

Auswertung der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung

StadtBahn Süd für Rondorf und Meschenich
Köln, 24.02.2022

© CP/COMPARTNER, Shutterstock.com, Carsten Klask,
Fahrzeug: Markus Vogelfänger

Inhalt

Planungsstand	3
Ausgangssituation der Öffentlichkeitsbeteiligung	8
Quantitative Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung	11
Qualitative Zusammenfassung der Kommentare/Anregungen	18
Nächste Schritte	40



Planungsstand

Der aktuelle Planungsstand

Beschlusslage

- Das Projekt ist für den **Bedarfsplan des Landes** Nordrhein-Westfalen für den öffentlichen Personennahverkehr angemeldet.
- Die Anmeldung beschreibt eine **Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn** über die letzte geplante Haltestelle an der Arnoldshöhe über Rondorf nach Meschenich.
- Der **Rat der Stadt Köln** hat die Planung am 27. September 2018 **beschlossen** und damit die notwendigen Finanzierungsmittel freigegeben.

Der aktuelle Planungsstand: Prozess Alternativenprüfung

- Für den Linienverlauf zwischen Verteilerkreis und dem Norden Rondorfs werden aktuell **drei Nord-Alternativen geprüft**, wobei Alternative 1 noch über vier Varianten zur Querung des Verteilerkreises verfügt.
- Die bevorzugte Variante von **Nord-Alternative 1 wird in einem ersten Schritt festgelegt**, bevor es dann an den **Vergleich mit den anderen zwei Nord-Alternativen** geht.
- Auf diese Weise wird die beste Linienführung nach Rondorf ermittelt. Zeitgleich geht es darum, zwischen **zwei Süd-Alternativen zu wählen**. Diese laufen beide nördlich von Meschenich zusammen und enden in Meschenich-Nord. Von dort gibt es nur noch eine Linienführung bis Meschenich-Süd.
- Der Prozess in der Übersicht:
 1. Auswahl einer Variante für Nord-Alternative 1 (Nord-A 1)
 2. Festlegung einer Nord-Alternative
 3. Festlegung der Kombination aus Nord- und Süd-Alternative

Der aktuelle Planungsstand: Kriterien zur Alternativenprüfung

Neben den Ergebnissen aus der systematischen Öffentlichkeitsbeteiligung nehmen die Planer*innen anhand **verschiedener Kriterien** die Festlegung der empfohlenen Linienführung mit der besten Anbindung der beiden Stadtteile vor.

Die folgenden Kriterien wurden in Abstimmung mit unseren Fachämtern und den Kölner Verkehrs-Betrieben festgelegt:

- **Planerische Ziele** – schnell und nah für möglichst viele Menschen.
- **Investition und Unterhaltung** – ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis erreichen.
- **Städtebauliche Bewertung** – harmonisch in das Stadtbild einfügen.
- **Verkehrliche Beurteilung** – Verkehrsräume sinnvoll und sicher aufteilen und nutzen.
- **Umweltverträglichkeit** – Mensch, Flora und Fauna, Wasser und Klima schonen.
- **Parallellaufende Projekte** – Teil eines schlüssigen Gesamtkonzeptes werden.
- **Risiken** – Belastungen für Eigentümer*innen und Anlieger*innen minimieren.

