

# ANLAGE 5

## - Gegenüberstellung der drei Varianten -

	Variante 1 (Stand Entwurfsplanung)	Variante 2 (nördliche einseitige Einkürzung ca. -100m)	Variante 3 (beidseitige Einkürzung insgesamt ca. - 150m)
<b>Architektur</b>	Es besteht eine selbstverständliche Einbindung der Uferstreppe zwischen Hohenzollern- und Deutzer Brücke.	Im Norden besteht kein selbstverständlicher Beginn der Uferstreppe mehr. Der nördliche Beginn liegt „willkürlich“ zwischen den beiden Brücken.	Im Norden besteht kein selbstverständlicher Beginn der Uferstreppe mehr. Der nördliche Beginn liegt „willkürlich“ zwischen den beiden Brücken.
	Der Entwurf ist eine gezielte Reaktion auf die Durchgänge in der HWS-Wand.	Die Bezüge zu den bereits hergestellten Durchgängen HWS-Wand sind aufgelöst.	Die Bezüge zu den bereits hergestellten Durchgängen HWS-Wand sind aufgelöst.
	Der Entwurf stellt eine komplette Bespielung des Ufers und symmetrischer Anblick vom linksrheinischen Ufer dar.	Aufhebung der relativen Symmetrie der Lage der Uferstreppe zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke.	Die Konzeption des rheinseitigen Uferweges (Panoramaweg) muss völlig neu überdacht werden. Die nördlich und südlich der Treppe entstehenden Breiten des Panoramaweges von bis zu 7,30m wirken überdimensioniert.
		Gerade die relative Enge des Panoramaweges im Bereich Durchgang Hermann-Pünder-Str. macht (je nach notwendiger Kürzung) eine völlige Neukonzeption der Treppe in diesem Bereich notwendig (Überschneidung von nördlicher Rampe und nördlicher Bastion).	
		Es besteht die Notwendigkeit einer Neuordnung der Bastionen.	Die Einbindung der Treppe im Süden in das sehr heterogene Bestandsufer macht zusätzliche Stützkonstruktionen notwendig.
		Die städtebauliche Einbindung und eine harmonische Stadtansicht vom linksrheinischen Ufer sind in Frage gestellt. Dazu trägt auch der Erhalt des sehr „unruhigen“ Bestandsufers (Brüche durch bestehende Rampen und Treppen) nördlich der Treppe und die bessere Einsehbarkeit der Anschlusssituation bei. Es wird eine Überprüfung des geplanten Anschlusses notwendig.	Eine beidseitige Einkürzung der Uferstreppe, um eine bessere stadträumliche Einbindung zu erreichen und eine Symmetrie zwischen den beiden Brücken wieder herzustellen ist nur realistisch, wenn die barrierefreie Zugänglichkeit der Uferstreppe aufgegeben wird. Eine zusätzliche Rampe im Süden würde einen Großteil der eingesparten Kosten wieder zu nichte machen bzw. zusätzliche Mehrkosten verursachen.
<b>Barrierefreiheit</b>	Eine Barrierefreiheit ist von Norden und von Süden gewährleistet.	Die Erhöhung der Auflast auf den rheinseitig von der HWS-Wand liegenden Wegebereich (verursacht durch notwendige Anschlusspunkte an bereits hergestellten Hochwasserschutz (Höhe der Durchgänge HWS-Wand)), kann eine Sanierung der bestehenden Uferbefestigung notwendig machen, die zusätzliche Kosten verursacht. Eine zusätzliche Auflast kann nur vermieden werden, wenn die barrierefreie Zugänglichkeit durch die Durchgänge HWS-Wand aufgegeben wird.	Die Erhöhung der Auflast auf den rheinseitig von der HWS-Wand liegenden Wegebereich (verursacht durch notwendige Anschlusspunkte an bereits hergestellten Hochwasserschutz (Höhe der Durchgänge HWS-Wand)), eine aufwendige Sanierung der bestehenden Uferbefestigung notwendig machen, die zusätzliche Kosten verursacht. Eine zusätzliche Auflast könnte nur vermieden werden, wenn die barrierefreie Zugänglichkeit durch die Durchgänge HWS-Wand aufgegeben wird.
