

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.



Stadt Köln



Stadtbahnvorhaben Bonn – Niederkassel – Köln
Digitale Informationsveranstaltung am 29.03.2023
Fragen und Antworten

Vorwort

Mit einer Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln soll eine weitere wichtige rechtsrheinische Stadtbahnverbindung (Linie 17) geschaffen werden. Um dieses umfangreiche Projekt genauer vorzustellen, hatte das Mobilitätsdezernat der Stadt Köln mit seinen Projektpartner*innen am 29. März 2023 einen digitalen Informationsabend veranstaltet.

Bei dieser Online-Informationsveranstaltung wurden die Planungen erläutert und Fragen, die die Teilnehmenden über einen Chat stellten, beantwortet. Das Video von der Veranstaltung, in dem bereits Antworten auf viele der Fragen enthalten sind, lässt sich über den Link www.dreimeister.tv/informationsveranstaltung bis zum 31. Dezember 2023 abrufen.

Gefasste Beschlüsse der beteiligten Kreise und Städte können in den jeweiligen Kreistags- bzw. Ratsinformationssystemen unter den folgenden Links eingesehen werden:

- Rhein-Sieg-Kreis: <http://session.rhein-sieg-kreis.de/bi/info.asp>
- Stadt Bonn: <https://www.bonn.sitzung-online.de/public/>
- Stadt Köln: <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/info.asp>

Da jedoch nicht alle Fragen im Rahmen der Veranstaltung beantwortet werden konnten, wurde dies im Anschluss an die Veranstaltung nachgeholt. Alle Fragen und die entsprechenden Antworten werden nun hier ungekürzt und anonymisiert sowie nach verschiedenen Themenblöcken zusammengefasst dargestellt. Zur besseren Verständlichkeit wurden die Fragen und Anregungen auf Grammatik und Rechtschreibung geprüft und bei fehlenden Buchstaben entsprechend ergänzt.

Inhaltsverzeichnis

Kommentare	Seite 3
Fragen zur Veranstaltung	Seite 3
Fragen zur Rheinspange in Bezug auf das Stadtbahnprojekt	Seite 3
Fragen zur Standardisierten Bewertung	Seite 3
Fragen zum Realisierungshorizont	Seite 4
Fragen zum Betriebskonzept	Seite 5
Fragen zu den Auswirkungen auf die Grundstückswerte	Seite 6
Fragen zum Güterverkehr	Seite 7
Fragen zum Lärmschutz	Seite 7
Fragen zum Natur- und Umweltschutz	Seite 7
Fragen zur Rheinquerung	Seite 8
Fragen zur Siegbrücke	Seite 9
Fragen zu den Linien 7 & 17 in Köln	Seite 9
Fragen zur Linie 17 in Niederkassel und Troisdorf	Seite 10
Fragen zur Linie 17 in Bonn	Seite 11
Weitere Fragen	Seite 11

Kommentare		
K1	Tach zesamme.	---
K2	Danke für die informative Veranstaltung und die Antworten!! Schönen Abend noch allen!	---

Fragen zur Veranstaltung		
1	Ist die Präsentation irgendwo abrufbar?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
2	Und warum gab es nicht wie bei der Rheinspange auch eine Bürgerbeteiligung?	Die konsultative Informationsveranstaltung vom 29.03.2023 diente als Bürgerbeteiligung in dieser Planungsphase.
3	Geht es bei der eingangs beschriebenen Brücke um die "Rheinspange" oder soll hier möglicherweise eine zweite Brücke erstellt werden? Meine Frage wurde im weiteren Verlauf beantwortet.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
4	Werden die live gestellten Fragen einschließlich der gegebenen Antworten dokumentiert (wäre toller Service)? Falls ja, wo?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

Fragen zur Rheinspange in Bezug auf das Stadtbahnprojekt		
5	Warum wird nicht der neue Tunnel für die Rheinquerung für die Stadtbahn genutzt und dadurch Synergien erzielt???	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
6	Ist eine gemeinsame neue Brücke mit dem Autoverkehr auf jeden Fall vom Tisch?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
7	Ein großartiges Projekt und eigentlich längst überfällig. Wird dadurch die geplante Rheinquerung mit Tunnel für eine neue Autobahn nicht völlig überflüssig? Dieses Milliarden-Euro-Grab könnte man für das Stadtbahnprojekt besser einsetzen.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

Fragen zur Standardisierten Bewertung		
8	Herr Groneck, wo im Nutzen-Kosten-Index (wieviel größer als 1?) liegt die Trasse 1a?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
9	Woraus ergibt sich die Vorteilhaftigkeit der Vorzugsvariante 1a bei der Rheinquerung im Vergleich zu 1b und 1c?	Variante 1b (Korridor Süd) ist auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung verworfen worden, da kein ausreichendes Verkehrspotenzial zu erwarten ist. Grund dafür ist, dass die verkehrlich stark in Richtung Köln orientierten Orte Lülldorf, Ranzel und Langel von der Trasse nicht partizipieren würden. Variante 1c (Korridor Mitte) müsste Industrieflächen durchqueren (insb. das Raffineriegelände in Wesseling), in denen eine neue Bahntrasse gemäß der sogenannten Seveso-III-Richtlinie rechtlich nicht umsetzbar ist.
10	Es werden nur Zeitersparnisse erwähnt. Fließen auch Nachteile ein wie Behinderungen für Autopendler durch die Bahn? Was ist mit Behinderungen für Rettungswagen, etc.?	Die mit der Stadtbahn verbundene Verkehrsverlagerung führt im Vergleich zum Szenario „ohne Stadtbahn“ zu einem Rückgang des Kfz-Verkehrs und damit insgesamt zu einer Entlastung des Straßennetzes. Kleinräumige Auswirkungen im Bereich von Bahnübergängen sind in späteren Planungsschritten detailliert zu untersuchen. Grundsätzlich stellt sich die Situation diesbezüglich beim Projekt nicht anders dar als bei vielen bestehenden Stadtbahnstrecken in der Region Köln/Bonn.
11	Wie sind die Erkenntnisse bezüglich der Personen, die die neuen Verbindungen nutzen würden, gewonnen worden? Umfragen der Bewohner*innen oder welche Methode?	Die Verkehrsprognose wurde entsprechend der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (Version 2016) durchgeführt. Ausgehend von vorliegenden Nutzungsdaten im bestehenden Verkehrsnetz sowie zu erwartenden Strukturveränderungen (Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, bereits beschlossene Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsnetz etc.) wurde ein Verkehrsmodell mit Prognosehorizont 2030 erarbeitet und in diesem die beiden Szenarien „Mitfall“ (Realisierung der Stadtbahn) und „Ohnefall“ (keine Realisierung der Stadtbahn) miteinander verglichen. Unterschiedliche Nutzungsintensitäten im ÖPNV ergeben sich im Verkehrsmodell u. a. durch veränderte Fahrzeiten, Ziele der Stadtbahn und des Busverkehrs, Umsteigenotwendigkeiten etc.
12	Müssen mehr Fahrzeuge beschafft werden für den Verkehr auf dieser neuen Strecke, oder reicht die Anzahl der jetzigen aus + die bereits bestellten?	Für den Streckenabschnitt aus der Kölner Innenstadt bis Sürth reicht der aktuell für die Linie 17 vorgesehene Fahrzeugpark aus. Für den anschließenden Streckenabschnitt von Sürth bis Bonn Hbf. müssen zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden. Diese Bestellung kann eingeleitet werden, wenn das Planfeststellungsverfahren für das Stadtbahnprojekt abgeschlossen und ein Baubeschluss gefasst worden ist.