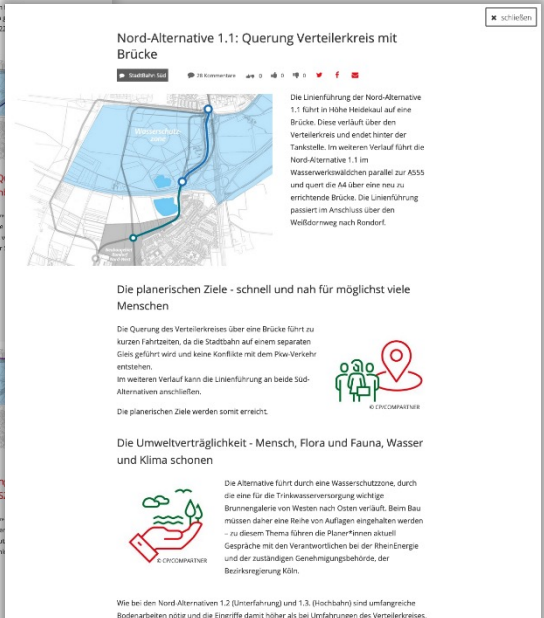
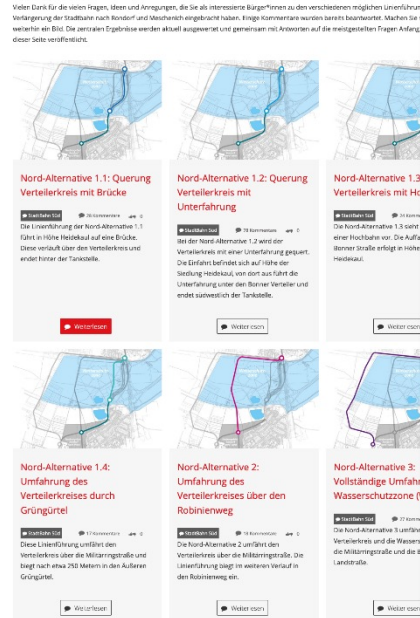
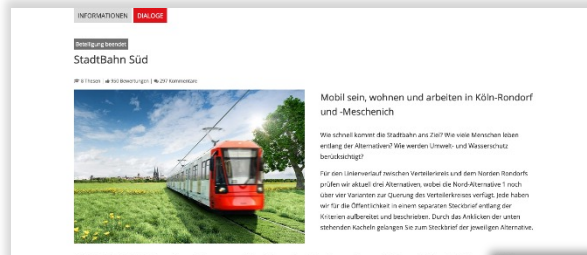


Ausgangssituation der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aufbau der Beteiligungsplattform

Auf der Plattform meinungsfuer.koeln wurden vom 08. bis zum 22.12.21

- Der Planungsstand sowie sämtliche **geprüfte Alternativen** vorgestellt.
- Alle Alternativen auf einer separaten Thesenseite anhand der **wichtigsten Kriterien** erläutert und auf einer Karte dargestellt.
- Die Bürger*innen dazu aufgefordert, **Fragen und Anregungen** zu den Alternativen einzubringen.



Ankündigung des Dialogs

Veröffentlichungen der Stadt Köln:

- Mainslider auf stadt-koeln.de
- Pressemitteilung und Newsletter
- Social-Media-Posts
- Auslage des Projektflyers

Medien Kölner Verkehrs-Betriebe:

- KölnTakt

Berichterstattung Medien (Auszug):

- Kölnische Rundschau
- Express
- Radio Köln



Quantitative Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Beteiligung gesamt und Verteilung auf die verschiedenen Kanäle

Die Bürger*innen gaben insgesamt **318 Kommentare und Anregungen**, insbesondere meinungfuer.koeln wurde sehr gut genutzt:

meinungfuer.koeln:

275 Kommentare (und 949 Bewertungen)

Stadt Köln Facebook:

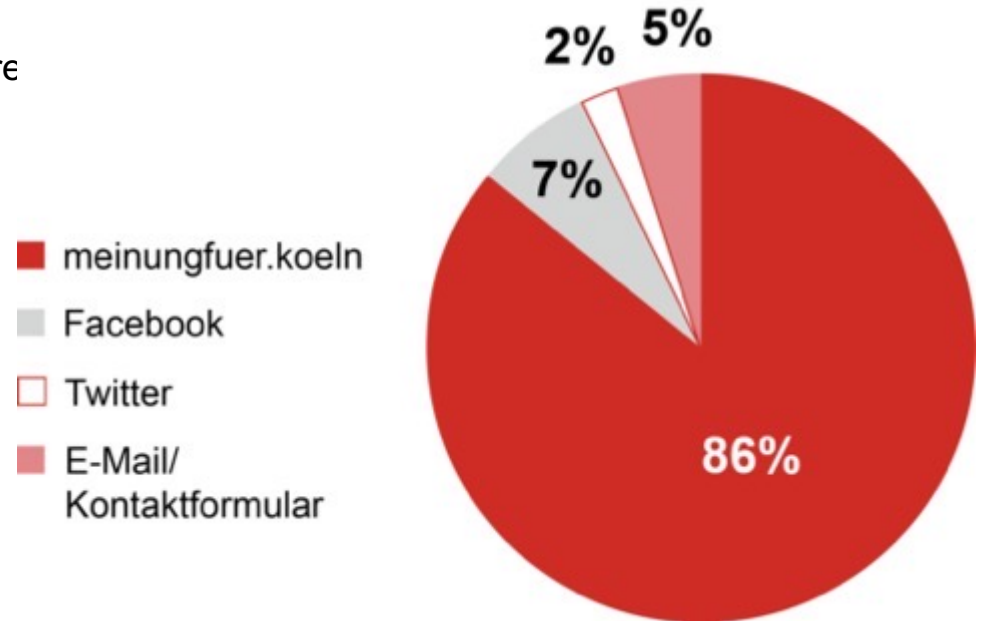
22 Kommentare

Kontaktformular:

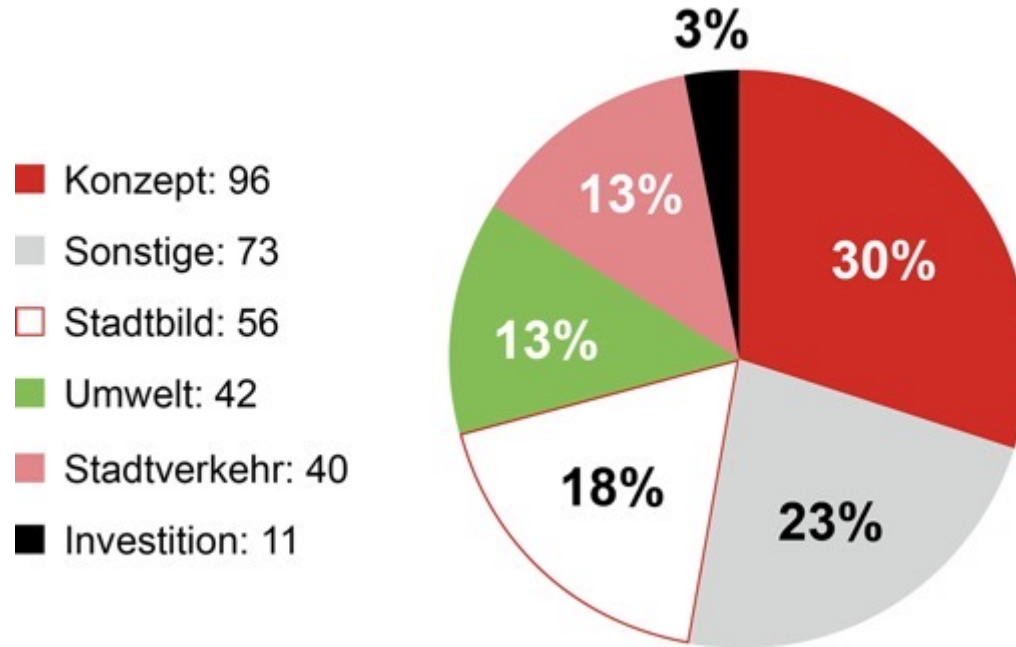
15 E-Mails

Stadt Köln Twitter:

6 Kommentare



Aufteilung der Kommentare und Anregungen nach Themen/Kategorien



Tendenz der Kommentare und Anregungen

Positiv:

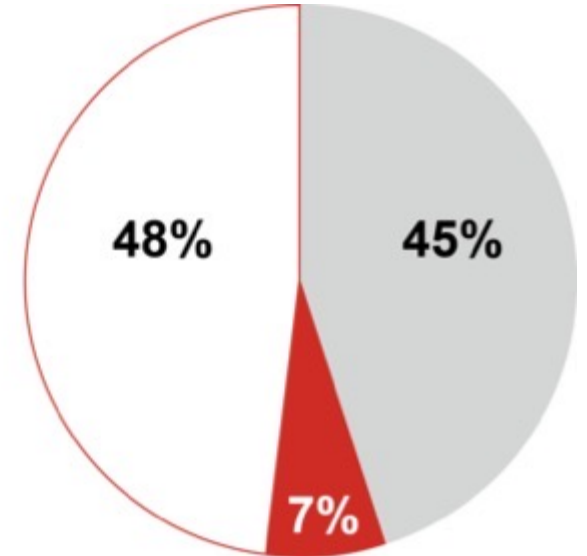
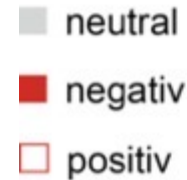
154 Kommentare und Nachrichten

