

**Beantwortung von Fragen und Anmerkungen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Bezirksvertretung Rodenkirchen (übermittelt per E-Mail am 01.09.2021)**

*„Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen bittet um mündliche Beantwortung durch die Verwaltung, folgender Fragen, die sich aus der Beschlussvorlage TOP 9.2.8 (EFS) ergeben.“*

**1. Frage:**

*„In der Beschlussvorlage ist unter Ziff 2 vorgesehen, dass als Folgemaßnahme zur EFS die Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße (L92)/Zum Forstbotanischen Garten (L300) als nicht ausreichend betrachtet wird und daher in Nord Süd Achse eine Fahrbahnerweiterung vorgenommen werden soll.*

*Hier wird um weitergehende Erläuterungen gebeten, welche Maßnahmen konkret angedacht sind?*

*Wurde die Umsetzbarkeit und Realisierungsmöglichkeit eines Kreisverkehrs ggf. Turbokreisels geprüft? Wenn nein, kann dies noch erfolgen?*

*Sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 50 auf der Straße „Zum Fortbotanischen Garten“ / „Industriestraße“ in die Überlegungen eingeflossen? Wenn nicht, kann eine solche Geschwindigkeitsreduzierung geprüft werden?“*

**[Beantwortung erfolgte mündlich in der BV-Sitzung am 06.09.2021]**

**2. Frage:**

*„KP B51n und EFS ist derzeit eine LSA vorgesehen.*

*Was ist mit dem LKW-Verkehr Führung auf der B51n? Es muss jetzt entschieden werden ob die LKW Anbindung B51n an „Eifeltor“ über die Straßen „Im Feldrain / Am Kölnberg“ erfolgt oder über Hönnigen.*

*Soweit eine Erschließung über Feldrain/Kölnberg erfolgt würde, wird der o.g. KP deutlich entlastet, was wiederum erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsströme auf der EFS nach sich ziehen würde und die daher bei der Ausbauplanung berücksichtigt werden sollten.*

*Dann könnte z.B. die Bödinger Straße, wie ursprünglich vorgesehen, im vorgenannten südlichen Abschnitt abgekoppelt werden.*

*Soweit der LKW Verkehr nicht über den KP B51n und EFS fließen würde, ist alternativ zur LSA ein Turbokreisell geprüft worden, wenn Nein, warum? Und ist eine solche Prüfung noch möglich?“*

**[Beantwortung erfolgte mündlich in der BV-Sitzung am 06.09.2021]**

Die Beantwortung der folgenden Fragen zum Thema Radverkehr erfolgt nun mit der vorliegenden Anlage 11 schriftlich:

**Radwege:**

**Allgemeiner Hinweis der Verwaltung:**

Grundsätzlich gilt für das räumlich begrenzte Teilprojekt Entflechtungsstraße, dass bei Planung und Ausbau entsprechende Grenzen im Umfeld der Straße gesetzt werden und sich auch die Planung von Radwegen auf diesen Bereich beschränkt. Über den Ausbaubereich hinausgehende Neubauten und Anpassungen der Radverkehrsinfrastruktur sind nicht (unmittelbarer) Bestandteil des Projektes.

Zurzeit wird durch die Verwaltung das Radverkehrskonzept Rodenkirchen (weiter-) entwickelt, das sich in Abstimmung mit der Politik (Runder Tisch der Bezirksvertretung Rodenkirchen) befindet. Hierbei handelt es sich um ein Gesamtkonzept zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Rodenkirchen. Bei der Weiterführung des Konzeptes sind die vorhandenen und geplanten Radverkehrsverbindungen im Bereich Rondorf, Meschenich und Immendorf zu berücksichtigen.

**A.) Frage:**

*„Sollte die Bödinger Str. nicht abgekoppelt werden, ist auch im südlichen Abschnitt, also bis Meschenich ein separater Radweg geplant? Wenn nicht. Sollte dieser zwingend mit umgesetzt werden.“*

**Antwort der Verwaltung:**

Die „Abkopplung“ der Bödinger Straße ist kein Bestandteil des Teilprojektes Entflechtungsstraße. Die Planung der Entflechtungsstraße sieht lediglich eine Anpassung der Bödinger Straße bis zur geplanten Kreuzung mit der Entflechtungsstraße in Form eines Kreisverkehrs vor. Südlich davon wird an den Bestand der Bödinger Straße angeschlossen. Die Teilumlegung der Straße erfolgt später im Rahmen der Stadtbahnanbindung von Rondorf und Meschenich (abhängig von der weiterverfolgten Alternative), die auch Verursacher hierfür ist.

