

66

**Umgestaltung des Bahnübergangs / der Überwegsicherung sowie Änderung der Verkehrsführung am Knotenpunkt Sachsenring/Ulrichgasse
Hier: Vorlage der Kostenberechnung
RPA-Nr. KOB 2018/0525**

Kosten eingereicht: 1.407.593,40€ (Netto) 1.675.035,16€ (Brutto)

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Eingang 09. bzw. 14.03.2018 haben Sie die Kostenberechnung zur o. g. Maßnahme erneut dem RPA zur Prüfung vorgelegt. Mit Schreiben vom 22.03.2018 (RPA-Nr. KOB 2018/0525) übersandte ich Ihnen die Stellungnahme des RPA zu den vorgelegten Unterlagen.

Am 16.04.2018 gehen Sie per E-Mail auf die Hinweise der Stellungnahme des RPA's vom 22.03.2018 ein. Gleichzeitig erklären Sie, dass eine weitere förmliche Stellungnahme an 14 folgen wird. Dieses, als „Antwortschreiben 14 vom 19.04.2018“ formulierte Schreiben, erhalte ich erstmals mit E-Mail vom 08.05.2018.

Zur Maßnahme im Einzelnen:

Sicherheitsaudit:

66 erklärt ein Sicherheitsaudit gem. ESAS¹ aus Kapazitätsgründen nicht durchführen zu können und erklärt weiter, die geltenden Regelwerke beachtet zu haben. Diese Auffassung teile ich nicht. So erklärt 66 eine „unechte Zweispurigkeit“, welche in den geltenden Regelwerken nicht enthalten ist, ausführen zu wollen.

Bemessung des Oberbaus:

Auf eine Bemessung des Oberbaus verzichtet 66, da es sich im Wesentlichen um eine Deckenerneuerung handelt. Auch diese Auffassung kann ich nicht teilen. Das geltende Regelwerk (RStO 12²) sieht auch bei der Erneuerung von Straßen eine Bemessung vor. Der Verzicht auf eine solche Bemessung birgt im vorliegenden Fall das Risiko einer Unterbemessung des Straßenkörpers mit der Folge einer reduzierten Dauerhaftigkeit der Fahrbahn und somit einer kürzeren Lebensdauer.

Gutachterliche Stellungnahme zur Baugrundsituation:

Die vorliegende gutachterliche Stellungnahme zur Baugrundsituation aus dem Jahr 2009 berücksichtigt große Teile der zur Maßnahme gehörenden Fläche nicht. Eine differenzierte Aufnahme und Beurteilung des Asphaltaufbaus schließt der Gutachter aus. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass keine ausreichenden Kenntnisse über den vorhandenen Fahrbahnaufbau und deren Qualität vorliegen.

¹ Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen, Ausgabe 2002

² Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012

Verkehrsuntersuchung:

Verkehrsuntersuchungen und die dazugehörigen Regelwerke entstehen in der Regel aus empirischen Modellen. Ich gehe davon aus, dass die vorliegende Verkehrsuntersuchung auf Grundlage der geltenden Regelwerke ordnungsgemäß erstellt wurde. Gleichzeitig muss ich davon ausgehen, dass eine angestrebte Verkehrsverlagerung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, die Verdrängungen des MIV sowie die strategische Ausrichtung „Köln-Mobil 2025“ in diesem bereits berücksichtigt wurde, da ansonsten die Verkehrsuntersuchung mangelhaft wäre.

Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens weist u. a. am Knoten Vorgebirgsstraße /Lothringer Straße stadteinwärts die Verkehrsqualität der Stufe QSV³ E bzw. F, also eine mangelhafte bzw. ungenügende Verkehrsqualität, auf. Es ist sowohl in den Morgen- als auch in den Abendspitzen mit Rückstaulängen von ca. 400m zu rechnen. Infolge dessen muss mit einer Überlastung (Einstau) der Knotenpunkte der Vorgebirgsstraße mit den Straßen Vondelstraße, Volksgartenstraße und Loreleystraße gerechnet werden.

Sollte sich diese zu erwartende Situation einstellen, wonach von dem Verkehrsgutachten auszugehen ist, so ist ein bauliches „Nachsteuern“, einhergehend mit weiteren Belastungen für alle Verkehrsteilnehmer und Anlieger in diesem Bereich aus meiner Sicht unumgänglich. 66 erklärt hierzu erst nach Beobachtung der Situation durch anpassen der Fahrbahnränder nachsteuern zu wollen. Ob solche Maßnahmen zielführend sind, warum diese nicht in die vorliegende Planung eingeflossen sind und ob hier überhaupt eine abgeschlossene Entwurfsplanung vorliegt, wird in Frage gestellt.

Plandarstellung:

Da die Planunterlagen aktuell nicht mehr vorgelegt wurden, kann weiterhin nicht ausgeschlossen werden, dass die Plandarstellung in Bezug auf Bereiche der Deckenerneuerung und Bereiche in denen die Deck- und Binderschicht erneuert werden soll, nicht eindeutig ist.

Fazit:

Die geplante Maßnahme in der derzeit vorgelegten Form birgt aus den vorgenannten Gründen weiterhin erhebliche verkehrliche, technische und wirtschaftliche Risiken.

Empfehlung:

Sollte 66 dennoch beabsichtigen, die Maßnahme kurzfristig umsetzen zu wollen, so bitte ich die folgenden Empfehlungen, rechtzeitig vor Einleitung des Vergabeverfahrens, zu berücksichtigen:

Über den vorhandenen Fahrbahnaufbau und die vorliegenden Schadensbilder sollte sich rechtzeitig ausreichende Kenntnis verschafft werden. Eine eventuell erforderliche Neubemessung des Fahrbahnaufbaus sollte in die Ausschreibung einfließen.

Ich empfehle weiterhin, ein Sicherheitsaudit gem. ESAS, ggf. auch unter Beteiligung von externen Gutachtern durchzuführen.

Diese Stellungnahme ist abschließend.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Hemsing

ausgefertigt: J. Jünger

³ Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes gem. dem Handbuch für die Bemessung von Straßen, Ausgabe 2015