ist.

Da zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht klar ist, ob und in welcher Form die Verlängerung der Stadtbahn in einer vierten Baustufe jemals realisiert wird, würde es sich hier um einen nicht unerheblichen Vorgriff auf eine unklare Situation handeln, die zu gegebener Zeit evtl. grundlegend anders beurteilt wird.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob die P+R-Palette auf Standort E oder auf das Gelände der Kleingärten gelegt werden kann.

Ergebnis der Überprüfung:

Der Auftrag zur Überprüfung des Standortes E wurde Anfang Mai 2013 an das Büro VIA vergeben. Das Büro VIA hat bereits die anderen Standorte A-D im Rahmen einer Machbarkeitsstudie verkehrstechnisch überprüft, so dass hier eine vergleichbare Ausarbeitung gewährleistet ist. Die Ergebnisse der Untersuchung werden voraussichtlich bis zur Bürgerinformationsveranstaltung am 05.09.2013 vorliegen und dort vorgestellt.

Die in Frage stehenden Kleingärten liegen auf der Westseite der Bonner Straße. Die Nutzer der P+R-Palette kommen überwiegend über die Bonner Straße aus südlicher Richtung. Für sie müsste eine Linksabbiegemöglichkeit von der Bonner Straße geschaffen werden. Genau an dieser Stelle wird jedoch wahrscheinlich die zukünftige Endhaltestelle liegen, so dass ein direktes Abbiegen nicht realisiert werden kann. Eine Wendefahrt könnte hinter dem Gleiswechsel weiter nördlich angelegt werden. Diese wäre aber erst ca. in Höhe der Leyboldstraße realisierbar. Die Nutzer der P+R-Palette müssten eine relativ weite Strecke über die Bonner Straße fahren und wären versucht, direkt bis in die Innenstadt mit dem Pkw durchzufahren. Die Attraktivität der P+R-Palette wäre so stark eingeschränkt, dass der Nutzen nicht mehr gewährleistet ist.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob für die P+R-Palette 600 Stellplätze ausreichen.

Ergebnis der Überprüfung:

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das Büro VIA wurde das Thema P+R-Palette im Jahr 2009 ausführlich untersucht. Herzstück der Studie ist die Potentialuntersuchung gewesen. Insgesamt wurde ein Bedarf von 600 Stellplätzen ermittelt.

In diese Bedarfsermittlung sind Parameter wie Einzugsbereich, bereits bestehende P+R-Anlagen und deren Auslastung, Pendlerströme und Reisezeitenvergleiche eingeflossen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die oberste Etage der P+R-Palette überdacht und begrünt auszubilden.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Planung der P+R-Palette wurde in einem VOF-Verfahren mit integriertem Architektenwettbewerb durchgeführt. In diesem Wettbewerb konnte die Ausführung des Daches nicht von der Verwaltung vorgegeben werden. Die Architekturbüros wurden jedoch darauf hingewiesen, dass eine dezente Architektur, die sich in die vorhandene Situation eingliedert gewünscht ist. Zudem wurde darauf aufmerksam gemacht, dass eine Architektur gewählt werden soll, die für die Anwohner verträglich ist. Eine Begrünung des Daches wurde jedoch in keinem der eingereichten Entwürfe vorgesehen. Der Entwurf des mittlerweile beauftragten Architekten sieht jedoch eine Überdachung des obersten Splitlevelgeschosses vor. Hier könnte u. U. eine Begrünung vorgesehen werden. Dies wird im weiteren Verlauf der Planung noch einmal überprüft.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die P+R-Palette so weit wie möglich in den Boden zu bauen, um eine Ausdehnung in die Höhe zu vermeiden.

Ergebnis der Überprüfung:

Da es ab einer gewissen Tiefe durch zusätzlich erforderliche technische Ausrüstung der Parkpalette zu erheblichen Kostensteigerungen kommt, ist eine weitgehend unterirdische Parkpalette nicht erwünscht. Zudem ist es in einer Tiefgarage nicht möglich, die Bildung von Angsträumen durch eine offene, von Licht durchflutete Architektur zu verhindern. Im Zuge der Bürgerbeteiligung wurde jedoch mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass Angsträume dringlichst zu vermeiden sein.