13	Wurden die Kosten für den Brückenbau mit in den Gesamtprojektkosten kalkuliert?	Ja, die Kosten für den Brückenbau sind in der Kostenkalkulation vollumfänglich berücksichtigt.
14	Sie können bei den prognostizierten Fahrgastzahlen nicht davon ausgehen, dass Zündorf-Süd realisiert wird. Die Planungen scheitern an Umweltfragen.	Grundlage für die Verlängerung der Linie 7 nach Zündorf Süd (1. Bauabschnitt) bzw. Langel (2. Bauabschnitt) ist der Ratsbeschluss der Stadt Köln vom 10. September 2020 (vgl. Vorlage-Nr. 0250/2020).

Fragen zum Realisierungshorizont		
15	Wie sieht der Zeitplan aus?	Die Projektpartner haben sich aktuell auf die Durchführung der Planung bis zur Leistungsphase IV (Genehmigungsplanung) der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) verständigt. Für die Teilabschnitte abseits der Rheinbrücke kann dafür ein Zeitraum von ca. 2 bis 3 Jahren angesetzt werden; für die Rheinbrücke selbst besteht noch kein valider Zeitplan. Nach Fertigstellung der in diesem Rahmen zu erarbeitenden detaillierteren Planung ist die Durchführung von Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Teilabschnitte vorgesehen, in denen die formale Beteiligung vom Projekt Betroffener erfolgt. Erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens besteht Baurecht. Auf Grundlage der Ergebnisse des Verfahrens ist dann eine abschließende Beschlussfassung zur tatsächlichen Realisierung in den zuständigen politischen Gremien der betroffenen Kommunen zu treffen. Erst dann kann auch ein Zeitplan für die Ausführungsplanung, die Ausführung und die Inbetriebnahme festgelegt werden. Aufgrund der davorliegenden Prozesse kann aktuell noch kein Zeitplan zum Beginn der Bauphase genannt werden. Die eigentliche Bauphase ist mit einem Zeitraum von ca. 2 bis 4 Jahren zu veranschlagen. Es ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Realisierung und Inbetriebnahme in Teilabschnitten erfolgt.
16	Wie lange braucht der Bau? Für welches Jahrzehnt ist der Start geplant?	s. Punkt 15
17	Frage zum terminlichen Ablauf: Vorgesehen sind ja sechs Planungsabschnitte, die sicherlich nacheinander abgearbeitet werden. Dadurch ist es aber möglich, die PFA 1 und 2 (Zündorf-Langel) vorzuziehen und auch die Strecke Bonn-Langel. Konkret: Ist angedacht, diese Streckenabschnitte vorab in Betrieb zu nehmen und den Lückenschluss mit der Brücke erst später? Denn dieser Teil wird, auch wegen des FFH-Gebietes, sicherlich längere Zeit in Anspruch nehmen.	Eine abschnittsweise Inbetriebnahme des Gesamtvorhabens ist grundsätzlich möglich und aufgrund der sehr unterschiedlichen Komplexität der einzelnen Abschnitte auch sehr wahrscheinlich (s. Punkt 15).
18	Welches Fertigstellungsdatum ist denn realistisch?	s. Punkt 15
19	Wenn alles planmäßig läuft: wann wird die neue Straßenbahnverbindung über den Rhein fertiggestellt sein ?	s. Punkt 15
20	Hallo, ich wohne in direkter Nähe des Bahngleises und begrüße den Bau der Stadtbahn sehr. Zu wann denken Sie könnte der erste Zug von Bonn durch Niederkassel nach Köln fahren?	s. Punkt 15
21	Wie sieht der grobe Zeitplan für die diversen Bauabschnitte aus? Und Langel ist ja ein Stadtteil von Köln. Kann Langel Nord schon jetzt in der ersten Bauabschnittsphase der Linie 7 mitberücksichtigt werden, bevor die Planung der Rheinüberquerung steht? So wäre auch der letzte Kölner Stadtteil an den ÖPNV angebunden. Danke.	Linie 17: s. Punkt 15 Linie 7: Die Verlängerung der Linie 7 ist in zwei Bauabschnitte bis Zündorf Süd (1. Bauabschnitt) und Langel (2. Bauabschnitt) unterteilt. Hintergrund ist, dass die Planung für den 1. Bauabschnitt bereits sehr weit fortgeschritten ist. Zudem setzt die Planung der Verknüpfungshaltestelle die Kenntnis über die Lage der Rheinquerung voraus, so dass eine gemeinsame Realisierung zu einer vermeidbaren Verzögerung für den ersten Bauabschnitt führen würde.
22	Welches Jahr ist konkret als Realisierungszeitpunkt für welchen Abschnitt geplant? 2030 war genannt, erscheint aber unrealistisch, oder?	Das Gesamtprojekt kann bis 2030 nicht fertiggestellt werden. Die Inbetriebnahme erster Teilabschnitte ist bei optimalem Projektfortschritt aber möglich.
23	Gibt es ein Kalenderjahr das man sich als Zielsetzung gelegt hat bis wann das alles spätestens fertig sein soll?	s. Punkt 15
24	Wann kann man in etwa (frühestens) mit ersten Baumaßnahmen rechnen, insbesondere im Bereich Stadttor Beuel?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
25	Wird die Trasse Bonn-Lülsdorf zeitnah fertiggestellt, wenn es in Köln zu Verzögerungen kommt oder soll die komplette Trasse gleichzeitig fertiggestellt werden?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
26	Wann soll das Projekt in Niederkassel starten	s. Punkt 15
27	Wie sind die zeitlichen Planungsfenster der Abschnitte? Wann ist mit einem frühesten Baubeginn des Ausbauabschnitts Zündorf, Linie 7 zu rechnen?	Zunächst ist die Planung für die Verlängerung der Linie 7 zu erstellen und das Baurecht einzuholen. Erfahrungsgemäß dauern diese Prozesse heute länger als in der Vergangenheit, so dass hier eine konkretere Aussage nicht möglich ist.
28	Wann soll der Bau der Linie 7 möglicherweise beginnen?	s. Punkte 21 + 27