Mit der Maßnahme Entflechtungsstraße wird demzufolge entlang der Bödinger Straße auch nur ein Rad- und Gehweg bis zum o. g. Kreisverkehr geplant. Die Realisierung einer weiterführenden Radverbindung bis nach Meschenich, die dann im Rahmen der Stadtbahnanbindung wieder entfallen würde, erscheint nicht sinnvoll. Die Planung der Stadtbahn beinhaltet eine durchgängige Radverkehrsverbindung bis nach Meschenich.

**B.) Frage:**

*„Der Radweg entlang der gesamten Bödinger Str. / Husarenweg, sollte breiter ausgelegt werden, als derzeit im Plan vorgesehen. Die Verbindung wird eine wichtige Verbindung und soll ggf. als Radvorrangroute ausgebaut werden.“*

*Die Verbindung wird die Hauptachse zwischen Meschenich und Rondorf bzw. in der überregionalen Verbindung / Verlängerung die Achse die Kölner Innenstadt und in der Gegenrichtung die Anbindung an Brühl sicherstellen und bedarf daher eines entsprechenden Ausbaus.“*

**Antwort der Verwaltung:**

Die Breite des geplanten Rad- und Gehweges beträgt 3,50 m und liegt damit einen Meter über der Regelbreite, die die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) vorgibt.

Der Rad- und Gehweg entlang der Bödinger Straße wird nicht die einzige Verbindung in Nord-Süd-Richtung sein. Entlang der in Planung befindlichen Stadtbahntrasse wird ebenfalls eine Verbindung für den Geh- und Radverkehr geplant. Darüber hinaus wird im Austausch mit der BV an einem Radverkehrskonzept für Rodenkirchen gearbeitet (s. auch allgemeiner Hinweis weiter oben).

**C.) Frage:**

*„KP Husarenweg / Kappellenstr.*

*Ist geplant den Radweg in Nord Süd Richtung planfrei z.B. als Unterführung) zu realisieren)? Wenn nicht, sollte eine solche planfreie Radwegführung dringend einbezogen werden. Die Route wird in Zukunft von vielen Kindern als Schulweg sowie zur Erreichung der Sportanlage genutzt. Auch wird die Route ggf. als Radvorrangroute in Nord Südachse ausgebaut und entsprechend stark frequentiert werden.“*

**Antwort der Verwaltung:**

Der Knotenpunkt Husarenstraße / Kapellenstraße ist als (ebenerdiger) Kreisverkehr geplant. Auch der Rad- und Gehweg auf der Ostseite der Straße quert die Kapellenstraße plangleich, da die Radfahrenden straßenbegleitend verkehren. Nur den Radverkehr tiefer zu legen erscheint an dieser Stelle problematisch (Platzbedarf Rampen etc.).

Weiter östlich ist eine weitere, zusätzliche Rad- und Fußverkehrsverbindung geplant (ebenfalls plangleich), die parallel zur Stadtbahntrasse verlaufen wird. Der Radverkehr in Richtung Süden verteilt sich somit auf verschiedene Achsen. Außerdem wird eine leichte Verkehrsabnahme auf der Kapellenstraße erwartet, die aus der Dorfspange und der Entflechtungsstraße resultiert.

**D.) Frage:**

*„Radweg Immendorfer Hauptstraße:*

*Auf dem aktuellen Lageplan ist auf der Immendorfer Hauptstr. zwischen Immendorf und Rondorf kein Radweg eingezeichnet. Wenn tatsächlich kein Radweg eingetragen ist, weshalb wurde hier darauf verzichtet? Die Immendorfer Hauptstraße ist die direkte Verbindung der beiden Ortsteile Immendorf und Rondorf, mit unmittelbarem Anschluss an das neue Ortszentrum Rondorf und*

*der dort ansässigen Infrastruktur (Nahversorgung) und daher für die Immendorfer von erheblicher Bedeutung. Radfahrende über den Umweg „Am Moosberg“ zu schicken erschließt sich nicht. Man würde Autofahrende auch nicht über die Bödinger Straße schicken. Jener Umweg wäre zwar streckenbezogen deutlich weiter, aber fahrzeitbereinigt wieder vergleichbar. Aus unserer Sicht erscheint ein separater Fuß- und Radweg zwischen den beiden OT daher erforderlich.“*

**Antwort der Verwaltung:**

Beim Radweg Am Moosberg handelt es sich um eine Verbindung mit einer hohen Qualität. Durch die planfreie Querung der Entflechtungsstraße ist sie für Radfahrende schnell und sicher.

Die Planung der Entflechtungsstraße beschränkt sich auf einen festgelegten Bereich und beinhaltet bei kreuzenden und einmündenden Straßen lediglich Anpassungen in den Knotenpunktbereichen (s. auch allgemeiner Hinweis weiter oben).

Der Bau eines Radweges entlang der Immendorfer Hauptstraße ist – als eigenständiges Projekt unabhängig vom Teilprojekt Entflechtungsstraße – grundsätzlich möglich.