

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Radschnellweg Köln-Frechen, erweiterter Planungsbeschluss****Beschlussorgan**

Finanzausschuss Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	10.09.2019
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	23.09.2019
Finanzausschuss	23.09.2019
Verkehrsausschuss	28.10.2019

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung – vorbehaltlich der Bewilligung von Fördermitteln des Landes gemäß den Förderrichtlinien Nahmobilität – mit der Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) und, falls erforderlich, mit der Beantragung der Planfeststellung für den Radschnellweg Köln-Frechen auf der Bachemer Straße von der Universitätsstraße bis zum Bahnhof Frechen auf der Grundlage der beschriebenen Vorzugsvariante. Die Gesamtplanungskosten inklusive bereits beauftragter Gutachten betragen 1.543.977 € brutto.

Gleichzeitig beauftragt er die Verwaltung, einen Antrag auf Förderung nach den Förderrichtlinien Nahmobilität beim Land Nordrhein-Westfalen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4) dieser Vorzugsvariante (Variante 1) zu stellen.

Der Finanzausschuss beschließt die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 500.000 € im Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze bei Finanzstelle 6601-1201-0-4799 (Radschnellweg Köln-Frechen), Teilplanzeile 8 (Auszahlungen für Baumaßnahmen) im Haushaltsjahr 2019.

Alternative:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung – vorbehaltlich der Bewilligung von Fördermitteln des Landes gemäß den Förderrichtlinien Nahmobilität – mit der Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und, falls erforderlich, mit der Beantragung der Planfeststellung für den Radschnellweg Köln-Frechen auf der Bachemer Straße von der Universitätsstraße bis zum Bahnhof Frechen auf der Grundlage der Varianten gemäß: Anlage XX Variante XX ...

Gleichzeitig beauftragt er die Verwaltung, einen Antrag auf Förderung nach den Förderrichtlinien Nahmobilität beim Land Nordrhein-Westfalen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4) für die alternative Variante zu stellen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein** **Ja, investiv** Investitionsauszahlungen 864.898_€Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja 739.272Davon 284.118 € bewilligte Zuwendungen, 47.353 € Erstattungen, 407.801 € noch nicht bewilligteZuwendungen _____ % **Ja, ergebniswirksam** Aufwendungen für die Maßnahme 679.079_€Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja 653.493Davon 307.022 € bewilligte Zuwendungen, 346.471 € Erstattungen _____ %**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. _____ €

c) bilanzielle Abschreibungen _____ €

Jährliche Folgerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge _____ €

b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten _____ €

Einsparungen:**ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. _____ €

Beginn, Dauer _____

Begründung**1. Sachstand**

Das Land Nordrhein-Westfalen hatte im Rahmen des Planungswettbewerbes Radschnellwege den Wettbewerbsbeitrag der Stadt Köln, der Stadt Frechen und des Rhein-Erft-Kreises für die Radschnellwegverbindung Köln-Frechen als einen der fünf Sieger mit der Förderung einer Machbarkeitsstudie (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) prämiert. Nach einem entsprechenden Votum der politischen Gremien wurde dort bereits eine Förderung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI) in Aussicht gestellt.

Der rund 8,4 km lange Radschnellweg Köln-Frechen wird die Universität zu Köln mit dem Bahnhof in Frechen auf direktem Weg verbinden (Übersichtsplan Anlage 1). Insbesondere für Berufspendelnde, aber auch für alle anderen mit dem Rad Fahrenen wird diese schnelle und direkte Wegeverbindung aufgrund hoher Attraktivität und Komfort eine sehr große Nachfrage entfalten.

Nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren wurde das Ingenieurbüro Lindschulte + Kloppe aus Düsseldorf im November 2016 mit der Generalplanung im Wege eines Stufenvertrages beauftragt. Die gesamte Vorplanung für den Radschnellweg Köln-Frechen konnte mittlerweile erarbeitet werden.