29	Wann ist mit dem Ausbaubeginn der Linie 7 bis zur Ranzeler Straße zu rechnen, der ja schon ewig geplant ist (Bauabschnitt 1)?	s. Punkte 21 + 27
30	Ich wohne in Langel. Wann kann man mit dem Baubeginn rechnen?	s. Punkte 15 + 21 + 27
31	Ich wohne im Bereich Zündorf Süd, wann können wir mit einer fertigen Haltestelle rechnen?	s. Punkte 21 + 27
32	Wann ist etwa (eher 2030, 40,60 oder 2060?) mit der Fertigstellung einer Rheinquerung zu rechnen? Die Autobahn soll ja 2030 im Bau sein aufgrund der bevorzugten Bedarfsplanung der Autobahn GmbH	s. Punkte 15 + 22

Fragen zum Betriebskonzept

Takt		
33	In welchen Takten werden die zukünftigen Linien diese Strecke abfahren?	Für die Linie 7 ist die Verlängerung aller derzeit in Zündorf endenden bzw. einsetzenden Fahrten bis Langel vorgesehen. Dies ergibt montags bis samstags tagsüber einen 10-Minuten-Takt sowie sonntags und an allen Tagen in den Abendstunden einen 15-Minuten-Takt. Auf der Linie 17 ist im städteverbindenden Verkehr ein Angebot ähnlich dem der Linie 16 geplant, d.h. 10-Minuten-Takt montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags, montags bis samstags tagsüber ansonsten 20-Minuten-Takt, sonntags und an allen Tagen in den Abendstunden 30-Minuten-Takt.
34	Ist für die Linie 17 tatsächlich nur ein 20 Minuten Takt geplant? Das würde die Attraktivität der Verbindung deutlich reduzieren. Ein 10 Minuten Takt wäre deutlich besser.	s. Punkt 33
35	Wie funktioniert der 10 Minuten-Takt in Verbindung mit dem Güterverkehr?	Die Güterzüge können bei einer konstanten Geschwindigkeit von ca. 30 bis 40 km/h zwischen den schnelleren, aber häufiger haltenden Stadtbahnen „mitschwimmen“. Es gibt im Stadtbahnnetz Köln/Bonn bereits Streckenabschnitte, bei denen dies praktiziert wird. Bevorzugt soll der Güterverkehr in den Zeiträumen des 20-Minuten-Taktes abgewickelt werden.
36	Die eingleisige Strecke zw. Mondorf und Beuel kann nicht mit einer hohen Taktzahl betrieben werden. Zurzeit fährt der Bus in einem Takt von 5 Minuten in den Morgenstunden. Welche Taktzahl ist maximal bei der eingleisigen Führung möglich?	Der Streckenabschnitt von Mondorf nach Beuel wird technisch auf einen 10-Minuten-Takt ausgelegt. Ein fahrplanmäßig dichteres Angebot würde eine Verkürzung des eingleisigen Abschnittes erfordern.
37	Ist der 10-Min-Takt bei eingleisiger Führung im Trog in Mondorf zuverlässig durchzuführen?	Der eingleisige Abschnitt kann in etwa 3,5 Minuten durchfahren werden. Bei pünktlichem Fahrbetrieb können sich die Züge somit in den zweigleisigen Abschnitten südlich der Sieg bzw. nördlich des Trogbauwerkes Mondorf begegnen. Für den Verspätungsfall ist eine zusätzliche Begegnungsmöglichkeit im eingleisigen Abschnitt in Höhe der Stadtbahnhaltestelle Bergheim Siegaue vorgesehen.
38	Wie will man den 10 Minuten-Takt der Stadtbahn mit der Autobahnabfahrt Bonn-Beuel-Nord in Einklang bringen?	Die Stadtbahn soll in die Lichtsignalanlagensteuerung des Knotenpunktes miteinbezogen werden, um den Verkehrsfluss weiterhin sicherstellen zu können. Im Bereich der Anschlussstelle selbst ist die Stadtbahn in Straßenmittellage projektiert. Ihr Verkehr kann damit parallel zum Geradeausverkehr der L269/L16 abgewickelt werden.
39	Die Auslastung auf der Linie 7 ist zu den Hauptverkehrszeiten und bei einem 10-Minuten-Takt schon heute so hoch, dass die Züge oft völlig überfüllt sind. Wie sollen die mit einer Verlängerung zu erwartenden zusätzlichen Personenzahlen bewältigt werden? Soweit mir bekannt ist, ist weder eine Taktverkürzung noch eine Verlängerung der Züge/Bahnsteige hierfür realisierbar. Wie soll da eine vernünftige Lösung aussehen?	Die größte Nachfrage auf der Linie 7 besteht zwischen Poll und Deutz. Da nicht alle zusätzlichen Fahrgäste bis in diesen Bereich unterwegs sind, werden die Nachfragesteigerungen südlich von Porz Markt verkraftbar sein. Für den weiter nördlich liegenden Streckenabschnitt ist perspektivisch die Einrichtung zusätzlicher Fahrten zwischen Porz und der Innenstadt vorgesehen.
Linienführung		
40	Wo endet die 17 in Bonn & Köln; auch hier unter Berücksichtigung eines stabilen Fahrplans? Also z. B. Bonn Hbf. - Reichenspergerplatz?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
41	Wird die Linie 7 dann immer noch über die Deutzer Brücke fahren, sodass man aus Porz ohne Umsteigen in die Kölner Innenstadt kommt?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
42	Gab es keine Überlegung, die Stadtbahn 17 direkt an den Beueler Bahnhof anzubinden und dort beginnen/enden zu lassen?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
43	Entfällt mit der Linie 17 die Buslinie über die Nordbrücke? wenn ja, wie soll die Anbindung in den Bonner Nord realisiert werden. wenn nein, wie sieht es mit der Bus-Spur zwischen Bergheim und Nordbrücke	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