<b>Pflege</b>	Die Rampenlösungen kommen den besseren Pflegegängen zugute. Die Kehrmaschine mit Wassertank und Hochdruckreiniger muss dort hinkommen und genügend Durchfahrbreite haben. Der Einsatz der Maschinen, gerade auch auf dem unteren Podest bzw. von dort aus, ist mitentscheidend für ein regelmässiges Sauberhalten und eine nachhaltige Pflege der Bereiche. Der Dreck wird die Stufen herunter gefegt, muss also am Fuß der Treppe aufgenommen werden. Das untere Podest ist nach Überflutungen am häufigsten und durch abfließendes Wasser am längsten mit Schlamm überzogen. Die Gitter sind abzuspritzen, zu reparieren usw. (Also eher Fahrzeug als Handkarre.)	Die Rampenlösungen kommen den besseren Pflegegängen zugute. Die Kehrmaschine mit Wassertank und Hochdruckreiniger muss dort hinkommen und genügend Durchfahrbreite haben. Der Einsatz der Maschinen, gerade auch auf dem unteren Podest bzw. von dort aus, ist mitentscheidend für ein regelmässiges Sauberhalten und eine nachhaltige Pflege der Bereiche. Der Dreck wird die Stufen herunter gefegt, muss also am Fuß der Treppe aufgenommen werden. Das untere Podest ist nach Überflutungen am häufigsten und durch abfließendes Wasser am längsten mit Schlamm überzogen. Die Gitter sind abzuspritzen, zu reparieren usw. (Also eher Fahrzeug als Handkarre.)	Keine Erreichbarkeit des unteren Podestes durch Pflegefahrzeuge.
	Die gute Zugangs- /Zufahrtmöglichkeit des unteren Podestes betrifft auch ein mögliches Entfernen von Graffiti. Die Firmen schicken ihre Leute nicht mit einer Rückenspritze über die Stufen dort hin. Zumindest ist ein rascheres Handeln gegeben. Das betrifft natürlich auch die anderen Zugänglichkeiten und funktionalen Gegebenheiten.	Die gute Zugangs- /Zufahrtmöglichkeit des unteren Podestes betrifft auch ein mögliches Entfernen von Graffiti. Die Firmen schicken ihre Leute nicht mit einer Rückenspritze über die Stufen dort hin. Zumindest ist ein rascheres Handeln gegeben. Das betrifft natürlich auch die anderen Zugänglichkeiten und funktionalen Gegebenheiten.	
<b>Mehrkosten gegenüber Beschlussvorlage Ratssitzung am 24.06.2008 (brutto):</b>	<b>5.993.386,14 €</b>	<b>4.212.963,51 €</b>	<b>3.322.752,20 €</b>
<b>Gesamtkostenschätzung (brutto):</b>	<b>18.081.386,14 €</b>	<b>16.300.963,51 €</b>	<b>15.410.752,20 €</b>
<b>nicht berücksichtigte Kosten</b>		Ertüchtigung der verbleibenden Bestandsuferbefestigung Honorarkosten durch (teilweise) neue Entwurfsplanung Ggf. Mehrkosten durch aufwendigere Lösung des nördlichen Anschlussbereiches und Integration der angeschnittenen Rampen im Bestandsufer	Ertüchtigung der verbleibenden Bestandsuferbefestigung Honorarkosten durch (teilweise) neue Entwurfsplanung Ggf. Mehrkosten durch aufwendigere Lösung des nördlichen Anschlussbereiches und Integration der angeschnittenen Rampen im Bestandsufer
		Die Erhöhung der Auflast auf den rheinseitig von der HWS-Wand liegenden Wegebereich (verursacht durch notwendige Anschlusspunkte an bereits hergestellten Hochwasserschutz (Höhe der Durchgänge HWS-Wand)), kann eine Sanierung der bestehenden Uferbefestigung notwendig machen, die zusätzliche Kosten verursacht.	Die Erhöhung der Auflast auf den rheinseitig von der HWS-Wand liegenden Wegebereich (verursacht durch notwendige Anschlusspunkte an bereits hergestellten Hochwasserschutz (Höhe der Durchgänge HWS-Wand)), kann eine Sanierung der bestehenden Uferbefestigung notwendig machen, die zusätzliche Kosten verursacht.
<b>Sonstiges</b>		Einleitung eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens erforderlich	Einleitung eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens erforderlich