Ein Zwischenstand der Planung wurde den politischen Gremien und den Fachverbänden im Mai 2017 vorgestellt. Im Oktober und November 2017 wurden von den Verwaltungen der Stadt Köln und der

Stadt Frechen Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt. Die Vorschläge der Verbände und der Bürgerinnen und Bürger wurden aufgenommen, geprüft und soweit es möglich war, in die Vorplanung integriert.

Der Radschnellweg Köln-Frechen setzt sich aus mehreren Teilabschnitten mit sehr unterschiedlichen Charakteristiken und Ansprüchen zusammen:

- Abschnitt 1:** Bachemer Straße
zwischen Universitätsstraße und Militärringstraße
dicht bebautes und erschlossenes Innenstadtdgebiet
Länge: ca. 2,8 km
Straßenbaulast: Stadt Köln
- Abschnitt 2:** Bachemer Landstraße
Äußerer Grüngürtel zwischen Militärringstraße und BAB A4
hohe Ansprüche an Natur- und Landschaftsschutz
Länge ca. 1,6 km
Zukünftige Straßenbaulast: Straßen.NRW
- Abschnitt 3:** Toyota-Allee
zwischen BAB A4 und BAB A1 (Stadtgrenze)
Gewerbegebiet mit intensiver Verkehrsnutzung
Länge: ca. 1,7 km
Straßenbaulast: Stadt Köln
- Abschnitt 4:** Frechener Stadtgebiet
zwischen BAB A1 (Stadtgrenze) und Bahnhof Frechen
außerörtlicher Bereich; vorzugsweise entlang in Betrieb befindlicher Gleisanlagen
Länge: ca. 2,0 km bis 2,5 km
Zukünftige Straßenbaulast: Straßen.NRW

Aus Sicht der Projektpartner muss der Radschnellweg eine besonders hohe Qualität haben, damit er als schnelle, attraktive Wegeverbindung und als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) gut angenommen wird. Der Kfz-Verkehr wird in den Teilen, in denen er nicht komplett aus der Radschnellwegplanung herausgenommen werden kann, deutlich untergeordnet.

Grundsätzlich soll der Radschnellweg bevorrechtigt werden. Es wurden deshalb auch planfreie Lösungen (Unter- oder Überführung) untersucht, die aber im innerstädtischen, dicht bebauten Bereich mit zahlreichen Zwangspunkten oftmals nicht umsetzbar sind, so dass ebenerdige Lösungen angeboten werden, die den Radverkehr priorisieren.

Im heutigen Netz wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 km/h bei Radfahrenden erreicht. In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Radfahrenden in großen Teilen des Radschnellweges den vorhandenen Verkehrsraum mit dem MIV teilen müssen und darüber hinaus keine Bevorrechtigung genießen, liegt die tatsächliche Geschwindigkeit wahrscheinlich sogar noch darunter.

Durch die Bevorrechtigung der Radfahrenden in einigen Teilbereichen und an vielen Knotenpunkten und durch die Trennung der einzelnen Verkehrsarten in anderen Teilbereichen ist mit einer Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf 23 km/h zu rechnen. Die Radfahrgeschwindigkeit erhöht sich um 40 %. Die Reisezeit verkürzt sich entsprechend. Verlustzeiten sind lediglich in einigen Knotenpunkten, wo die Bevorrechtigung nicht vollumfänglich vorgesehen oder keine planfreie Lösung angeboten werden kann, zu erwarten. Nach diesen Ansätzen ist auf der gesamten Strecke des Radschnellweges ein Zeitgewinn um ca. neun Minuten, von 32 auf 23 Minuten, erreichbar, so dass sich auf der gesamten Strecke deutliche Verbesserungen für die Radfahrenden ergeben.

Für jeden Abschnitt wurden planerisch unterschiedliche Lösungen gefunden, die im Erläuterungsbericht (Anlage 2) ausführlich dargestellt werden. Die Vorzugsvariante ist dort beschrieben. Die Pläne der Vorzugsvarianten und der anderen Lösungsmöglichkeiten finden sich in den Anlagen 3 bis 22.