44	Hallo und Guten Tag zusammen, als Anregung für das tolle Stadtbahnvorhaben, empfehle ich mal zu prüfen, wenn die Rheinquerung gebaut werden darf! Dass die Linie 7 mit darüberfahren darf, um auch Rechtsrheinisch umsteigen zu können, um mit der 16+18 nach Bonn fahren zu können. (Anmerkung: Anregung im Nachgang per E-Mail geschickt.)	Eine Mitnutzung der Rheinbrücke durch die Linie 7 ist im aktuellen Projektzuschnitt nicht vorgesehen. Stattdessen soll sie in Langel mit der Linie 17 von/nach Rodenkirchen (– Köln) sowie Bonn verknüpft werden. Für eine Weiterführung der Linie 7 über den Rhein und Verknüpfung mit den Linien 16 und 18 wäre eine zusätzliche Verbindungskurve von der Rheinbrücke in südliche Richtung nach Godorf erforderlich, von dort aus könnte dann die sog. „Querbahn“ (HGK-Strecke Wesseling – Brühl) genutzt werden. Ein derartiges Projekt würde überwiegend das Gebiet des Rhein-Erft-Kreises betreffen. Das aktuell vorgesehene Betriebskonzept wurde der mit dem Bundes- und Landesverkehrsministerium abgestimmten standardisierten Bewertung (volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung) zugrunde gelegt. Ergänzungen müssten separat bewertet werden.
45	Plant Bonn schon den Takt in die Linie 66/62 Trasse ein? Kennedybrücke	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
46	Wenn die Buslinie 164 in Köln ersetzt würde, gibt es künftig andere Anbindungen an die S-Bahn Haltestelle Köln Wahn?	Auch nach Realisierung der Stadtbahn ist weiterhin eine Busverkehrsanbindung von Zündorf und Langel zum S-Bahnhof Wahn vorgesehen, allerdings in angepasster Taktung (30-Minuten-Takt).
47	Wird es evtl. auch eine optimierte ÖPNV Anbindung nach Brühl geben? (Langel Süd)	s. Punkt 44
48	Sehr geehrte Damen und Herren, nach der Online-Informationsveranstaltung zum Stadtbahnvorhaben Bonn-Niederkassel-Köln am 29. März stellen wir uns neben anderen die folgende Frage. Angenommen eine neue Rheinbrücke zwischen Langel und Niederkassel würde in diesem hochsensiblen Bereich gebaut werden dürfen: wäre es nicht sinnvoller eine Haltestelle „Langel Süd“ östlich der Sandbergstr./Langeler Str. zwischen Langel und Niederkassel zu planen und zu errichten? Dadurch müsste diese wichtige Verbindungsstraße weniger mit Straßenbahnen gequert werden, und es käme zu weniger Beeinträchtigungen im Straßenverkehr. Diese östliche Seite liegt auch nicht im Retentionsbecken, weshalb die Gefahr von Hochwasserschäden geringer wäre. Außerdem könnte dadurch bereits bei der weiteren Planung ein Verbot für eine Rheinquerung besser berücksichtigt werden und eine neue Haltestelle ohne späteren Umweg in ein Retentionsbecken möglich sein. (Anmerkung: Anregung im Nachgang per E-Mail geschickt.)	Die endgültige Lage der Haltestelle Langel Süd wird auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Rheinbrücke festgelegt. Im vorliegenden Planungsstand ist eine Überquerung der Sandbergstraße durch die Stadtbahn vorgesehen.
49	Warum soll die Linie 7 schon in Langel Süd enden? Wenn eine neue Rheinbrücke errichtet wird, würde es sich meiner Ansicht nach anbieten die Linie 7 bis Godorf zu führen. Damit würde auch eine Verbindung aus Godorf / Wesseling /Bornheimer Rheinorte in den Raum Porz mit einmaligem Umsteigen möglich sein.	s. Punkt 44
50	Warum wurde insbes. Mitnutzung der bestehenden Kölner Süd-Brücke nicht bedacht?	Die Eisenbahnstrecke über die Kölner Südbrücke ist mit dem Stadtbahnnetz Köln/Bonn technisch nicht kompatibel (Elektrifizierung, Längssteifigkeit der Fahrzeuge). Zudem hätte sie als wichtige Verbindung des europäischen Gütervorrangnetzes ohnehin keine freien Kapazitäten für zusätzliche Verkehre, würde die mit der aktuellen Vorzugsvariante verbundenen Fahrzeitleistungen nicht ermöglichen und einen Umbau der Strecke der Linie 7 von Nieder- auf Hochflurbetrieb erfordern. Darüber hinaus wird derzeit die Nutzung der Südbrücke in einer von go.Rheinland beauftragten Machbarkeitsstudie zur Nutzung für die Erweiterung des S-Bahn-Netzes untersucht. Mit der S 16 sollen gem. dem S-Bahn-Linienkonzept 2030+ in Köln die Bereiche der Parkstadt Süd, der städtebauliche Entwicklungsbereich Deutzer Hafen, die TH Köln und die Universität zu Köln mit dem Flughafen Köln/Bonn über die Südbrücke verbunden werden.
51	Auch die Linie 16 fährt nicht immer bis Wesseling oder weiter nach Bonn, sondern hat ihren Endhaltepunkt in Sürth.	In den Hauptverkehrszeiten verkehren inzwischen alle Fahrten der Linie 16 über Sürth hinaus bis nach Bad Godesberg. Nur in den Neben- und Schwachverkehrszeiten enden die Fahrten in Sürth bzw. Wesseling.

Fragen zu den Auswirkungen auf die Grundstückswerte

52	Wie werden wir Anwohner entschädigt bei welchen sich der Grundstückswert aufgrund einer nahen Stadtbahn verringert (Lärmbelästigung)?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
53	Gibt es Planungen den unmittelbar betroffenen Besitzer von Wohngrundstücken entlang der Schienenführung für die zu erwartende Minderung der Verkaufswerte zu entschädigen?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

54	Die Annahme, dass viele Grundstücke, die nicht direkt an der Streckenführung liegen eine Aufwertung der Grundstücke beinhaltet, mag legitim sein. Es bleibt die Ausgleichsfrage derer, die direkt an der Strecke liegen. Gibt es für diesen Belang bereits vertretbare Regelungen aus anderen Erweiterungen?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
55	Auswirkung auf Immobilienpreise (aktuelle Endstation Zündorf)?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

Fragen zum Güterverkehr

56	Wie verträgt sich der Güterverkehrsbetrieb mit dem Stadtbahnbetrieb mit Hochflurfahrzeugen? Wie sollen die Güterzüge mit größerem Lichtraumprofil an den Hochbahnsteigen vorbeigeführt werden?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
57	Wann wird entschieden, ob der parallele Güterverkehr tatsächlich dauerhaft vorgesehen werden muss?	Der Streckenabschnitt Lülldorf – Mondorf wird bereits im Schienengüterverkehr betrieben. Die Stadtbahn wird auf diesem Abschnitt so geplant, dass der Schienengüterverkehr in der heutigen Leistungsfähigkeit weiterhin möglich bleibt.
58	Wenn der Godorfer Hafen angefahren werden soll, der Gleisbau aber nicht auf eine Güterverkehrsbegegnung ausgelegt ist, heißt das es ist keine Güterverkehrsquerung des Rheins vorgesehen? d.h. kein Güterverkehr von Godorf nach Niederkassel oder weiter Richtung Bonn?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
59	Wird die Rheinquerung auch für Güterverkehr genutzt?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