Die Planung der P+R-Palette wurde in einem VOF-Verfahren mit integriertem Architektenwettbewerb durchgeführt. Die Architekturbüros wurden darauf aufmerksam gemacht, dass eine dezente Architektur, die sich in die vorhandene Situation eingliedert gewünscht ist. In diesem Zusammenhang wurde auch die Höhe der Bebauung und deren Wahrnehmung insbesondere von den Anwohnern thematisiert. Auch in der weiteren Planung der P+R-Palette wird darauf geachtet, dass diese auch in Bezug auf ihre Höhe eine städtebauliche Verträglichkeit aufweist.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die P+R-Palette rundherum mit einem Schallschutz zu versehen, um auch die Bürger aus Marienburg zu schützen.

Ergebnis der Überprüfung:

Die P+R-Palette wird ca. 600 bis 650 Stellplätze aufweisen. Diese Anzahl der erforderlichen Stellplätze ergibt sich aus einem Verkehrsgutachten. Aus diesem Gutachten resultiert ebenfalls die Annahme von ca. 1000 Fahrzeuge pro Tag, die in und aus der Parkpalette fahren werden. Da diese Anzahl und der dadurch verursachte Lärmpegel im Vergleich zu der vorhandenen verkehrlichen Belastung der Bonner Straße sehr gering und dadurch kaum wahrnehmbar sein werden und der Abstand der P+R-

Palette zur Bebauung in Marienburg erheblich größer ist, als der in westlicher Richtung, wird eine zusätzliche Schallschutzmaßnahme in östliche Richtung sehr wahrscheinlich nicht notwendig sein. Für die gesamte 3. Baustufe inklusive der P+R-Palette wird ein Lärm- und Erschütterungsgutachten erstellt. Entsprechend diesem Gutachten werden dann Schallschutzmaßnahmen erarbeitet.

Thema Abbruchgebäude:

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Möglichkeit des Erhalts der zehn Abbruchgebäude zu prüfen. Der Erhalt der Gebäude sollte höchste Priorität haben. Zu Gunsten des Erhalts der Gebäude sollte beispielsweise auch ein Verzicht auf Bäume und ein Verschwenk der Fahrspuren in Betracht gezogen werden.

Ergebnis der Überprüfung:

Für alle der zehn Abbruchgebäude wurde die Möglichkeit des Erhalts genauestens überprüft. Es wurden diverse Planungsvarianten für jedes der Gebäude entwickelt. Letztendlich ist es gelungen, für sieben der zehn Abbruchgebäude realisierbare Varianten, die den Erhalt der Gebäude beinhalten, zu entwickeln. Für die Gebäude Bonner Straße 213, 217 und 219 war dies aufgrund der ansonsten nicht gegebenen Leistungsfähigkeit des Knotens Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße leider nicht möglich. Der aktuelle Planungsstand sieht daher den Abbruch von drei Gebäuden vor. Endgültig kann der Abbruch der Gebäude jedoch erst im Planfeststellungsverfahren beschlossen werden.

Thema Sonstiges:

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, auf die 3. Baustufe zu verzichten, um künftig keine Umsteigebeziehungen zu haben, wenn man aus Rondorf / Meschenich kommt. Stattdessen sollte der Busverkehr auf der Bonner Straße weiter ausgebaut werden.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Realisierung der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn steht im direkten Zusammenhang mit der 1. und der 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn. Grundlage für alle drei Baustufen ist eine sogenannte Standardisierte Bewertung, die im Ergebnis einen Kosten-Nutzen-Faktor hat. Der Kosten-Nutzen-Faktor bestimmt den Verkehrswert des Gesamtprojektes. Hiervon wiederum hängt die staatliche Bezuschussung ab. Die Standardisierte Bewertung hat im Falle der Nord-Süd Stadtbahn in Köln ergeben, dass der Verkehrswert des Gesamtprojektes 1.-3. Baustufe durch die 3. Baustufe positiv beeinflusst wird. Ohne die Realisierung der 3. Baustufe wäre der Verkehrswert des Gesamtprojektes nicht länger gegeben, was zur Rückforderung der Zuschüsse der ersten beiden Baustufen führen kann. Diese Rückforderungen müssten dann von der Kommune getragen werden. Insofern ist eine zeitnahe Inbetriebnahme der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn unmittelbar im Anschluss an die Inbetriebnahme der 1. und 2. Baustufe zwingend erforderlich. Eine Stadtbahn ist attraktiver als ein Busverkehr und vermag erfahrungsgemäß weit mehr Fahrgäste vom Individualverkehr auf den ÖPNV zu ziehen als der Bus. Zudem gehört die Buslinie 132 zu den am stärksten nachgefragten Buslinien auf Kölner Stadtgebiet und daher ist die Strecke auch schienenwürdig. Die Standardisierte Bewertung der Nord-Süd Stadtbahn hat den Verkehrswert für alle drei Baustufen festgestellt und dementsprechend müssen auch alle drei Baustufen gebaut werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Platzfläche und den Knotenpunkt an der Ecke Schönhauser Straße / Bonner Straße / Marktstraße anspruchsvoll zu gestalten.

Ergebnis der Überprüfung:

Beim Knotenpunkt Schönhauser Straße / Bonner Straße / Marktstraße handelt es sich nicht um eine Platzfläche, sondern in erster Linie um eine Verkehrsfläche, der innerhalb des Kölner Verkehrsnetzes eine enorme Bedeutung zukommt. Um den Knotenpunkt auch in Zukunft leistungsfähig zu gestalten hat hier die verkehrsplanerische Betrachtung erste Priorität.

Dennoch wird das Ziel verfolgt, eine ansprechende Gestaltung zu erreichen. Der Verschwenk der Schönhauser Straße nach Norden ermöglicht östlich der Bonner Straße auf den frei werdenden Flächen unter weitestgehendem Erhalt des alten Straßenbaumbestandes eine platzartige Fläche zu gestalten. Weitere Nebenflächen werden ebenfalls stadtplanerisch untersucht und ggf. umgestaltet.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob in Höhe zwischen Lidl und Sparkasse und ebenso im nördlichen Knotenbereich Cäsarstraße und zwischen Mathiaskirchplatz und Cäsarstraße noch eine Fußgängerquerung eingerichtet werden kann.

Ergebnis der Überprüfung:

Die gewünschten zusätzlichen Fußgängerquerungen über die Bonner Straße würden auf der freien Strecke der Stadtbahn liegen, da weder Knotenpunkt noch Haltestelle in unmittelbarer Nähe vorhanden sind. Aus Sicherheitsgründen müssten diese Querungen als Z-Überwege mit zusätzlichen Aufstellflächen (jeweils 2,50 m) zwischen Gleis und Fahrbahn ausgebildet werden. Dies erfordert eine Aufweitung des Straßenquerschnittes um zusätzliche 5,00 m, die an den genannten Stellen nicht zur Verfügung stehen.

Der größte Querungsbedarf besteht in der Regel jeweils an den Einmündungen und an den Stadtbahnhaltestellen. Aufgrund des relativ geringen Abstands zwischen der nördlich gelegenen Querung auf Höhe der Einmündung Brühler Straße und der Querung am Mathiaskirchplatz im Süden von ca. 130 m wird eine weitere Querung im Bereich des Lidl-Parkplatzes nicht als notwendig erachtet.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu prüfen, ob das LKW-Verbot nur nachts oder auch tagsüber besteht.

Ergebnis der Überprüfung:

Auf der Bonner Straße existiert von 21:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Fahrverbot für LKW über 7,5 t.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Querungen gerade im Hinblick auf Schulen sicher zu planen.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Gleisquerungen im Bereich der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn werden als sogenannte Z-Überwege ausgeführt. Die Z-Überwege gelten derzeit als die sicherste Form der Gleisüberquerung. An allen Fußgängerquerungen der IV-Fahrbahnen sind zudem Fußgängerampeln vorgesehen, die eine sichere Querung gewährleisten sollen.