Negativ

22 Kommentare und Nachrichten

Neutral:

142 Kommentare und Nachrichten



Kommentare mit den meisten Bewertungen (meinungfuer.koeln)

von Gast

am 14. Dez.
2021

um 15:30 Uhr

👍 22
👎 22
🗨️ 0

Busanbindung Verteilerkreis während der Bauzeit

Um die Busanbindung über die Linie 132 während der Bauzeit sichzustellen bietet sich die Unterfahrung und möglichst autobahnahe Trassenführung inklusive Neubau der Straße realisieren. In dieser Zeit fährt die 132 ihren gewohnten Weg. Nach Fertigstellung von Trasse und Straße wechselt die Linie 132 auf die neue Straße und die alte wird zurückgebaut. Nach Start der Stadtbahn entfällt die 132. Warum in den Plänen ein Interimslinie auf der Trasse der Stadtbahn propagiert wird ist mir nicht erklärlich. Es gibt die 132. Während der Bauzeit der Trasse wird diese Interimslösung kaum fahren können und nach Fertigstellung der Trasse inklusive Schienen wohl auch nicht.

Kommentare mit den meisten Bewertungen (meinungfuer.koeln)

von Gast

am 20. Dez.

2021

um 18:02 Uhr

↔ 10

👍 8

👎 2

Die IG Kölner Süden favorisiert die Nord-Alternative 1.2

Die Mehrzahl aller Bürgervereine im Kölner Süden (IGKS) bevorzugt die Nord-Alternative 1.2. Hierbei wäre es wünschenswert, wenn weitere Ertüchtigungsmaßnahmen gemäß der Ausarbeitungen von 2019 Berücksichtigung fänden (Fahrradweg zwischen Hochkirchen und Bonner Str., direkte Anbindung der Straße Im Wasserwerkswäldchen an den Kreisverkehr sowie Nutzung des vorhandenen Tunnelbauwerks unter der A555 für einen Abzweig zum Militärring Richtung Rheinufer etc.).

Die Variante 1.2 überzeugt durch kurze Fahrzeiten, eine gute Erschließungswirkung, Vermeidung von Konflikten mit dem MIV, eine sehr geringe Außenwirkung mit mäßigem Eingriff ins Grün sowie durch eine geringe (zusätzliche) Trennwirkung des Grüngürtels. Zudem folgt diese Variante den örtlichen Gegebenheiten eines stark versetzten Höhenniveaus zwischen Bonner Str. und Wasserwerkswäldchen, weswegen nur ein Rampenbauwerk benötigt wird.

Eine ebenerdige Querung des Militärrings entsprechend der Alternativen 2, 3 und 1.4 die offenkundig mit einer weiteren diagonalen Querung der stadtauswärts gerichteten Fahrspuren an der Bonner Str. einhergeht, schließen wir wegen der erheblichen Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs aus.

Kommentare mit den meisten Bewertungen (meinungfuer.koeln)

von Gast

am 20. Dez.

2021

um 16:55 Uhr

👍 9

👍 8

👍 1

Für die Anwohner der Talstr.

Wir wohnen gegenüber des freien Feldes und Waldes in der Talstr. Unter Corona hat sich unser Feld zur Freilauffläche entwickelt und der Wald zum Abenteuerspielplatz. Wir wünschen uns, dass hier keine Bahn die Frischluftschneise zerstört. Außerdem haben wir wiederholt darauf hingewiesen, dass immer wieder Bodenproben in den letzten Jahren entnommen wurden, die eine bauliche Nutzung verboten!!! Hallo - und jetzt soll die darunterliegende Deponie für die Bahn geöffnet werden. Wo bleibt der Umweltschutz?