Fragen zum Lärmschutz

60	Bitte erläutern sie detailliert, wie die Lärmbelastung durch Straßenbahnen die im 10-15 Minuten Takt am Grundstück vorbeifahren gemindert werden. Die Lärmbelastung durch die Güterzüge, die max. 4 Mal zur Tageszeit fahren ist im Vergleich zu einem Regelverkehr im 7 x 24 Stundenbetrieb mehr als erheblich.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
61	Wie weit wird die Bahn an den Häuser verlaufen? Gibt es da einen Mindestabstand?	Grundsätzlich sind bei Gleisanlagen das notwendige Lichtraumprofil der Fahrzeuge sowie ggf. danebenliegende Sicherheitsräume und/oder Flächen für sonstige dazugehörige Anlage zu berücksichtigen (z.B. Signal- und Fahrleitungsmasten, Lärmschutzwände). Darüberhinausgehende Mindestabstände zu benachbarten Grundstücken gibt es nicht.
62	Wo kann man Pläne der Trassenführung einsehen, um abzuschätzen, wie weit diese vom Grundstück verlaufen?	Konkrete Pläne werden zu einem späteren Zeitpunkt auf der Projekthomepage bereitgestellt.
63	Frage 2: Da mein Grundstück unmittelbar an das Bahngelände grenzt: in welcher Form (Höhe, Qualität) sind Schallschutzmauern o.ä. geplant?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
64	Zur Linie 7: Wie nah verläuft die neue Straßenbahntrasse in Zündorf an den bestehenden Häusern, die unmittelbar an die Trasse grenzen? Wo gibt es dazu konkrete Angaben, maßstabsgetreue Pläne?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
65	Zur Linie 7: Welche Lärmschutzmaßnahmen wird es während der Bauphase in Zündorf und auch später dauerhaft für unmittelbar angrenzende Anwohner geben?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
66	Wie ist die Böschung der Linie 7 geplant? Da wir direkt an die angrenzende geplante Linie 7 wohnen werden ist mir wichtig, dass hier nicht ein Wall entsteht mit Bäumen drauf, so wie in Ensen, sondern, dass die gute Aussicht erhalten bleibt. Geräuschbelastung durch vorbeifahrende Bahnen würde ich akzeptieren im besten Fall mit ausreichend Abstand zur Bestandsbebauung oder den Bahnverlauf in einer Senke.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
67	Wie nah kommen die Gleise an die Bebauung?	s. Punkt 61

68	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich schreibe Ihnen heute, um meine Besorgnis über die geplante Verlängerung der KVB Linie 7 zum Ausdruck zu bringen. Ich glaube, dass die Verlängerung der Linie zu viel Lärm für die Bürger verursachen würde, die in der Nähe wohnen. Dies würde ihre Lebensqualität beeinträchtigen und könnte zu einer Verschlechterung der Wohnbedingungen führen. Die Bewohner dieser Region haben bereits mit Verkehrs- und Lärmbelastigung zu kämpfen und die Verlängerung der Linie würde die Situation nur noch verschlimmern. Die Verlängerung der Linie wird unweigerlich zu einer Erhöhung des Verkehrs führen und dadurch auch Lärm verursachen. Dadurch werden die Anwohner nicht nur von einer guten Aussicht, sondern auch von ihrer Privatsphäre beraubt. Ich verstehe, dass die Verlängerung der KVB Linie 7 für einige Menschen von Vorteil sein könnte, aber wir müssen auch die Auswirkungen auf die Anwohner berücksichtigen. Ich bitte Sie daher, sorgfältig abzuwägen, ob die Vorteile der Verlängerung der Linie die Nachteile für die betroffenen Bürger überwiegen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe, dass meine Bedenken berücksichtigt werden. Mit freundlichen Grüßen, <i>(Anmerkung: Anregung im Nachgang per E-Mail geschickt.)</i></p>	<p>Grundlage für die Verlängerung der Linie 7 nach Zündorf Süd (1. Bauabschnitt) bzw. Langel (2. Bauabschnitt) ist der Ratsbeschluss der Stadt Köln vom 10. September 2020 (vgl. Vorlage-Nr. 0250/2020). Solche Fragestellungen werden umfassend im Zuge des weiteren Planungs- und Genehmigungsprozesses unter Einbeziehung entsprechender Fachgutachten geprüft und fließen in die Entscheidungsfindung mit ein. Mögliche Schallschutzmaßnahmen ergeben sich aus dem obligatorischen Lärmschutzgutachten, welches Bestandteil der Genehmigungsplanung ist.</p>
69	<p>Wie weit muss die Bahntrasse Verlängerung Linie 7 von Grundstücksgrenzen entfernt gebaut werden? Welche Schallschutzmaßnahmen werden ergriffen. <i>(Anmerkung: Fragen im Nachgang per E-Mail geschickt.)</i></p>	s. Punkt 61
70	<p>Wie nah wird an bestehende Grundstücke gebaut? Welchen Abstand haben die Gleise dazu ?</p>	s. Punkt 61
71	<p>Zu Linie 7: Werden Schallschutz-Fenster durch die Stadt Köln/KVB mitfinanziert?</p>	Mögliche Schallschutzmaßnahmen ergeben sich aus dem obligatorischen Lärmschutzgutachten, welches Bestandteil der Genehmigungsplanung ist.
72	<p>Welche Art des Schallschutzes wird sehr wahrscheinlich in Zündorf bspw. An der wieder Maar kommen <i>(Korrektur: An der Wieler Maar)</i></p>	s. Punkt 71

Fragen zum Natur- und Umweltschutz

73	<p>Schön mit der Bahn durch das Naturschutzgebiet Sürther Rheinaue</p>	Diese Anmerkung wurde im Rahmen der Veranstaltung thematisiert.
74	<p>Warum wurden die Umweltverbände nicht frühzeitig beteiligt? Der Langel Auwald, das Rheinufer und der Rhein an dieser Stelle sind ebenso wie die Sürther Aue sind aus Naturschutzsicht hochsensibel und mehrfach, z. T. strikt nach EU-Recht, geschützt. Die Querung muss daher entweder südlich oder weiter nördlich erfolgen – die gegenwärtig vorgeschlagene Trasse ist NICHT umweltverträglich. Warum wurden die Umweltbelange nicht hinreichend berücksichtigt? Andere Trassen wären verträglicher. Warum wurde insbes. Mitnutzung der bestehenden Süd-Brücke nicht bedacht?</p>	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
75	<p>Warum sollte die neue Querung anderen Umweltverträglichkeitsanforderungen unterliegen als die Rheinquerung der Rheinspange. Letztere ist genau daran gescheitert.</p>	Die rechtlichen Voraussetzungen sind dieselben. Jedoch unterscheiden sich die beiden Projekte in den Freiheitsgraden der Linienführung, der Trassierungsparameter sowie der baulichen Ausgestaltung. So ist z. B. der Breitenbedarf einer Brücke für die Stadtbahn um etwa zwei Drittel geringer als der einer Autobahnbrücke. Zudem sind z. B. auch lichtdurchlässige Konstruktionen möglich. Hingewiesen sei zudem darauf, dass das Stadtbahnprojekt einer Förderung umweltverträglicher Mobilitätsalternativen dient.
76	<p>sie haben gesagt, es müsste eine Umweltverträglichkeitsstudie gemacht werden. Können Sie sagen, welche Naturschutzgebiete momentan direkt betroffen sind mit der Planung und in welchem Umfang? und wie könnte denn eine Alternative aussehen? Brücke doch weiter südlich?</p>	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
77	<p>Wie werden Naturschutzgebiete geschützt?</p>	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
78	<p>wie geht man mit den Naturschutzgebieten dabei um?</p>	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
79	<p>Wann werden Sie die Umweltverbände beteiligen?</p>	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
80	<p>In Sürth hat sich bereits ein sehr schützenswertes natürliches Habitat entwickelt. Es gibt dort eine einzigartige Flora, welche bereits als Schatzkästchen der Natur bezeichnet worden ist. Das ist also ein hochkritisches Gebiet für Brückenbauwerke!</p>	Vielen Dank für Ihre Anmerkungen.

