

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.12.2013

**Radwegeverbindung entlang der Frankenwerft
hier: Anfrage von Bündnis 90 / Die Grünen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am
05.11.2013, TOP 1.2**

Text der Anfrage:

1. „Ist es möglich, eine durchgehende Radwegeverbindung im Bereich der Frankenwerft entlang des Rheinufer zwischen der Nordseite der Hohenzollernbrücke und der Südseite der Deutzer Brücke durch
 - eine Verlängerung der bereits in Teilbereichen vorhandene Auskragung am Rheinufer zu erreichen?
 - die Entrümpelung des Rheinufer von Aufbauten, die nicht mehr benutzt werden, oder nicht zwingend dort installiert sein müssen?
 - die Freigabe des parallel verlaufenden reinen Autotunnels ?
2. Mit welchen Kosten und Planungszeiträumen ist je Maßnahme zu rechnen?“

Antwort der Verwaltung:

Die zwischen Fußgängern und Radfahrern im Bereich der Frankenwerft auftretenden Konflikte, insbesondere zu den stark frequentierten Zeiträumen, sind bekannt. Maßnahmen, diese Konflikte zu entzerren, werden aus städtebaulicher Sicht begrüßt. Da der fragliche Bereich lediglich einen Ausschnitt der weiträumigen Rad- und Fußwegeverbindung entlang des Rheins darstellt, müssen die angedachten Maßnahmen entlang der Frankenwerft im übergeordneten Kontext zumindest zu den sich direkt anschließenden, folgenden Umgestaltungen betrachtet werden: Neugestaltung Südseite Deutzer Brücke bis Malakoff-Turm sowie der Neugestaltung des linksrheinischen Ufers in Vorbereitung.

Verlängerung der Auskragung entlang des Ufers zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke

Eine Auskragung erzeugt sehr große abzutragende Kräfte und Drehmomente. Daher ist ein erheblicher Aufwand für die Konstruktion und Gründung zu tätigen. Es ist davon auszugehen, dass eine Verbreiterung der bestehenden Auskragung nur um wenige Dezimeter dazu führen würde, dass die vorhandene Konstruktion erheblich verstärkt beziehungsweise gegebenenfalls sogar erneuert werden müsste. In einem ersten Schritt müssten die vorhandenen Ufermauern, Kragarme und Gründungen untersucht, nachgerechnet und gegebenenfalls ertüchtigt werden.

Abzusehen ist, dass die Planungen und die spätere Durchführung insofern mit einem sehr hohen zeitlichen als auch finanziellen Aufwand verbunden sind. Unabhängig von anderen Projektprioritäten ist

von einem Planungsvorlauf inklusive Beschlussfassungen und Vergabeverfahren von mindestens 2 Jahren auszugehen. Die Baudurchführung wäre inklusive Baubeschluss- und Vergabeverfahren mit ca. 2,5 Jahren anzusetzen.

Genauere Angaben zu Kosten und Terminen können nur auf Basis einer Machbarkeitsstudie erfolgen. Insbesondere sind auch die Anforderungen hinsichtlich der Anlegestellen und die Fragen des ausreichenden Abflussquerschnittes frühzeitig zu berücksichtigen und abzustimmen.

Insofern wird aus Sicht der Verwaltung empfohlen, in einem ersten Schritt zu überlegen, wie die vorhandenen Flächen besser aufgeteilt und genutzt werden können.

Entrümpelung des Rheinuferes von Aufbauten, die nicht mehr benutzt werden, oder nicht zwingend dort installiert sein müssen

Das Stadtraummanagement ist in Zusammenarbeit mit den ausführenden Ämtern bemüht, das Rheinufer von störenden Aufbauten zu befreien. Eine erste Maßnahme war die Installation von Unterflurcontainern zur Entsorgung der Abfälle der Rheinschiffe.

Freigabe des parallel verlaufenden reinen Autotunnels für den Radverkehr

Die Freigabe des Rheinufertunnels für den Radverkehr wurde aufgrund mehrerer Eingaben bereits intensiv geprüft. Nach erfolgter Abstimmung mit der Polizei und unter Abwägung aller Interessen wurde die Freigabe aus Gründen der Verkehrssicherheit einhellig abgelehnt. Seitdem sind keine Umstände bekannt geworden, die eine Neubewertung der Situation erfordern könnten.

Gez. Höing