

## **Stellungnahme der Verwaltung zu der Beratung des Verkehrsausschusses und dem Änderungsantrag der Bezirksvertretung Innenstadt und der Beratung im Stadtentwicklungsausschuss**

### **I. Beschluss des Verkehrsausschusses in der Sitzung vom 05.12.2017**

#### **TOP 5.7 - Baubeschluss für die Herstellung einer Freitreppe an St. Maria im Kapitol und die Umgestaltung der Pipinstraße (siehe Anlage 5 der Beschlussvorlage 1944/2017)**

##### **1. Markierung der Radfahrerschutzstreifen, Sitzungsprotokoll, Absatz 2 und 8:**

„Inhaltlich macht er *\*(Stellvertretender Vorsitzender Pöttgen)* darauf aufmerksam, dass der geplante Radfahrerschutzstreifen mit einfachen Piktogrammen für den freilaufenden Rechtsabbieger Richtung Bäche aus seiner Sicht nicht ausreichend sei. Da es sich hier um eine Gefahrenstelle handele, wäre vielmehr eine flächige farbige Gestaltung wünschenswert.

...

Die Anregungen hinsichtlich der Markierung des Radfahrerschutzstreifens werde er *\*(Herr Harzendorf)* mitnehmen und prüfen.“

##### **Stellungnahme der Verwaltung**

Die Anregung, die Radfahrerschutzstreifen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Konfliktbereichen zwischen Radfahrenden in gerader Fahrtrichtung und Rechtsabbiegern farbige zu gestalten, wird in die Planung übernommen. Die Schutzstreifen für die Radfahrenden in gerader Fahrtrichtung erhalten hierfür in den Konfliktbereichen eine rote Einfärbung und Fahrrad-Piktogramme.

##### **2. Führung der Radfahrenden auf die Deutzer Brücke, Sitzungsprotokoll, Absatz 5 und 8:**

„RM Hammer moniert, dass die Radfahrer Richtung Deutzer Brücke über zwei Verkehrsinseln geführt werden. Er rege an, für den aus Deutz kommenden – auf der südlichen Seite befindlichen - Radfahrer eine Querungshilfe im Bereich der Busschleife zu ermöglichen; so könne auch der Radfahrer vom Neumarkt aus kommend länger auf der Fahrbahn geführt werden

...

Die von RM Hammer geübte Kritik an der Radwegeführung im Bereich des Hotels Maritim könne er *\*(Herr Harzendorf)* zwar teilweise nachvollziehen; eine Alternative halte er aufgrund des IV für nicht sinnvoll.“

##### **Stellungnahme der Verwaltung:**

##### **Führung der Radfahrenden auf die Deutzer Brücke:**

Der aus Westen kommende Radfahrer wird beginnend an der Nord-Süd-Fahrt durchgängig auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Vor dem Rechtsabbieger auf die Deutzer Brücke wird der Radfahrende auf eine Verkehrsinsel geleitet, von der er über einen signalisierten Überweg direkt auf die Deutzer Brücke geführt wird.

Eine geradlinige, direkte Fahrradspur auf die Deutzer Brücke (ohne vorherige Führung auf die Verkehrsinsel) musste aus Gründen der Verkehrssicherheit ausgeschlossen werden. Der Grund dafür besteht in der Gefährdung der Radfahrenden aus entgegengesetzter Richtung: es besteht die Gefahr, dass die von Deutz kommenden Radfahrenden die Fahrradspur des vom Neumarkt kommenden Radfahrenden auf die Deutzer Brücke benutzen und somit die Fahrradspur in der falschen Richtung befahren. Zudem wird hier eine erhöhte Kollisionsgefahr zwischen dem von Deutz kommenden und den vom Neumarkt kommenden Radfahrenden gesehen, da sich diese im Rampenbereich kreuzen.

Um zu verhindern, dass zu Fuß Gehende und aus Osten kommende Radfahrende in den Straßenverkehr geraten, wird die Nebenanlage der Deutzer Brücke auch zukünftig abgepol-

lert. Die Sortierung der Radfahrenden in Richtung Süden und in Richtung Osten erfolgt auf der vorgelagerten Verkehrsinsel, wo ausreichend Platz vorhanden ist, um den Fußverkehr und den Radverkehr verkehrssicher zu sortieren.

