

## **Stellungnahme der Verwaltung zum Schreiben des Rechnungsprüfungsamtes vom 9.5.2018**

### **Baubeschluss für die Umgestaltung des Knotenpunktbereiches Sachsenring/Ulrichgasse/Vorgebirgstraße sowie für die Änderung der Verkehrsführung im Knotenpunktbereich**

**(Vorlagen-Nummer: 0670/2018)**

#### **Erfordernis Sicherheitsaudit**

Das Sicherheitsaudit ist für Kommunen nicht bindend und wird auch für Zuschussmaßnahmen vom Zuschussgeber (Bund, Land) nicht gefordert.

Der vorliegende Plan wurde von vier Personen gezeichnet und im Rahmen der Markierungsbesprechung der Straßenverkehrsbehörde, der KVB und der Polizei erläutert. Die Zustimmung zum Plan wurde auch von dieser Seite erteilt.

Dennoch wird die Verwaltung aufgrund der Ausführungen des Rechnungsprüfungsamtes ein Sicherheitsaudit durchführen.

#### **„Unechte Zweispurigkeit“**

Bei der hier geplanten überbreiten, Richtungsfahrbahn handelt es sich um eine Aufweitung im Knoten um den Zufluss über die Wendefahrbahn für die Geradeausrichtung aufzunehmen und abzuwickeln. Mit der Maßnahme wird außerdem **Tempo 30** auf dem Sachsenring umgesetzt.

Beispiele aus Köln zeigen, dass überbreite Fahrstreifen funktionieren und angenommen werden (großstädtischer Kontext, kompakte Verkehrsinfrastruktur). Diese Erfahrungen zeigt u.a. die Vorgebirgstraße (5m + 5 m für zwei überbreite Fahrstreifen ohne Mittelstreifen!). Dies gilt umso mehr für geringe Geschwindigkeiten (hier Tempo 30!).

Die einschlägige Richtlinie legt folgende Planungsziele fest:

„Das Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche [...]. Diese Verträglichkeit muss in der Regel auf den vorgegebenen Flächen unter Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge und unter Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Belange angestrebt werden. [...] Die Verträglichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ist in bebauten Gebieten allein mit Entwurfsmaßnahmen meist nicht zu gewährleisten. Es kann daher notwendig werden, stadtverträgliche Grenzen für Nutzungsansprüche festzulegen [...]“.  
(RASt 06, Ziele und Zielfelder, S. 15)

Im Ergebnis bedeutet dies, dass auch Lösungen wie überbreite Spuren unter definierten Bedingungen richtlinienkonform sind.

#### **Bemessung des Oberbaus**

Eine Bemessung nach RStO wurde für dieses Projekt nicht durchgeführt. Die vorliegenden

Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass die vorhandenen Asphaltsschichten die geforderte Mindestdicke bezogen auf die Verkehrsbelastung nach RStO 12 einhalten und sogar zum Großteil erheblich übersteigen. Somit besteht kein Risiko der Unterbemessung und eine Erneuerung der obersten beschädigten Schichten ist ausreichend.

### **Gutachterliche Stellungnahme zur Baugrundsituation:**

Zur Wahl der geeigneten Sanierungsart für die Umsetzung der o.g. Baumaßnahme wurden die Erkenntnisse aus den dem Rechnungsprüfungsamt zur Verfügung gestellten Baugrundgutachten sowie die Erfahrungen aus der Umsetzung des 1. Bauabschnittes auf der Ulrichgasse im letzten Jahr herangezogen. In den Untersuchungen konnte u.a. festgestellt werden, dass die vorhandenen Schichten ausreichend tragfähig sind und die Asphaltsschichten nicht durch schädliche Stoffe belastet sind.

Da Baugrundgutachten nur eine zeitlich begrenzte Gültigkeit haben wird die Fachverwaltung vor Beginn der Baumaßnahme eine erneute Untersuchung zur Ergänzung und Vervollständigung der Datenlage durchführen zu lassen.

### **Verkehrsmodell / Köln mobil 2025**

Die Verkehrsuntersuchung wurde auf Grundlage aktueller Verkehrsdaten aus dem Jahr 2017 erstellt. Mit Hilfe des makroskopischen Verkehrsmodells der Stadt Köln wurden im Planfall die Auswirkungen der Maßnahme selbst abgebildet (u.a. Drehung Einbahn Kartäuserwall, Tempo 30 auf den Ringen). Eine Verlagerung der modal split Verkehrsanteile zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wurde nicht modelliert. Es wird daher mit Blick auf den modal split der Status-quo bewertet (aus Perspektive Köln mobil 2025 also ein „worst-case-Szenario“). Die verkehrstechnische Bewertung des „worst-case-Szenarios“ ist der richtige Ansatz, da die Verkehrslage auch unmittelbar nach dem Bauende für alle Verkehrsmittel voll funktionsfähig sein muss.

### **Rückstau Vorgebirgstraße**

Die Kapazität des vorhandenen Straßenraums ist nicht ausreichend, um die Verkehrsnachfrage im Kfz- und Radverkehr gleichermaßen in sehr guter Qualität zu berücksichtigen. U.a. mit dem zweiten Bauabschnitt Ulrichgasse und anderen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt wird schrittweise die Umsetzung der Ziele „Köln mobil 2025“ vorangetrieben. Dies macht u.a. die Herstellung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsanlage auf der Nord-Süd-Achse erforderlich. In der Abwägung aller Belange gilt hier außerdem der Grundsatz: Verkehrssicherheit vor Verkehrsfluss!

Mit der Annäherung an die Ziele Köln mobil 2025 ist perspektivisch ein Rückgang der Kfz-Verkehrsmenge und damit eine Verbesserung der Verkehrsqualität auch auf der Vorgebirgstraße zu erwarten.

Kurzfristig kann die heute schon bestehende Einstau-Problematik an den vorgenannten Knotenpunkten nicht vermieden werden.