Die Erstellung der Vorplanung wurde fortlaufend durch eine verkehrstechnische Untersuchung der betroffenen Knotenpunkte begleitet (Kurzbericht siehe Anlage 25).

Die Stadt Frechen hat am 04.07.2019 bezüglich Abschnitt 4 den entsprechenden Beschluss im Ausschuss für Bauen, Verkehr und Umwelt eingeholt. Es wurde die Führung parallel zu den Gleisen der HGK beschlossen (Anlage 28).

2. Kosten und Finanzierung

Der Verkehrsausschuss hatte in seiner Sitzung am 09.06.2015 (Vorlagen-Nr. 1168/2015) die Vergabe der Generalplanung für die Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI 2013 sowie die Vergabe des erforderlichen Verkehrsgutachtens mit prognostizierten Gesamtkosten in Höhe von 186.500 € beschlossen.

Grundlage der prognostizierten Kostenorientierungswerte in Höhe von insgesamt 5.734.000 € war der Wettbewerbsbeitrag, der den generellen Umbau des Straßenraums nicht vorsah. Die Führung des Radschnellweges als Fahrradstraße über die Bachemer Straße (Abschnitt 1) und durch den Grüngürtel (Abschnitt 2) wurde sehr preisgünstig angesetzt, da hier fast ausschließlich mit Markierung und Beschilderung geplant wurde. Da der Straßenraum in der Vorzugsvariante nun in Gänze zwischen den Hauskanten neu sortiert und baulich neu hergestellt werden soll, erhöhen sich die Kosten wesentlich. Ursprünglich wurden auf Kölner Stadtgebiet auch keine Ingenieurbauwerke vorgesehen. Im Rahmen der Planung wurde jedoch festgestellt, dass z. B. am Knoten Horbeller Straße/Toyota-Allee (Abschnitt 3) das vorhandene Brückenbauwerk über den südlichen Randkanal verbreitert werden muss, so dass auch hier zusätzliche Kosten entstehen. Die Annahme, dass ein Gleis der HGK (Abschnitt 4) genutzt werden kann und somit zwei Ingenieurbauwerke lediglich ertüchtigt werden müssen, hat sich nicht bewahrheitet, da die HGK dieses Gleis auch weiterhin nutzen wird. Daher ist eine Parallelführung entlang der Gleistrasse mit weiteren Ingenieurbauwerken, z. B. Stützwänden erforderlich.

Durch die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) im Oktober 2016 wurden Radschnellwegeverbindungen mit Landesstraßen gleichgesetzt. Damit übernimmt die Landesstraßenbauverwaltung die Zuständigkeit u. a. im Rahmen ihrer Straßenbaulast (s. a. Erläuterung unter Weiteres Vorgehen). Dies hat zur Folge, dass ab Leistungsphase 3 Straßen.NRW alleiniger Projektpartner für die Stadt Köln wird. Im Laufe der Planung haben sich erst die vorzusehenden Standards von Seiten des Landes entwickelt.

Gemäß Kostenschätzung ergeben sich für die Vorzugsvariante Brutto-Baukosten (Anlage 24) in Höhe von:

Abschnitt 1:	17.516.800 €	(Stadt Köln)
Abschnitt 2:	4.801.990 €	(Straßen.NRW)
Abschnitt 3:	7.219.730 €	(Stadt Köln)
Abschnitt 4:	8.651.300 €	(Straßen.NRW)
Summe:	38.189.820 €	

Aus den erhöhten Baukosten ergeben sich für die Leistungsphasen 1-4 Planungskosten in Höhe von 1.386.477 €

Abschnitt 1:	572.793 €
Abschnitt 2:	185.855 €
Abschnitt 3:	292.105 €
Abschnitt 4:	335.724 €
Summe:	1.386.477 €

Hinzu kommen Kosten für erforderliche Gutachten in Höhe von rd. 157.500 €, so dass die Gesamtplanungskosten 1.543.977 € betragen.