Weiterhin sehen wir nicht die Querung der Stadtbahn auf der Kapellenstr. Hier stünden die wartenden Autos am Hang, wenn die Bahn quert und das sind wegen der englischen Schule nicht gerade wenige.

Also Stadtbahn ins Neubaugebiet und die englische Schule, das Gymnasium und die Grundschule anbinden. Dort gibt es eine Bushaltestelle, die Pendler nutzen können und Platz für park and ride auf dem Feld gegenüber der englischen Schule. Bitte Volt und Grüne genau überlegen und mal live anschauen kommen.

Qualitative Zusammenfassung der Kommentare/Anregungen

Hinweis: Die nachfolgenden Folien geben die Meinungen der Teilnehmenden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ohne eine fachliche Einordnung wieder.

An einigen Stellen war aus unserer Sicht jedoch eine fachliche Bewertung der Anregungen erforderlich. Diese sind rot markiert.

Nord-Alternative 1.1 (Brücke)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- geringe Baukosten
- schnelle Realisierung
- geringer Eingriff in den Äußeren Grüngürtel

CONTRA

- starker Eingriff in das Stadtbild
- Zerstörung der Sichtachse Bonner Straße / Verteilerkreis
- hohe Lärmemissionen

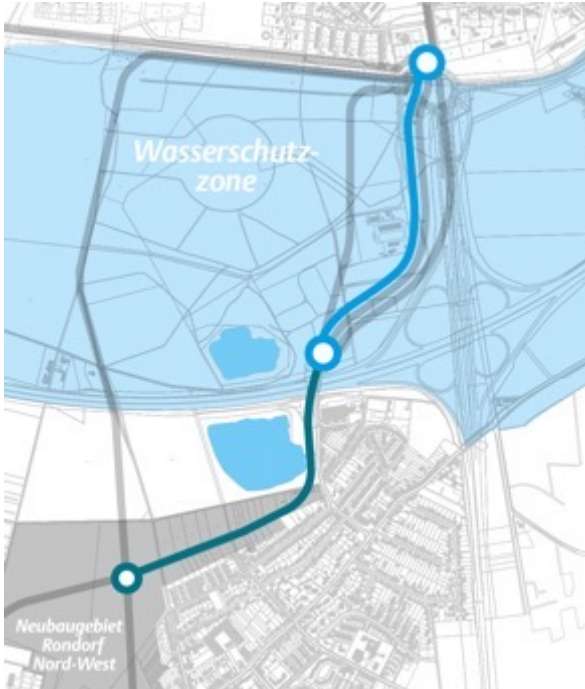
Nord-Alternative 1.1 (Brücke)

Weitere Anregungen

- Die Linienführung sollte möglichst nah an die Autobahn gelegt werden, um den Eingriff in den Äußeren Grüngürtel möglichst gering zu halten.
- Die Brücke sollte ansehnlich gestaltet werden, für die Planung sollte ein Architekt*innen-Wettbewerb ausgeschrieben werden.
- Es ist eine Skizzierung / Visualisierung gewünscht, um bessere Vorstellung der Lösung zu bekommen.

Nord-Alternative 1.2 (Unterfahrung)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- geringer Einfluss auf das Stadtbild
- geringer Einfluss auf den Verkehr im Verteilerkreis
- kurze Fahrtzeit

CONTRA

- hohe Investitionskosten
- lange Bauzeit
- großer Eingriff in die Umwelt / Wasserschutzzone II

Nord-Alternative 1.2 (Unterfahrung)

Weitere Anregungen

- Die Alternative bietet die Möglichkeit, die Straße im Wasserwerkswäldchen vollständig dem Radverkehr zu widmen.
- Die Hochbahntrasse und Unterfahrung sollten miteinander kombiniert werden: Der Verteilerkreis könnte per Unterfahrung gequert werden, die Bahn taucht dann im Mittelstreifen der Autobahn wieder auf. Direkt anschließend würde eine Rampe folgen, um einen Übergang zur Hochbahn zu schaffen.
- Die Linienführung soll als Tunnel bis Rondorf-Hochkirchen fortgeführt werden.