81	Wir finden es für eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nicht in Ordnung, dass Sie Fragen „umformulieren“, nicht wörtlich veröffentlichen und damit kritisches Hinterfragen eliminieren. Ein kritischer öffentlicher Diskurs ist notwendig – und auch im Sinn des Projektes! Es wäre im Interesse des Projektes, die Umweltverbände nunmehr schnellstens einzubinden. Es ist NICHT zutreffend, dass Sie mit dem BUND(Köln) informell in Kontakt gestanden hätten, wie gerade behauptet! Das ist ungünstig für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit in Zukunft.	Diese Veranstaltung sollte dem ehrlichen Austausch dienen und Fragen aus der Öffentlichkeit - soweit uns zum derzeitigen Stand möglich- beantwortet werden. Kritische Fragen sind dabei ausdrücklich erwünscht, ebenso wie die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden.
----	---	--

Fragen zur Rheinquerung		
82	Ist eine Rheinquerung zwischen Lülldorf und Köln-Langel nicht unrealistisch? Es würde Schutzgebiete verletzt werden, weshalb auch die A553 (Rheinspange) dort nicht gebaut wird.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
83	Ist eine Rheinbrücke nicht bereits schon abgelehnt worden und nun ein Tunnel diskutiert wird?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
84	Wie kann es sein, dass die Autobahnbrücke (Rheinspange) wegen diverser Naturschutzthemen etc. aktuell als Tunnellösung bei Niederkassel Ranzel als Tunnellösung umgesetzt werden muss und jetzt im Nachgang dann hier dennoch an der gleichen Stelle eine Brücke für die Stadtbahn dennoch geplant werden kann? Die Gründe, warum die Autobahnbrücke nicht da gebaut werden kann sind doch genau die gleichen?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
85	Wird die Brücke südlich von Langel auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden können?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
86	Wird über die neu geplante Brücke auch ein Fuß- und Radweg eingeplant? Wenn ja, in welcher Breite, z.B. für eine Radvorrangroute?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
87	Frage zur Rheinquerung: diese würde durch das Rhein-Rückhaltebecken in Langel führen. Wie soll das von der Trassenführung her gelöst werden?	Die aktuelle Trassenvariante sieht einen Verlauf am Rande des Retentionsraumes vor. Etwaige Eingriffe in das Volumen des Retentionsraumes müssen ausgeglichen werden.
88	Wird bei der Rheinquerung auch eine Rad und Fußquerung ermöglicht?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
89	Wie sieht es mit dem Schallschutz aus bei der Rheinquerung, insofern die Bahn über das Retentionsbecken verläuft?	Die aktuelle Trassenvariante sieht einen Verlauf am Rande des Retentionsraumes vor. Mögliche Lärmauswirkungen werden im Rahmen des Lärmschutzgutachtens ermittelt und bewertet.
90	Ist es hinsichtlich einer etwaigen Rheinquerung auf Höhe des Stadtteils Godorf bekannt, dass dieser Stadtteil mit seiner Petrochemie, seiner Gewerbelandschaft mit IKEA, METRO und Co. sowie seiner intensiven verkehrlichen und lärmintensiven bereits heute schon intensiv beansprucht wird? Wie will man den Bürgern eine solche Trasse dann nahebringen? Einzig eine unterirdische Querung des Rheins wäre eine überlegenswerte Möglichkeit, die jedoch zu kostenintensiv sein wird. Wie stellen sich solche Kosten dar?	Die aktuelle Trassenvariante verläuft unmittelbar nordöstlich des Godorfer Hafens und damit abseits der Wohnbebauung.
91	Wie ist die aktuelle Querung über den Rhein genau geplant? Warum ist an der Stelle nicht auch ein Tunnel dort möglich?	Die Querung soll nicht nur der Stadtbahn, sondern auch dem Fuß- und Radverkehr dienen. Zudem wäre ein Tunnel im Rahmen der bestehenden Finanzierungsinstrumente für ÖPNV-Investitionen nicht finanzierbar.
92	Wird beim Bau der Rheinbrücke im Bereich der Naturschutzgebiete eine Vor-Kopf Bauweise geprüft, wie bei der Saale-Elster Talbrücke? Damit würde der Eingriff minimiert	Das konkrete Bauverfahren wird erst in späteren Planungsschritten, spätestens im Rahmen der sogenannten Ausführungsplanung, geprüft. Hierbei wird auch betrachtet welches Verfahren für die dann angedachte Rheinquerung u. a. unter Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes am geeignetsten ist.
93	Soll die Brücke der Verlängerung der Linie 7 / Bahnquerung des Rheines bei Langel Süd auch den Fuß und Radverkehr über den Rhein führen? Also hat die Bahn Brücke einen Fuß und oder Radweg? (Anmerkung: Fragen im Nachgang per E-Mail geschickt.)	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

Fragen zur Siegbrücke		
94	Muss die Siegbrücke neu gebaut werden? Und wann kann - ohne übertriebenen Pessimismus / Optimismus - mit dem Beginn des ersten Bauabschnitts gerechnet werden und welcher wird dies sein?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
95	Wird die Strecke außerhalb des eingleisigen Abschnitts im Einschnitt durchgehend zweigleisig, also auch auf der Siegbrücke?	Die Ausgestaltung der Siegbrücke ist noch nicht abschließend festgelegt. Frühere Überlegungen einer Mitnutzung des bestehenden Bauwerks mussten aufgrund des Zustandes verworfen werden, sodass es aktuell die beiden Varianten entweder eines gemeinsamen neuen Bauwerks für Schiene und Straße oder aber einer eigenen Brücke für die

		Stadtbahn direkt daneben gibt. Die Abwägung und Festlegung einer Vorzugsvariante erfolgt in den kommenden Planungsschritten. Sofern möglich, soll die Siegbrücke für die Stadtbahn zweigleisig realisiert werden.
96	Ist eigentlich auch im Bereich der Siegbrücke eine Zweigleisigkeit geplant?	s. Punkt 95