Die Schulen liegen genau im Erschließungsbereich der Haltestellen „Cäsarstraße“ und „Bonner Straße / Gürtel“, so dass auch hier durch Signalisierung und Z-Überweg eine sichere Querung von Schülerinnen und Schülern ermöglicht wird.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, auch eine Flexibilität in der Gleisführung und damit eine Abweichung von der gradlinigen Planung in Betracht zu ziehen.

Ergebnis der Überprüfung:

Das Gestaltungskonzept, dass der Planung der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn zu Grunde liegt, beinhaltet eine weitestgehend gradlinige Streckenführung. Die gradlinige Führung der Gleise bringt zusätzliche erhebliche Vorteile für den Betrieb der Stadtbahn. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Gradlinigkeit der Planung oberste Priorität hat. Sollten sich durch Abweichung von der gradlinigen Planung Vorteile, beispielsweise der Erhalt von Gebäuden, ergeben, so wird ein Verschwenk der Gleise und Fahrbahnen durchaus in Betracht gezogen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, zu erläutern, wie die 28.000 neuen Fahrgäste zustande kommen

Ergebnis der Überprüfung:

Die Summe des ÖV-Neuverkehrs von rund 28.000 Fahrgästen setzt sich zusammen aus:

- Verlagerte Fahrten vom IV zum ÖV (auf Grund Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn)
- Induzierte Fahrten

Bei den induzierten Fahrten handelt es sich um die prognostizierten Fahrten, die auf Grund der Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn neu entstehen werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Platzfläche am Knoten Bonner Straße / Schönhauser Straße zur Entflechtung der Verkehre zu entzerren. Es wird der Vorschlag einer unterirdischen Mall unterbreitet.

Ergebnis der Überprüfung:

Die aktuelle Planung sieht aus diversen Gründen keine unterirdische Mall vor. Eine ausführliche Stellungnahme hierzu wird in Kürze nachgeliefert.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird allgemein darauf hingewiesen, dass eine Fußgängerquerung zwischen Leyboldstraße und Lindenallee nicht sinnvoll erscheint.

Ergebnis der Überprüfung:

Eine Fußgängerquerung ist an dieser Stelle nicht mehr vorgesehen.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die Planung der 3. Baustufe mit dem Verkehrskonzept Bayenthal-Marienburg zu koppeln.

Ergebnis der Überprüfung:

Grundsätzlich ist das Thema der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Marienburg-Bayenthal von der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn getrennt zu betrachten. Aufgrund der sich ergebenden unmittelbaren Wechselwirkungen zwischen der Planung der 3. Baustufe auf der Bonner Straße und den Maßnahmen, die parallel zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Bayenthal-Marienburg erarbeitet werden, wird unter den Beteiligten eine enge Abstimmung durchgeführt.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, die mittelfristig notwendige Ertüchtigung des Verteilerkreises konzeptionell bereits jetzt zu berücksichtigen.

Ergebnis der Überprüfung:

Der Verteilerkreis befindet sich im Zuständigkeitsbereich von Straßen NRW. In enger Abstimmung mit Straßen NRW soll ein Verkehrsgutachten inklusive Simulation beauftragt werden, das die Realisierung der 3. Baustufe und alle relevanten, zukünftigen Verkehrsentwicklungen berücksichtigt. Die maßgebenden Erkenntnisse und Schlussfolgerungen, die aus diesem Gutachten resultieren, werden dann so weit wie möglich in der weiteren Planung der 3. Baustufe bereits berücksichtigt werden.

Der geplante Bau der Nord-Süd Stadtbahn wird entlastend auf den Straßenverkehr wirken, so dass vermutlich nur geringfügige Anpassungen am Verteilerkreis erforderlich werden.

Anregung seitens der Bürgerinnen und Bürger:

Es wird gebeten, den Verteiler in die grüne Welle integriert werden.

Ergebnis der Überprüfung:

Die Integration des Signalprogramms des Verteilerkreises in die Grüne Welle der Bonner Straße wird ebenfalls im o. g. Gutachten untersucht werden.