Nord-Alternative 1.3 (Hochbahn)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- geringe Umweltauswirkungen
- schnelle Realisierung
- **Fachhinweis: Der Bau einer Hochbahn geht nicht mit einer kurzen Bauzeit einher.**
- geringe Beeinträchtigung des Verkehrs im Verteilerkreis

CONTRA

- starker Eingriff ins Stadtbild
- Zerstörung der Sichtachse Bonner Straße/Verteilerkreis
- hohe Investitionskosten

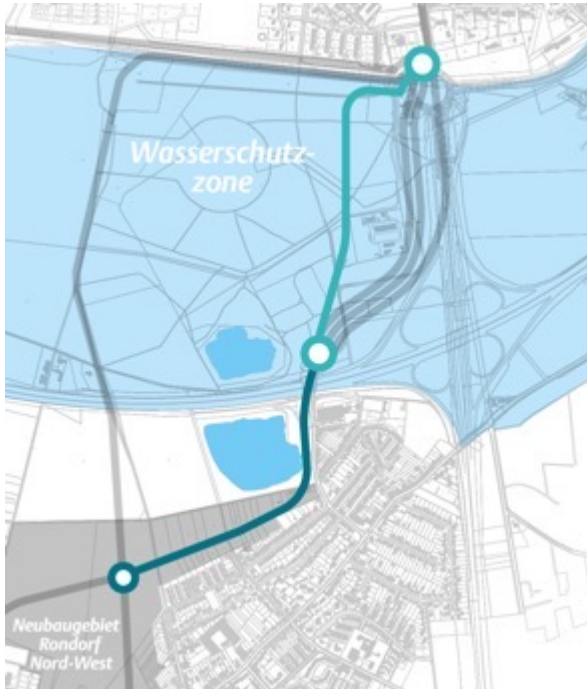
Nord-Alternative 1.3 (Hochbahn)

Weitere Anregungen

- Die Hochbahn sollte ansehnlich gestaltet werden, z. B. wie die Straßenbahn-Rheinbrücke in Kehl oder die neue Stadtbahnbrücke zum Stuttgarter Flughafen.
- Platanenallee auf der Bonner Straße und rote Stele sollen, wenn möglich, erhalten bleiben.
- Pfeiler sollten so konzipiert sein, dass der Eingriff in die Wasserschutzzone II möglichst gering ausfällt.

Nord-Alternative 1.4 (Umfahrung Grüngürtel)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- geringe Baukosten
- schnelle Realisierung
- keine größeren Bauwerke nötig

CONTRA

- starker Eingriff in den Äußeren Grüngürtel und Wasserschutzzone II
- ebenerdige Querung der Militärringstraße
- problematische Querung der stadtauswärts gerichteten Fahrbahnen der Bonner Straße

Nord-Alternative 1.4 (Umfahrung Grüngürtel)

Weitere Anregungen

- Es sollten gut funktionierende Ampelanlagen für die Militärringstraße installiert werden, um Querung problemlos und ohne nennenswerte Staus zu ermöglichen – ähnlich der Stadtbahnquerung an der Rheinuferstraße vor der Südbrücke.
- Der Bau sollte unmittelbar realisiert werden, um den Verkehr durch den Öffentlichen Personennahverkehr zu entlasten.

Nord-Alternative 2 (Umfahrung Robinienweg)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- geringe Baukosten

CONTRA

- geringe Erschließungswirkung
- lange Fahrtzeiten
- starker Eingriff in den Äußeren Grüngürtel und Wasserschutzzone II

Nord-Alternative 2 (Umfahrung Robinienweg)

Weitere Anregungen

- Hochkirchen/Rondorf Ost sollten mit angebunden werden.
- Im Fall von Baumfällungen sollte es Ersatzpflanzungen geben.
- Auch wenn nicht direkt von der Alternative betroffen: Die Straße Im Wasserwerkswäldchen sollte hinsichtlich Verkehrssicherheit und Umweltschutz neu gestaltet werden.