Fragen zu den Linien 7 & 17 in Köln		
97	Wir begrüßen die Planungen zur neuen Querung vom links- ins rechtsrheinische. Bei der Planung sollte jedoch beachtet werden, dass es den Bahnhof Godorf gibt, an dem bereits ein P+R Parkplatz vorhanden ist und der auch von der Buslinie 135 aus Meschenich angefahren wird, weiterführend nach Rodenkirchen. Da Godorf über eine eigene Autobahnausfahrt verfügt, sollte die i. R. s. Verbindung auch über Godorf geführt werden, der Bahnhof Godorf zu einem Umsteigebahnhof ausgebaut werden um 1. den tagtäglichen Stau und Unfallgefahr auf der BAB 555 zu minimieren, 2. den ÖPNV zu attraktiveren 3. das Klima und Umweltschutz voranzutreiben. Sie sprechen die Linienführung 17 an, die bedauerlicherweise nur bis Sürth und nicht bis Wesseling fährt. Dies wäre aber zwingend notwendig um die Linie 16, gerade im Schülerverkehr, zu entlasten. Wie Sie vielleicht wissen, plant die KVB die Linie 17 aufgrund von Personalengpässen nur noch bis Rodenkirchen fahren zu lassen. Wir als SPD würden es sehr begrüßen, wenn die Linienführung über Godorf realisiert werden kann.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
98	Werden die Haltestellen der Linie 17 direkt für eine Dreifachtraktion , also 90 m Züge, vorbereitet?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
99	Im Bereich Langel sieht es so aus als würde die Trasse der Linie 7 östlich über die Felder laufen. Wenn dort Stationen entstehen müssen diese erreichbar sein. Gibt die bestehende Infrastruktur von Langel dies her oder wird diese ertüchtigt? Gibt es hierzu bereits konkretere Überlegung?	Die konkrete Betrachtung der Infrastruktur erfolgt in den kommenden Planungsschritten. Hierbei werden dann die Notwendigkeiten untersucht und über Ertüchtigung oder Neubau entsprechender Infrastruktur entschieden.
100	Wie wird das Retentionsbecken Langel/Lülsdorf von der Trassenführung beeinflusst? Wie wurde das in den Planungen berücksichtigt?	s. Punkt 87
101	Ist die Verlängerung der Linie 7 nur vorgesehen wenn auch das Wohngebiet Zündorf Süd gebaut wird? ist dies also abhängig dass dieses Wohngebiet realisiert wird und wie ist da der Stand?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
102	Ist die Verlängerung der Linie 7 abhängig von zusätzlichen Wohnraumentwicklungen in Zündorf und Langel? Oder wird sie auch ohne zusätzliche Wohnquartiere in jedem Fall verlängert?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
103	Ist es nicht sinnvoller die Stadtbahn 7 schnellstmöglich ohne zusage Bebauung "Zündorf Süd" durchzuführen. Es würde auch Anreize für eine Bebauung in Langel geben.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

Fragen zur Linie 17 in Niederkassel und Troisdorf		
104	Frage 1: in welchen Bereichen von Niederkassel (vor allem Rheidt) soll die Stadtbahn zweigleisig geführt werden?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
105	An welchen Stellen soll in Lülsdorf die Bahngleise verlaufen? Aktuell verlaufen Gleise bis zur Kreuzung Feldmühlenstraße/ Berliner Straße und biegt dann zum Werk ab. Wo soll die zukünftige Streckenführung verlaufen?	Die Strecke soll in Lülsdorf vom Ende der heutigen Gleisanlagen in Höhe Berliner Straße weiter geradeaus entlang der Premnitzer Straße und des anschließenden Grünstreifens erfolgen. Diese Trasse ist im Flächennutzungsplan der Stadt Niederkassel für den Stadtbahnbetrieb freigehalten worden.
106	Ist absehbar, wie stark der Autoverkehr durch die benötigten Bahnübergänge in Niederkassel eingeschränkt wird?	Die Auswirkungen der Bahnübergänge auf den Straßenverkehr werden vergleichbar zu denen an den linksrheinischen Stadtbahnlinien 16 und 18 sein. Größere Einschränkungen sind dort nicht bekannt. Sensible Knotenpunkte werden im weiteren Verfahren detailliert untersucht.
107	Hallo, wie wird sich denn die Planung der Stadtbahn im Ortseingang Mondorf mit dem Bau der Umgehungsstraße L269n vertragen? Hier soll ja ein großer Kreisverkehr entstehen.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
108	Wie wird in Mondorf Mitte der Anschluss Bahn/ Bus unter einem Dach aussehen? Parkhaus ähnlich wie KVB Parkhaus in Wahn?	Vorgesehen ist ein Umstieg am selben Bahnsteig gegenüber, d.h. ohne Querung von Gleisanlagen oder Straßen. Darüber hinausgehende Planungen für flankierende Maßnahmen (z. B. Überdachung, Fahrradabstellanlagen) sind in den folgenden Planungsschritten zu erarbeiten.
109	Wie wird der Begegnungsverkehr auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Geislar und Mondorf stattfinden? Sind Ausweichmöglichkeiten geplant? Wenn -ja- wieviel bzw. wo?	s. Punkt 37

110	Es gab schon mal eine Planung über Meindorf - Geislar nach Bonn. Was ist das noch eine Thema ?	Zwischen Beuel und Mondorf wurde die Führung in Parallellage zur L269/L16 festgelegt, da hiermit die Eingriffe in die Siegaue minimiert werden können (überwiegend Nutzung der Fläche der bestehenden Busspur) und dies gleichzeitig der ideal direkte Weg ist. Diese Trassenführung fand sich so auch bereits in älteren Planungen wieder.
-----	--	---