Die auf die Stadt Köln entfallenden Anteile der Planungskosten (Abschnitte 1 und 3) in Höhe von 864.898 € sind investiv und die auf die Projektpartner entfallenden Anteile (Abschnitte 2 und 4) in Höhe von 521.579 € konsumtiv zu finanzieren.

Die Kosten für die Gutachten in Höhe von 157.500 €, die sich auf alle Abschnitte beziehen, werden ebenfalls konsumtiv finanziert. Insgesamt sind konsumtiv damit 679.079 € zu finanzieren.

Die Planungskosten für die Abschnitte 2 und 4 in Höhe von 521.579 € sowie die anteiligen Kosten für die Gutachten wurden/werden durch die Stadt Köln vorfinanziert und durch die Projektpartner erstattet. Für die Leistungsphasen 1 und 2 regelt dies eine bereits vor der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW abgeschlossene Kooperationsvereinbarung mit der Stadt Frechen und dem Rhein-Erft-Kreis. Die mit Straßen.NRW für die Leistungsphasen 3 und 4 noch abzuschließende Verwaltungsvereinbarung, die eine Erstattung durch monatliche Abschlagszahlungen vorsieht, wird derzeit erarbeitet.

Von den erforderlichen investiven Finanzmitteln in Höhe von 864.898 € wurden bis zum 31.12.2018 bereits 122.505 € verausgabt. Demnach werden noch investive Mittel in Höhe von 742.393 € benötigt. Hierfür stehen im Haushaltsjahr 2019 im Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze bei Finanzstelle 6601-1201-0-4799, Radschnellweg Köln-Frechen, in der Teilplanzeile 8, Auszahlung für Baumaßnahmen, 783.500 € zur Verfügung.

Von den erforderlichen konsumtiven Finanzmitteln in Höhe von 679.079 € wurden bis zum 31.12.2018 bereits 71.210 € verausgabt. Demnach werden noch konsumtive Mittel in Höhe von 607.869 € benötigt.

Diese stehen im gleichen Teilergebnisplan (Teilplanzeile 13 – Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen) im Haushaltsjahr 2019 zur Verfügung.

3. Förderung und Erstattung

Die Kosten der Planungsleistungen (Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI) für die Abschnitte 1 bis 4 in Höhe von 581.425 € und der Gutachten in Höhe von 157.500 € (= 738.925 €) sind förderfähig nach den Förderrichtlinien Kommunaler Straßenbau. Der Fördersatz beträgt 80 %. Ein entsprechender Zuwendungsbescheid wurde erteilt. Es ist somit ein Förderbetrag in Höhe von 591.140 € zu erwarten, davon 284.118 € investiv und 307.022 € konsumtiv. Bezogen auf die verbleibenden 20 % der Kosten der Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI (20 % von 581.425 € = 116.285 €) sowie der verbleibenden 20 % der Kosten der Gutachten (20 % von 157.500 € = 31.500 €) ergibt sich in der Summe ein Betrag in Höhe von 147.785 €, welcher gemäß der bestehenden vertraglichen Regelungen von den Projektpartnern zu je 1/3 zu erstatten ist. Von dieser Erstattungssumme in Höhe von 98.523 € (2/3 von 147.785 €) ist ein Betrag in Höhe von 47.353 € investiv und ein Betrag in Höhe von 51.170 € konsumtiv zu vereinnahmen.

Die Kosten der Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI für die Abschnitte 1 und 3 in Höhe von 509.751 € sind auch nach Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW grundsätzlich förderfähig nach den Förderrichtlinien Nahmobilität. Der Fördersatz beträgt 80 %. Somit ergeben sich zu erwartende Zuwendungen in Höhe von 407.801 €. Diese wären investiv zu vereinnahmen.

Die Kosten der Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI für die Abschnitte 2 und 4 in Höhe von 295.301 €, die in der Straßenbaulast des Landes liegen, sind hingegen nicht förderfähig, da eine Förderung von Landesstraßen durch das Land NRW ausgeschlossen ist. Diese sollen, gemäß der noch abzuschließenden Vereinbarung mit Straßen.NRW, monatlich erstattet werden. Die Erstattungen sind konsumtiv zu vereinnahmen.