Nord-Alternative 3 (Umfahrung Wasserschutzzone)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- gut für die Umwelt
- **Fachhinweis: Die Umfahrung der Wasserschutzzone II geht mit einem umfangreichen Baumverlust einher.**
- viel Platz (weg vom Rondorfer Zentrum)
- keine Querungen im Neubaugebiet

CONTRA

- geringe Erschließungswirkung
- lange Fahrtzeiten
- starker Eingriff in die Umwelt

Nord-Alternative 3 (Umfahrung Wasserschutzzone)

Weitere Anregungen

- Hochkirchen/Rondorf Ost sollten mit angebunden werden.
- Pendler*innen sollten Park+Ride-Möglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.
- Linienführung erschließt zwar aktuell nicht viele Menschen, aber zukünftig. Weitere Wohnbebauungen Richtung Rondorf-Nordwest sollten bedacht werden.

Süd-Alternative 1 (Linie durch Rondorf Mitte)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- gute Erschließungswirkung
- fördert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr
- Busse entfallen (Reduktion von Verkehr, Emissionen, Gefahrenpotenzial)

CONTRA

- starker Eingriff in das Stadtbild
- hohe Lärmbelastung
- starke Auswirkungen auf den Stadtverkehr

Süd-Alternative 1 (Linie durch Rondorf Mitte)

Weitere Anregungen

- Es sollte für ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten gesorgt werden.
- Pendler*innen sollten Park+Ride-Möglichkeiten zur Verfügung gestellt werden – zum Beispiel wie an der Kreuzung Immendorfer Hauptstraße/Vor dem Dorf oder im südlichen Bereich Westerwaldstraße.

Süd-Alternative 2 (Linie westlich von Rondorf)

Top Pro- und Contra-Argumente



PRO

- kostengünstig und schnell
- **Fachhinweis: Die Alternative kann nicht kostengünstiger oder schneller realisiert werden als Süd-Alternative 1.**
- geringer Eingriff ins Stadtbild und Umwelt
- gute Möglichkeiten für P+R-Parkplätze

CONTRA

- geringe Erschließungswirkung
- fördert nicht den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr
- keine Verkehrs- und Lärmentlastung des Zentrums von Rondorf

Süd-Alternative 2 (Linie westlich von Rondorf)

Weitere Anregungen

- Pendler*innen sollten Park+Ride-Möglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Der Platz an der St. George`s School würde sich gut dafür eignen.
 - Linienführung erschließt zwar aktuell nicht viele Menschen, aber zukünftig. Weitere Wohnbebauungen Richtung Rondorf-Nordwest sollten bedacht werden.
- Fachhinweis: In der Planung der StadtBahn Süd werden alle derzeit angedachten Siedlungserweiterungen berücksichtigt.

Übergreifende Kommentare

Anbindung weiterer Stadtteile

- Eine Linienführung möglichst nahe an **Hochkirchen/Immendorf/Godorf** wurde mehrfach gewünscht.
- Eine **Busanbindung nach Rodenkirchen** soll erhalten bleiben.
- Rondorf soll eine **Busanbindung nach Hürth-Kalscheuren** erhalten.
- Unabhängig von den Alternativen: Es wurden **P+R-Parkplätze** und **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder** nahe der Haltestellen gewünscht.



Übergreifende Kommentare

Sonstiges

- Bauprojekt soll **zeitlich** nicht ausufern.
- Namenswünsche für **Haltstellen** – z.B. "Hochkirchen" und "Rondorf-Markt".
- Wunsch nach näheren Infos zu **Busanbindungen** während der Bauzeit (Linie 132).
- Wunsch nach näheren Infos zum **Denkmalschutz**.
- Wunsch, den denkmalgeschützten **Mittelstreifen der A555** zu nutzen.



Zusammenfassung Themen

Was war den Menschen grundsätzlich wichtig?

- Schutz vom **Äußeren Grüngürtel und Baumbestand**
- Steuerung des **motorisierten Individualverkehrs** am Verteilerkreis sowie an der Militärringstraße
- Abstimmung der Pläne auf die Bedürfnisse des **Radverkehrs**
- Minimierung der **Belastungen in Rondorf-West**
- Anbindung weiterer Stadtteile (Hochkirchen, Immendorf)



Zusammenfassung Alternativen

Welche Alternativen wurden am angeregtesten diskutiert?