Fragen zur Linie 17 in Bonn		
111	Wie breit würde der Neubau der Niederkasseler Straße im Bereich von Schwarzrheindorf werden? Werden die Autospuren verkleinert? Was passiert mit den dort bestehenden Häusern?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
112	Wurde im Rahmen der Planung eine alternative Streckenführung auf dem Bonner Gebiet geprüft? Die Strecke über die Niederkasseler Straße hat folgende Nachteile - Die Haltestelle Geislar ist zu weit von vom Ort entfernt, der Ort kann wg. dem FSH Gebiet nicht weiter zur Haltestelle wachsen. - Ab der Ecke Niederkasseler Straße/St. Augustiner Straße geht es zusammen mit der 66 über den Engpass in Beuel. Dieser soll zwar umgebaut werden, jedoch kommt es bei der neuen hohen Taktzahl von alle 5 Minuten zu einem Engpass beim Abbiegen und Einscheren Alternativ wäre eine Streckenführung am Geislarer Sportplatz entlang zur Haltestelle Vilich. Vorteil - sehr gute weitere Verbindungen nach Siegburg, Troisdorf/Flughafen, Beuel Süd und Seilbahn - Entlastung der Kreuzung Niederkasseler Str. / St. Augustiner Straße - Besser Anschluss an Geislar und die Buslinie 540/640 Nachteil - ca. 2 Minuten längere Fahrzeit	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
113	Entfällt mit der Linie 17 die Buslinie über die Nordbrücke? wenn ja, wie soll die Anbindung in den Bonner Nord realisiert werden. wenn nein, wie sieht es mit der Bus-Spur zwischen Bergheim und Nordbrücke	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
114	Wie weit sind Sie mit den Planungen auf Bonner Stadtgebiet zwischen dem Konrad-Adenauer-Platz und der Kreuzung Niederkasseler Straße/Königswinterer Straße?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
115	Wird beim Bonner Anschluss an die Siegburger Bahn, zumindest als Option, ein Gleisdreieck geplant, um bei Bedarf eine Direktverbindung Siegburg/Sankt Augustin - Niederkassel/Köln Süd zu ermöglichen?	Ein derartiges Gleisdreieck ist nicht geplant. Die beiden Strecken nach Siegburg und Niederkassel sind mit den zukünftig nach Bonn geplanten Verkehren im 5- bzw. 10-Minuten-Takt jeweils voll ausgelastet und ein ausreichendes Verkehrsbedürfnis ist nicht zu erwarten. Jedoch kann zwischen den Linien 17 und 66 an der Haltestelle Konrad-Adenauer-Platz am gleichen Bahnsteig direkt gegenüber umgestiegen werden.
116	Wir begrüßen das Vorhaben und wüssten gerne, wie genau der Anschluss an das Bahnnetz am Bf. Bonn-Beuel und insb. an die Linie 66 erfolgen soll. Vielen Dank im Voraus.	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
117	Auch Prüfung ÖPNV-Ampel-Vorrang??	Auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Berliner Platz (Stadthaus) und Kreuzungsbereich St. Augustiner Straße/Niederkasseler Straße werden im Zuge der weiteren Planungen die Ampelschaltung im Hinblick auf eine Optimierung geprüft.
118	Muss auch im linksrheinischen Bonn ausgebaut werden? Könnte eng werden mit Linien 61,62,66,67 und 17 im Bereich Stadthaus/Landgericht	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.

Weitere Fragen		
119	Werden Parkplätze eingerichtet?	Ausgewählte Haltestellen werden zu Mobilstationen entwickelt, in denen die Stadtbahn mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft wird. Da das Einzugsgebiet der Linie 17 überwiegend die direkt benachbarten Ortslagen mit Haltestellenentfernungen von maximal ca. 1 km umfasst, liegt das Hauptaugenmerk hierbei in der Schaffung einer attraktiven Verknüpfung mit dem Radverkehr. Park+Ride-Stationen sind ebenfalls vorgesehen, wobei darauf geachtet wird, dass diese aus dem Hauptstraßennetz gut anfahrbar sind.
120	Wird der Radverkehr mitgedacht	Flankierende Maßnahmen für den Radverkehr können von den räumlich zuständigen Städten mitberücksichtigt werden. Grundsätzlich mitgedacht wird der Radverkehr im Bereich der Rhein- und Siegquerung.
121	Kein Lieferverkehr durch Straßenbahnen geplant? Entlastung der Straße!	In Köln gibt es derzeit keine Planungen für Lieferverkehre mit Stadtbahnen.
122	Option 2 technisch nicht möglich: was genau hindert?	Die Option 2 (Verlängerung der Linie 7 mit komplett rechtsrheinischem Streckenverlauf) ist technisch möglich. Jedoch kann in diesem Fall kein durchgehender Stadtbahnverkehr zwischen Köln und Bonn realisiert werden. D. h. an einer ausgewählten Stelle entlang der Strecke müsste ein Umsteigepunkt eingerichtet werden. Hintergrund ist, dass die auf der Linie 7 eingesetzten Niederflurstadtbahnzüge nicht mit dem Bonner Stadtbahnnetz kompatibel sind. Gegenüber dem Niederflursystem in Bonn weichen die Fahrzeugbodenhöhen und Wagenbreiten voneinander ab, weswegen an gemeinsam genutzten Haltestellen kein barrierefreier Einstieg herstellbar wäre. Dieser ist aber

		gesetzlich vorgeschrieben. Auf der Linie 17 werden hingegen die in Köln und Bonn einheitlichen Hochflur-Stadtbahnwagen eingesetzt.
123	Warum wird eine Brücke eingeplant, das Wichtigste ist doch die Verbindung von Zündorf nach Bonn und würde viel weniger Zeit und Geld kosten ohne Brücke.	Die nachfragestärksten Verkehrsrelationen, die mit der Stadtbahn bedient werden sollen, sind jene aus dem regionalen Umland (insb. Stadt Niederkassel) in die Innenstädte von Köln und Bonn. Auf diesen Relationen bestehen auch die größten Potenziale für eine Verkehrsverlagerung vom Autoverkehr in den ÖPNV. Mit der Brücke kann insbesondere die Verbindung von Niederkassel nach Köln erheblich attraktiver hergestellt werden, da die Reisezeiten spürbar kürzer sind. Zudem ist ein durchgehender Stadtbahnverkehr zwischen Köln und Bonn möglich (s. Punkt 122).
124	Wie wollen die beteiligten Städte das Vorhaben mit ihren defizitären Haushalten stemmen?	Die Finanzierung der Infrastruktur soll überwiegend aus zweckgebundenen Mitteln des Bundes und des Landes für den ÖPNV-Ausbau erfolgen. Eine vorläufige Aufnahme in das GVFG-Programm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), über das 95% der zuwendungsfähigen Kosten finanziert werden können, liegt vor. Bei den Betriebskosten ist die Stadtbahn gegenüber dem bestehenden Busverkehr aufgrund ihrer deutlich größeren Kapazität wirtschaftlich vorteilhaft.
125	Was passiert mit Rollstuhlfahrern?	Die Frage wurde im Rahmen der Veranstaltung beantwortet.
126	Wann wird der endgültige Streckenverlauf insbesondere in Zündorf bekannt gegeben	Im Rahmen der weiteren Planung wird die Öffentlichkeit regelmäßig einbezogen und informiert
127	Die Linie 7 wird voraussichtlich die Ranzeler Straße queren. Welche bauliche Maßnahme ist hier geplant? Brücke oder Schrankanlage?	Diese Fragestellung wird im Rahmen der weiteren Planung geklärt
128	Was meint Hr. Höhn genau damit, dass die Interessen der Bewohner einbezogen und gewahrt werden? Wie wird das passieren?	Über die Öffentlichkeitsbeteiligung im weiteren Planungsprozess.