

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	06.09.2016

### **Fahrradfreundliche Anbindung der Mülheimer Brücke**

Die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, Die Linke und Deine Freunde bitten um die Beantwortung folgender Anfragen:

#### **Frage 1:**

Mit welcher Steigerung des Radanteils im modal split ist durch die Anbindung eines Radschnellweges an die Mülheimer Brücke zu rechnen? Werden dadurch die Ziele von Köln Mobil 2025 gefördert?

#### **Antwort der Verwaltung:**

Von einer Einzelmaßnahme wie der Anbindung der Mülheimer Brücke an das Radnetz lassen sich keine unmittelbaren Rückschlüsse auf steigende Radanteile schließen. Diese sind immer im Gesamtzusammenhang und durch die Umsetzung verschiedenster Fördermaßnahmen zu betrachten.

#### **Frage 2:**

Welche Breiten stehen dem Rad- und dem Fußverkehr vor und nach Sanierung zwischen dem Brückengeländer und den alle 11 Meter senkrecht verlaufenden "Stahlseilen" zur Verfügung?

#### **Antwort der Verwaltung:**

Hier wird auf Anlage 8 der entsprechenden Ratsvorlage verwiesen (s. Anlage), aus der die vorhandenen und die zukünftig zur Verfügung stehenden Breiten ersichtlich sind.

#### **Frage 2a bis 2c:**

- a) Ist seitens der Verwaltung angedacht, hier Radschnellwegstandard (4m Rad-weg um Überholen auch im Gegenverkehr zu ermöglichen + 2m separater Fuß-weg)?
- b) Wenn Nein, wie möchte die Verwaltung sicherstellen, dass FußgängerInnen und RadfahrerInnen sich im Begegnungsverkehr nicht in die Quere kommen?
- c) Ist eine Variante mit getrennter Führung von Fußgängern und Radfahrern geplant worden? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort der Verwaltung:**

Aufgrund der zukünftigen Breiten, soll und kann es keine Trennung von Fuß- und Radverkehr geben. In Zukunft sollen beide Brückenseiten für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein. Dies ist bei einer gemeinsamen Nutzung ab einer Breite von 3m (2,50m absolutes Mindestmaß) möglich. Auf der Brücke ist dies bei den Breiten von den Abmessungen her möglich. Würden die Verkehre getrennt, sind andere Breiten anzusetzen: Ein Zwei-richtungsradweg mit 2,50m und der Gehwegbereich einschließlich Sicherheitsraum ebenfalls mit 2,50m, so dass eine Breite von mindestens 5m vorhanden sein müsste. Aus diesem Grund soll es keine Trennung zwischen Fuß und Rad geben. Bei der derzeitigen und zukünftigen Nutzung der Brücke, vor allem aufgrund des eher geringen Fußgängeraufkommens, ist dies aus Sicht der Verwaltung vertretbar.

**Frage 3:**

Mit welchen Mehrkosten ist bei einer Verbreiterung der Rad- und Fußwege auf Radschnellwege-Standard zu rechnen, wie hoch sind diese in Relation zu den Kosten der Gesamtmaßnahme?

**Antwort der Verwaltung:**

Die Breite der Nebenanlagen, d.h. der Geh- und Radwege konnte auf der Strombrücke von 3,33 m auf 4,17 m verbreitert werden, um die Pylone herum von 2,90 m auf 4,00 m, die Ausweichstrecke um die Pylone herum - die sogenannten Kanzeln - in der Länge von 19,00 m auf 41,00 m, auf der Flutbrücke von 3,40 m auf 4,00 m, auf der Deichbrücke auf 5,00 m bzw. 5,50 m im Süden sowie auf der rechtsrheinischen Rampe von 4,40 m auf 5,00 m.

Der u.a. diskutierte Radschnellweg bzw. Radweg im Gegenverkehrprinzip erfordert eine Breite von 4,00 m sowie einen separaten Gehweg von 2,00 m. Die Prüfung des beauftragten Ingenieurbüros hat ergeben, dass dies definitiv nicht möglich ist; hier stößt man an die Grenzen des bestehenden Bauwerks. Bereits für den Gesamtverkehr auf der Brücke sind massive und umfängliche Verstärkungsmaßnahmen geplant, die weit über 1000 t wiegen. Das Limit für die Hänger, die Tragseile und die Pylone ist hiermit erreicht. Zudem würde eine weitere Verbreiterung der Nebenanlagen – über die jetzt geplante Verbreiterung hinaus - Mehrkosten im hohen zweistelligen Millionenbereich für die Verstärkung des Gesamttragssystems verursachen, die eine Sanierung der Brücke jedoch unwirtschaftlich machen würden und ein Neubau in Betracht gezogen werden müsste.

**Frage 4:**

Wie wird die Verwaltung eine sichere Anbindung an den geplanten Radschnellweg Niehler Gürtel und die Rheinradwege sowie eine direkte Anbindung an den Wiener Platz sicherstellen? Gibt es hierbei Bedenken seitens des Denkmalschutzes?

**Antwort der Verwaltung:**

Die Anbindungen an den Gürtel, den Wiener Platz und den Rheinradweg stehen nicht im unmittelbaren baulichen Zusammenhang mit der Sanierung der Mülheimer Brücke. Die notwendigen Prüfungen und Planungen derzeit von der Verwaltung erstellt und den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

**Frage 5:**

Wie wird die Verwaltung sicherstellen, dass auch in der Bauphase zu jeder Zeit eine durchgängige, sichere und richtlinienkonforme Nutzbarkeit der Brücke für den Rad- und Fußverkehr in beiden Richtungen gewährleistet ist?"

**Antwort der Verwaltung:**

Die Rheinquerung „Mülheimer Brücke“ wird im Rahmen der Gesamtinstandsetzung in Gänze ein Baustellenbereich sein. Es werden Verkehrsführungen und verkehrssichernde Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer eingerichtet –dies schließt den Radfahrer und Fußgänger selbstverständlich mit ein. Die Benutzung aller Wege, sowie die verkehrssichere Anbindung wird gegeben sein. Entsprechend der jeweiligen Bauphase werden sich, wie für den motorisierten Verkehr auch, Änderungen in den Verkehrsführungen ergeben, jedoch werden zu jedem Zeitpunkt alle geltenden Vorschriften, wie beispielsweise die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebenen „Richtlinien für die Absicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) oder auch die Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen (ZTV-SA) beachtet und eingehalten.

**Anlage**

Breiten des RadGehwegs-Layout DIN A3

gez. Höing