

## **Stellungnahme der Verwaltung zum Protokoll des Verkehrsausschusses vom 24.01.2023**

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 24.01.2023 wurden nachfolgende Anmerkungen / Fragen gestellt:

1. RM Wahlen regt seitens der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an, die Vorlage zunächst ohne Votum in die Bezirksvertretungen zu verweisen. Er möchte die Frage aufwerfen, ob hier nicht noch Optimierungen vorgenommen werden können. Die Radwegbreiten seien lediglich auf 2 m ausgelegt und lägen somit unterhalb des Kölner Standards. Falls die großzügigen teilweise 3,50 m breiten Autospuren verschmälert werden würden, könnte die Brücke durchaus Radfahrer- und Fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Bei der bauzeitlichen Führung im südlichen Teil müsse zudem der Fuß- und Radverkehr einen Haken schlagen, d.h. eine 90 Grad-Kurve drehen. Hier bitte er um Prüfung einer gradlinigeren Führung.
2. RM De Bellis-Olinger weist auf den Begriff des „Ersatzneubaus“ hin und bittet um Erläuterung, wie die Unterschiede zu einem Neubau seien. Sie frage sich daher, welche Umgestaltungsmöglichkeiten noch vorgenommen werden können und welche Auswirkungen dies haben werde.
3. SE Wienke merkt an, dass es sich hier nach ihrem Verständnis um eine Entwurfs-planung handle und die Breiten für die Ausführungsplanung angepasst werden sollten. Es gebe klare Regeln für Gehweg- und Radwegbreiten.
4. SB Dr. Beese fragt nach dem Bau einer Brücke für die Stadtbahn.
5. SB Pargmann führt aus, dass er nicht nur die Breite der Radwege auf das Mindestmaß erhöhen möchte; er würde vielmehr vorschlagen, eine Spur für den MIV weg-zunehmen und stattdessen eine 4 m breite Radspur anzulegen und bittet um Ein-schätzung der Verwaltung.

Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

- zu 1. Der Entwurf des Brückenbauwerks berücksichtigt für die Führung des Rad- und Gehweges eine nutzbare Breite von 5,25 m. Die Spurbreiten orientieren sich am Bestand und teilen sich auf in 2,50 m Gehweg + 2,0 m Radweg + 0,75 m Sicherheitsstreifen (siehe Anlage 3 zum Baubeschluss). Damit sind die nach den Regelwerken vorgesehenen Mindestbreiten eingehalten.

Die Anmerkung zur bauzeitlichen Verkehrsführung des Rad- und Fußgängerverkehrs im südlichen Knotenpunktbereich wird aufgenommen. Die Führung wird angepasst und verläuft nun entlang der B 8 ohne 90 Grad-Kurve.

zu 2. Es handelt sich bei dieser Maßnahme um einen sogenannten „Ersatzneubau“, das heißt, dass das Bauwerk in seiner Ausdehnung und in der Höhenlage nicht verändert wird. Dies hat den Vorteil, dass für diese Maßnahme kein aufwendiges Genehmigungsverfahren wie z. B. Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Bei der Brücke Frankfurter Straße wird zusätzlich vorhandene Bausubstanz verwendet – die Widerlager werden soweit möglich erhalten. Damit ist die zur Verfügung stehende Querschnittsbreite festgelegt und der Verkehrsraum entsprechend aufzuteilen.

zu 3. Perspektivisch soll das Angebot für Radfahrende auf der Frankfurter Straße verbessert werden. Die entsprechende Beschlussvorlage zur Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes befindet sich zurzeit in der Vorbereitung.

Gemäß Abstimmung zwischen den Fachämtern ist auf dem Bauwerk ausreichend Platz vorhanden um die Radinfrastruktur anzupassen. Durch eine Verlegung des Sicherheitsstreifens auf die Fahrbahn besteht die Möglichkeit den Radweg auf 2,50 m zu verbreitern.

zu 4. Auf dem geplanten Bauwerk wird, wie bereits im Bestand vorhanden, Platz für eine mögliche Stadtbahnerweiterung berücksichtigt. Die Planung ist mit den KVB abgestimmt.

zu 5. Siehe Punkt 3