Ob es zu einer Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach dem Kommunalen Abgabengesetz kommt, wird noch separat geprüft. Straßenbaubeiträge werden nur dann zu erheben sein, wenn die jeweilige Straße in ihrer Erschließungsfunktion deutlich verbessert wird oder sie ohnehin verschlissen und sanierungsbedürftig ist. Die Gleichstellung von Radschnellwegen mit Landesstraßen im StrWG NRW wird aller Voraussicht nach dazu führen, dass auch die beitragsrechtlichen Sonderregelungen in der Straßenbaubeitragsatzung, die für Landesstraßen gelten, angepasst werden müssen.

4. Genehmigungsverfahren

Durch die Änderung des StrWG NRW im Oktober 2016 wurden Radschnellverbindungen mit Landesstraßen gleichgesetzt. Dies hatte zur Folge, dass für den Radschnellweg Köln-Frechen zunächst ein Linienbestimmungsverfahren über die gesamte Strecke durchzuführen gewesen wäre.

Mit einer erneuten Änderung des StrWG NRW im März 2019 ist dieses Erfordernis der Linienbestimmung entfallen.

Die Abstimmungen mit der Bezirksregierung Köln, als zuständige Genehmigungsbehörde, über eventuell notwendige förmliche Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) werden fortgeführt.

Für die städtischen Abschnitte 1 und 3 werden keine Planfeststellungsverfahren erwartet, für die Abschnitte 2 und 4, die zukünftig in der Baulast des Landes liegen, aufgrund ihrer Charakteristik hingegen schon.

Vereinzelt werden Anpassungen von gültigen Bebauungsplänen erforderlich.

Für den Neubau der Brückenbauwerke über den Frechener Bach und den südlichen Randkanal sind Kreuzungsgenehmigungen nach § 22 LWG bei den Unteren Wasserbehörden (UWB) einzuholen.

5. Weiteres Vorgehen

Nach der Beschlussfassung zur Fortführung des Projektes wird die Genehmigung der Planung beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen durch Straßen.NRW eingeholt.

Mit dieser Genehmigung wird der Antrag zur Förderung des städtischen Anteils der nächsten Planungsstufen bei der Bezirksregierung Köln eingereicht.

Für die einzelnen Abschnitte ist jeweils ein eigener Verkehrswert erkennbar, so dass die vorgezogene Realisierung einzelner Abschnitte möglich ist, wenn sich unterschiedlich schnelle Planungsfortschritte und Ausbauzeitpunkte ergeben. Dies hängt von ggf. erforderlichen Genehmigungsverfahren, zu erstellenden Gutachten, Flächenverfügbarkeiten etc. ab.

Durch die Änderung des StrWG NRW im Oktober 2016 ist der Landesbetrieb Straßenbau.NRW für die Planung, den Bau und den Unterhalt von Radschnellverbindungen zuständig (mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten). Zur Regelung der Fortführung des Projektes befindet sich die Verwaltung bereits in Abstimmungen mit Straßen.NRW. Hierfür wird eine Verwaltungsvereinbarung, die die Schnittstellen und Zuständigkeiten festlegt, für alle Phasen geschlossen werden.

Sobald die Förderzusage des Landes für die nächste Planungsstufe vorliegt, können die weiteren notwendigen Fachgutachten ausgeschrieben werden. Sofern aufgrund der Honorarsummen ein Bedarfsfeststellungsbeschluss eingeholt werden muss, erfolgt dies rechtzeitig vorab. Der Generalplaner wird mit der zweiten Auftragsstufe beauftragt. Diese beinhaltet die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI).

Im weiteren Planungsverlauf sollen fortlaufende Bürgerinformationsveranstaltungen verschiedenster Art stattfinden. Hierfür wird es eine separate Vergabe für ein Kommunikationskonzept geben, welches auf den Standards des Landes aufbauen wird.