**Querung im Bereich der Busschleife:**

Die Möglichkeit eines Überweges vom Maritim-Hotel direkt zur Haltestelle Heumarkt wurde im Rahmen der Straßenplanung überprüft. Mit Einrichtung eines derartigen zusätzlichen Fußgängerüberweges von der Haltestelle Heumarkt direkt zum Maritim - Hotel wird die Leistungsfähigkeit des gesamten Knoten reduziert.

Der Grund dafür ist, dass dieser Fußgängerüberweg eine eigene Ampelphase benötigt, in der keiner der drei relevanten Verkehrsströme auf die Deutzer Brücke fahren kann.

Bei diesem ca. 10 Meter langen Überweg über zwei Fahrspuren und einem Radweg werden 7 Sekunden Mindestgrün benötigt. Hinzu kommen noch die Zwischenzeiten von ca. 6 und 14 Sekunden.

Letztendlich wird die Grünzeit der relevanten Phasen von heute 82 Sekunden auf 69 Sekunden im Abendprogramm reduziert, was einer Leistungsreduzierung von 16 % gleichkommt. Das bedeutet, dass in jedem Umlauf 13 Fahrzeuge bzw. in der Stunde 416 Fahrzeuge den Knoten weniger passieren können und ca. 1 km Stau zusätzlich erzeugt wird.

Daher ist eine solche zusätzliche Querungsstelle nicht empfehlenswert. Zudem wäre die Führung von Radfahrenden an der Stadtbahnhaltestelle Heumarkt im Bereich des Gleisstrangs aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens nicht gewährleistet.

**II. Antrag der Bezirksvertretung Innenstadt in der Sitzung vom 07.12.2017 gem. § 3 der Geschäftsordnung des Rates; Änderungsantrag zu TOP 5.6 - Baubeschluss für die Herstellung einer Freitreppe an St. Maria im Kapitol und die Umgestaltung der Pipinstraße**

- „3.1 Die Verwaltung wird beauftragt, Baumpflanzstandorte in der Pipinstraße (Nord- und Südseite östlich der neuen Treppenanlage) zu eruiieren, um die Verluste durch den Bau der Nord-Süd-Bahn vor Ort wenigstens mit ein paar zusätzlichen Bäumen auszugleichen.
- 3.2 Die Fahrspuren auf der Pipinstraße werden entweder beide gleich breit ausgeführt oder die linke Spur ist die schmalere. Eine schmalere rechte Fahrspur führt dazu, dass darauf Fahrende automatisch auf den Radstreifen abdriften und dort befindliche Radfahrer bedrängen.
- 3.3 Die Führung des nach Osten fahrenden Radverkehrs erfolgt vor dem Maritim geradlinig mittels einer Rampe auf das Hochbord der Deutzer Brücke (analog zur nördlichen, linksrheinischen Seite der Deutzer Brücke). Dabei wird er in die Signalisierung des MIV integriert oder separat geschaltet. Die Führung über die Fußgängerfurt erfolgt lediglich für den nach Osten, von der Brücke kommenden Radverkehr. Die Bodenmarkierung für den nach Westen über die Fußgängerfurt Fahrenden hat dabei deutlich und unmissverständlich zu sein.“

**Stellungnahme der Verwaltung zu 3.1:**

Die Anregung bezüglich der Baumpflanzstandorte wurde durch die Verwaltung aufgenommen und mögliche Baumstandorte geprüft. Unter Berücksichtigung der bautechnischen Randbedingungen wie der Freihaltung von Rettungswegen und der Leitungslage der Versorgungsträger ist eine Ergänzung von drei Bäumen östlich der neuen Treppe vor St. Maria im Kapitol realisierbar. Städtebaulich ergänzen die Neupflanzungen die Treppe bzw. den Straßenraum ideal.

Die Baumgattung wird im Rahmen der kommenden Sitzung der Baumkommission abgestimmt.

**Stellungnahme der Verwaltung zu 3.2:**

Eine Änderung der Fahrbahnbreiten ist aufgrund der Bestimmungen der technischen Regelwerke nicht möglich.

Die Breiten der Fahrstreifen werden entsprechend den Vorgaben der RAST 2006 und der ERA 2010 festgelegt. Die Mindestbreite eines Fahrstreifens beträgt 2,75 m. Ein Fahrstreifen mit einem Schutzstreifen darf 3,75 m nicht unterschreiten. Ein Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Er ist im Regelfall 1,50 m breit. Die für den MIV zur Verfügung stehende Restbreite des Fahrstreifens beträgt mindestens 2,25 m. Dementsprechend ist der rechte Fahrstreifen breiter als der linke mit nur 2,75 m.