Nord-Alternative 1.2 – Unterföhrung des Verteilerkreise

- Im Dialog zur Nord-Alternative 1.2 lobten Teilnehmende den geringen Eingriff ins **Stadtbild**, die **separate Föhrung** von Stadtbahn und motorisiertem Individualverkehr am **Verteilerkreis**, die **Schonung des Baumbestands** im Äußeren Grüngürtel sowie die **kurze Fahrtzeit** nach Rondorf.
 - **Fachhinweis:** Bezöglich des Äußeren Grüngürtels und der Fahrtzeit unterscheidet sich diese Variante der Nord-Alternative 1 nicht von den Varianten 1.1, 1.3 oder 1.4.
- Weitere Teilnehmende warnten vor einer **langen Bauzeit**, **hohen Baukosten** und einem weitreichenden Eingriff in das **Erdreich der Wasserschutzzone II**.
 - **Fachhinweis:** Der Bau einer Unterföhrung ist zeit- und kostenaufwendiger als die Umsetzung einer überirdischen Linienföhrung. Zum Eingriff ins Erdreich erfolgt aktuell in enger Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln als Obere Wasserbehörde und dem Gesundheitsamt der Stadt Köln sowie dem Wasserwerksbetreiber eine gutachterliche Prüfung, wie die Linienföhrung umgesetzt werden könnte.

Zusammenfassung Alternativen

Welche Alternativen wurden am angeregtesten diskutiert?

Süd-Alternative 1 – Linienführung Rondorf-Zentrum

- Im Dialog zur Süd-Alternative 1 lobten Teilnehmende die **zentrale Erschließung** des neuen Stadtteils sowie der umliegenden, bestehenden Rondorfer Ortsteile sowie die damit einhergehende **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs** im Stadtzentrum Rondorfs.
 - Weitere Teilnehmende warnten vor zusätzlichem **Lärm und Erschütterungen** durch die Stadtbahn, einem starken Eingriff in den dörflichen Charakter südlich der Kapellenstraße sowie vor zusätzlichem **Stau im Zentrum**.
- **Fachhinweis: Grundsätzlich bindet Süd-Alternative 1 mehr Menschen an als Süd-Alternative 2. Zudem wird sie im Zusammenspiel mit der geplanten Entflechtungsstraße das Rondorfer Zentrum vom Durchgangsverkehr und mit den damit verbundenen Emissionen entlasten. Die mit dem Betrieb der Stadtbahn verbundenen Belastungen durch Lärm und Erschütterung werden gutachterlich geprüft. Sollten die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte überschritten werden, werden entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen.**



Nächste Schritte

Nächste Schritte

im Planungsprozess der StadtBahn Süd

- **Eingegangene Fragen** versuchen wir soweit möglich zu **beantworten** – **Anregungen** nehmen wir auf und prüfen, inwieweit sie in die **weitere Planung einfließen** können.
- Parallel werden die **Ergebnisse der unterschiedlichen Gutachten**, die wir beauftragt haben, vorliegen. Mit Einbeziehung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Alternativen daraufhin bewertet.
- Die Alternative, die auch über alle Gutachten hinweg – unter Berücksichtigung einer zuvor festgelegten Gewichtung – am besten abschneidet, wird die **Vorzugslinienführung**.

Nächste Schritte

im Planungsprozess der StadtBahn Süd

- Sobald wir die Vorzugslinienführung festgelegt haben, geben wir diese als **Empfehlung für einen Beschluss an den Rat** der Stadt.
- Nach Beschluss des Rates kann die **vertiefte Planung der Vorzugslinienführung** starten. In dieser Planungsphase geben wir der Öffentlichkeit **erneut die Möglichkeit, Anregungen und Fragen** einzubringen.
- Im nächsten Schritt erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die **öffentliche Auslegung aller Planungsunterlagen** und die erneute Möglichkeit, Stellungnahmen einzubringen.

Kontakt/Impressum

Stadt Köln

Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

69-stadtbahn-sued@stadt-koeln.de

www.stadt.koeln

Bildnachweise:

Folie 5, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33: CP/COMPARTNER

Folie 9: meinungfuer.koeln

Folie 10: stadt-koeln.de, kvb.koeln, rundschau-online.de, express.de, radiokoeln.de

Folie 35, 36, 37: Markus Vogelfänger