Anlagen

Die Pläne (Anlagen 1, 3 bis 22) werden nicht umgedruckt, können aber online im Ratsinformationssystem abgerufen werden.

- Anlage 1: Übersichtsplan mit Reisezeiten
- Anlage 2: Erläuterungsbericht
- Anlage 3: Abschnitt 1 – Vorzugsvariante Bachemer Straße, Universitätsstraße bis Hans-Sachs-Straße (Lageplan 1), M.: 1:500
- Anlage 4: Abschnitt 1 – Vorzugsvariante (2. Ausbaustufe) Brückenbauwerk Universitätsstraße (Sonderplan 1), M.: 1:500
- Anlage 5: Abschnitt 1 – Vorzugsvariante (Vollausbau) Bachemer Straße, Gleueler Straße (Lageplan 2), M.: 1:500
- Anlage 6: Abschnitt 1 – Vorzugsvariante (Vollausbau) Bachemer Straße, Lindenthalgürtel (Lageplan 3), M.: 1:500
- Anlage 7: Abschnitt 1 – Vorzugsvariante (Vollausbau) Bachemer Straße, Mommsenstraße (Lageplan 4), M.: 1:500
- Anlage 8: Abschnitt 1 – Vorzugsvariante (Vollausbau) Bachemer Straße, Decksteiner Straße (Lageplan 5), M.: 1:500
- Anlage 9: Abschnitt 1 – Bachemer Straße, Deckstein (Lageplan 6), M.: 1:500
- Anlage 10: Abschnitt 2 – Vorzugsvariante und Variante 2 Grüngürtel Ost (Lageplan 7), M.: 1:500
- Anlage 11: Abschnitt 2 – Grüngürtel Mitte (Lageplan 8), M.: 1:500
- Anlage 12: Abschnitt 2 – Grüngürtel West (Lageplan 9), M.: 1:500
- Anlage 13: Abschnitt 2 – Grüngürtel BAB A4 (Lageplan 10), M.: 1:500
- Anlage 14: Abschnitt 3 – Toyota-Allee/Horbeller Straße (Lageplan 11), M.: 1:500
- Anlage 15: Abschnitt 3 – Vorzugsvariante und Variante 2 Toyota-Allee/Bayrische Allee/Badische Allee (Lageplan 12), M.: 1:500
- Anlage 16: Abschnitt 3 – Toyota-Allee/BAB A1, Abzweig HGK-Trasse (Lageplan 13), M.: 1:500
- Anlage 17: Abschnitt 1 – Variante 2 (Kreisverkehr Hans-Sachs-Straße) Bachemer Straße, Universitätsstraße (Lageplan 1), M.: 1:500
- Anlage 18: Abschnitt 1 – Variante 2 (Markierungslösung) Bachemer Straße, Gleueler Straße (Lageplan 2), M.: 1:500
- Anlage 19: Abschnitt 1 – Variante 2 (Markierungslösung) Bachemer Straße, Lindenthalgürtel (Lageplan 3), M.: 1:500
- Anlage 20: Abschnitt 1 – Variante 2 (Markierungslösung) Bachemer Straße, Mommsenstraße (Lageplan 4), M.: 1:500
- Anlage 21: Abschnitt 1 – Variante 2 (Markierungslösung) Bachemer Straße, Decksteiner Straße (Lageplan 5), M.: 1:500
- Anlage 22: Abschnitt 2 – Planfreie Varianten (Bauwerke) Querung Militärringstraße (Sonderplan 2), M.: 1:500
- Anlage 23: Visualisierungen
- Anlage 24: Baukostenübersicht
- Anlage 25: Kurzbericht Verkehrsuntersuchung
- Anlage 26: Übersicht Leistungsfähigkeiten Bereich Universitätsstraße – Gleueler Straße
- Anlage 27: Zusammenstellung Bürgerinformationsveranstaltung Okt./Nov. 2017
- Anlage 28: Erweiterter Planungsbeschluss Stadt Frechen