**Stellungnahme der Verwaltung zu 3.3:**

Beantwortung siehe unter dem vorangegangenen Punkt I. 2., Führung der Radfahrenden auf die Deutzer Brücke

**III. Arbeitsauftrag des Stadtentwicklungsausschusses aus dem Ortstermin vom 26.01.2018**

Gemäß Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses in der Sitzung vom 14.12.2017, TOP 6.8 wurde durch die Verwaltung am 26.01.2018 zu einem gemeinsamen Ortstermin mit den Beschlussgremien eingeladen.

Auszug aus der Niederschrift der 29. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 14.12.2017:

„RM Götz schlägt einen gemeinsamen Ortstermin mit der Bezirksvertretung Innenstadt und dem Gestaltungsbeirat vor, um sich ein genaueres Bild über die geplante Treppe machen zu können.

RM Jahn bittet um eine Einschätzung des Stadtplanungsamtes, ob die Herstellung der Freitreppe als richtige Lösung bezüglich der Gestaltungsplanung "Gesamtraum Via Culturalis" sei. Hier müsse ihres Erachtens der Gestaltungsbeirat mit einbezogen werden.

RM Sterck hält einen Ortstermin für unnötig und weist darauf hin, dass es bereits vor einiger Zeit eine Begehung mit der „Lenkungsgruppe Masterplan“ gegeben habe.

Vorsitzender Kienitz bittet die Verwaltung zu einem entsprechenden Ortstermin einzuladen und empfiehlt demnach die Beschlussvorlage in die nächste Beratungsfolge zu schieben.

Der Stadtentwicklungsausschuss stellt die Angelegenheit bis zur nächsten regulären Sitzung zurück.“

Im Rahmen des gemeinsamen Ortstermins wurde die Verwaltung beauftragt, alternativ zu der Erneuerung in Form einer Freitreppe eine Mauerlösung zu kalkulieren und den geplanten Überweg vom St. Maria im Kapitol über die Pipinstraße zum Elogiusplatz zu verbreitern.

**Stellungnahme der Verwaltung – alternative Mauerlösung:**

Im Zuge der letzten Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 konnten an der vorhandenen Stützwand und am Treppenaufgang offensichtliche Alterungserscheinungen und Mängel festgestellt werden. Es sind großflächige Putzabplatzungen sowie Längs-, Schräg- und Querrisse an der Stützwand zu erkennen. Die vorhandene Treppenanlage weist zerfallene und bewachsene Stoßfugen und teils verschobene Treppenstufen auf. Die Stützwand besteht aus unterschiedlichen Baumaterialien, einer Mauerwerkskonstruktion, die ggf. nachträglich zum Teil durch eine Betonkonstruktion ersetzt wurde. Das vorhandene, teils angerostete Holmgeländer entspricht nicht den aktuellen Vorschriften, da der Holmabstand zu groß und kein Seil eingezogen ist. Die Schäden an der Bausubstanz der Stützmauer und Treppenanlage machen eine komplette Erneuerung des Bauwerks notwendig.

Seitens der Verwaltung wurden die Kosten für den Neubau der Stützwand in Form einer Mauerlösung kalkuliert. Im Wesentlichen fallen bei dieser Lösungsvariante die Kosten für die horizontalen Bauteile wie die Grauwackeblockstufen geringer aus. Die Kosten für den Erdbau, die Sicherung der Baugrube, die Gründung und die Konstruktion der Mauer fallen jedoch höher aus. Unter dem Strich lassen sich die Baukosten durch die Wahl einer Mauerlösung nicht reduzieren. Die Kosten liegen sogar geringfügig (um ca. 16.000 € brutto) höher als bei der Ausführung als Freitreppe.

**Stellungnahme der Verwaltung – Verbreitung des Überweges:**

Die gewünschte Verbreiterung des geplanten Fußgängerüberweges über die Pipinstraße von 4 auf 12 Meter wird in die Planung übernommen (Lageplanauszug siehe Anlage 7.3).

Für den breiteren Überweg werden zusätzliche Fußgängersignale und Anforderungstaster notwendig.