

Anlage 13

Ergänzende Stellungnahme an den Verkehrsausschuss (Sitzung 17.05.2022) zum Bau- beschluss für die Sanierung der südlichen Nebenanlagen auf der Militärringstraße zwi- schen Brühler Landstraße und Am Eifeltor in Köln Zollstock (1328-2021)

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 15.02.2022 wurde eine 5 m breite Ausführung des Geh- und Radweges auf der Militärringstraße zwischen Brühler Landstraße und Am Eifeltor in hellem wasserdurchlässigem Asphalt beschlossen. Der Radweg unter der Brücke soll erhalten bleiben.

Der Ausschuss Klima, Umwelt und Grün beschloss in seiner Sitzung am 03.03.2022 eine Ausführung in 3 m Asphalt für den Radweg und 2 m Deckschicht ohne Bindemittel (sog. wassergebundene Decke) für den Gehweg.

Aufgrund der unterschiedlichen Beschlüsse der politischen Gremien schlägt die Verwaltung folgenden Kompromissvorschlag für die Sanierung der südlichen Nebenanlagen auf der Militärringstraße zwischen Brühler Landstraße und Am Eifeltor in Köln Zollstock vor:

Neuer Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Geh- und Radweg zwischen Brühler Landstraße und Am Eifeltor in einer Breite von 4,00 m in hellem Asphalt auszuführen. Im Bereich der Brücke über die Militärringstraße wird aufgrund des barrierefreien Anschlusses an die Brücke ein Baum gefällt. Als Ersatz werden im unmittelbaren Umfeld (entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan) zwei Bäume (1 Feldahorn und 1 Esskastanie) gepflanzt. Zur Vermeidung von zusätzlichen Eingriffen in die dichter bewaldeten Flächen wird auf den ersten 130 m bzw. den letzten 90 m zwischen Brühler Landstraße und Am Eifeltor der Geh- und Radweg in einer reduzierten Breite von ca. 3,50 m bzw. ca. 2,50 m ausgeführt. Hierdurch können weitere Baumfällungen vermieden werden. Die asphaltierten Wege unter der Brücke bleiben entsprechend dem Beschluss des Verkehrsausschusses und der Bezirksvertretung Rodenkirchen erhalten. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagenen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden trotz der gegenüber der ursprünglichen Planung geringeren Versiegelung vollständig umgesetzt. Im Rahmen der baulichen Umsetzung erfolgt eine ökologische Baubegleitung.

Begründung:

Der im Bestand vorhandene Geh- und Radweg befindet sich in einem teilweise sehr schlechten Zustand und entspricht nicht mehr der von der Verwaltung angestrebten Qualität von Radverkehrsanlagen. Der Abschnitt stellt sowohl für Berufspendler/innen als auch den Freizeitverkehr zwischen Rodenkirchen und Lindenthal eine wichtige Verbindung dar.

Durch die Anpassung des Querschnitts von 5,00 m auf 4,00 m verringert sich die Versiegelung um ca. 1.130 m². Der (geplante) Querschnitt ermöglicht es Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, trotz entgegenkommenden zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden, nebeneinander zu fahren bzw. zu gehen, was bei geringeren Querschnitten (z. B. 3,00 m) nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist. Für zu Fuß Gehende (insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen) stellt der asphaltierte Weg gegenüber einer wassergebundenen Decke einen geringeren (Roll-)Widerstand dar.

Neben der Barrierefreiheit sprechen aus Sicht der Verwaltung der höhere Fahrkomfort für Radfahrende sowie die höhere Tragfähigkeit (z. B. für Wartungs- und Unterhaltungsfahrzeuge) für die Ausführung des gesamten Geh- und Radweges in Asphalt.

Die Nachteile der Deckschicht ohne Bindemittel (sog. wassergebundene Decke) liegen aus Sicht der Verwaltung in einem geringeren Fahrkomfort (insbesondere bei/nach Nässe), der höheren Anfälligkeit für Erosion (insbesondere durch Wartungsfahrzeuge/Starkregen), der

häufigeren Unterhaltungsnotwendigkeit für Barrierefreiheit/Versickerungsfähigkeit, der Staubeentwicklung bei Trockenheit sowie des seitlichen Einwuchses von Vegetation.

Bezüglich des Wasserabflusses muss zwischen einer neu hergestellten und einer durch Nutzung verdichteten Deckschicht ohne Bindemittel (wassergebundenen Decke) unterschieden werden. In Abhängigkeit der Nutzung/Beanspruchung bzw. Unterhaltung kann eine 4 m breite Ausführung in Asphalt bezüglich des Wasserabflusses/Versickerung vorteilhafter sein als eine insgesamt 5 m breite kombinierte Ausführung.

Die Ausführung des Geh- und Radweges in wasserdurchlässigem Asphalt erfordert einen beträchtlichen Austausch des Bodens und führt in Verbindung mit der aufwendigeren Herstellung zu einer deutlichen Steigerung der Baukosten. Aufgrund der besonderen Voraussetzungen an die Wasserdurchlässigkeit und Oberflächenbeschaffenheit sind spezielle Reinigungsintervalle und Reinigungsverfahren notwendig. Diese führen zu einer deutlichen Steigerung der Unterhaltungskosten.

Aus Sicht der Verwaltung stellt der vorgeschlagene Querschnitt (4,00 m heller Asphalt) einen sinnvollen Kompromiss zwischen den Belangen der Radfahrenden bzw. zu Fuß Gehenden und dem Ziel der geringeren Flächenversiegelung dar. Dieser berücksichtigt ebenfalls die zu erwartenden Nachfragesteigerungen im Radverkehr und stellt aus Sicht der Verwaltung eine zukunftsfähige Lösung dar.

Aufgrund der zu erwartenden häufigen Nutzung der asphaltierten Fläche durch zu Fuß Gehende (z. B. Nutzende von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc.) reduziert die Verwendung eines einheitlichen Materials Nutzerkonflikte sowie die Beanspruchung der angrenzenden Flächen durch die Bündelung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf diesem Weg. Die Verlagerung des Weges in die Mitte der Fläche zwischen die Bäume vermeidet langfristig Wurzelschäden und reduziert die Auswirkungen auf die Baumwurzeln. Die Verwaltung strebt einen Baubeginn innerhalb von einem Jahr nach Beschlussfassung an. Zusätzliche Änderungen zum vorgeschlagenen Querschnitt führen aufgrund des zusätzlichen Planungs- und Abstimmungsbedarfes zu einer weiteren Verzögerung der Maßnahme.