

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Planungsbeschluss für die Neugestaltung des Tunnels Johannisstraße im Rahmen der Fördermaßnahme "Via Culturalis und die Quartiere der Domumgebung" gefördert durch das Bundesprogramm "Nationale Projekte des Städtebaus"

Beschlussorgan

Stadtentwicklungsausschuss

Gremium	Datum
Stadtentwicklungsausschuss	11.05.2017
Verkehrsausschuss	27.06.2017
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	29.06.2017
Stadtentwicklungsausschuss	06.07.2017

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss

1. nimmt das Ergebnis des Auswahlverfahrens zur Neugestaltung des Tunnels Johannisstraße sowie die erfolgte Vorplanung zur Kenntnis;
2. beauftragt die Verwaltung die Entwurfsplanung gemäß Anlage 03 auf Basis der Vorentwurfsplanung von Ute Piroeth Architektur weiter zu verfolgen;
3. verzichtet auf nochmalige Vorlage, falls der Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretung Innenstadt ohne Einschränkung zustimmen.

Alternative: keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen:

<input type="checkbox"/>	Nein		
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	<u>1.778.000 €</u>
		Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja <u>rd. 1.014.500 € 57,06 %</u>
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>220.000 €</u>
		Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja <u>rd. 125.500 € 57,06 %</u>

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam):	ab Haushaltsjahr:	<u>2019</u>
a) Personalaufwendungen		_____ €
b) Sachaufwendungen etc.		_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen		<u>42.200</u> €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam):	ab Haushaltsjahr:	<u>2019</u>
a) Erträge		_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten		<u>24.100</u> €

Einsparungen:	ab Haushaltsjahr:	_____
a) Personalaufwendungen		_____ €
b) Sachaufwendungen etc.		_____ €
Beginn, Dauer		_____

Begründung:**Förderprogramm "Nationale Projekte des Städtebaus"**

Der Rat hat mit Beschluss vom 10.09.2015 (Vorlagennummer 1990/2015) die Verwaltung mit der Weiterqualifizierung des Förderantrags "Via Culturalis und die Quartiere der Domumgebung" beauftragt und den Bedarf des Eigenanteils von einem Drittel der Gesamtprojektsumme für die Umsetzung der einzelnen Realisierungsmaßnahmen festgestellt.

Mit dem Zuwendungsbescheid vom 09.12.2015 hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (BBSR) bekannt gegeben, dass das Förderprojekt "Via Culturalis und die Quartiere der Domumgebung" mit einem Volumen von 4.800.000 € gefördert wird. Die Gesamtkosten des Förderprojekts belaufen sich aktuell auf 8.412.314 €. Hiervon sind maximal 7.200.000 € (brutto) zuwendungsfähig, da die Fördersumme auf 4.800.000 € (66,66 % der zuwendungsfähigen Summe) begrenzt wurde. Eine Nachförderung ist ausgeschlossen. Der Eigenanteil der Stadt Köln beläuft sich aktuell auf 3.612.314 €. Der Förderzeitraum beginnt Anfang 2016 und endet Ende 2018. Zu den Maßnahmen des Förderprojekts gehören der Gestaltungsplan Gesamttraum Via Culturalis mit Umsetzung der Neugestaltung der Gürzenichstraße, die Umsetzung der Neugestaltung des Kurt-Hackenberg-Platzes, die Umsetzung der Neugestaltung des Tunnels Johannisstraße sowie die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Im Jahr 2016 konnten mittels dreier europaweiter Ausschreibungen die Maßnahmen Gestaltungsplan Gesamttraum Via Culturalis mit Neugestaltung der Gürzenichstraße, die Neugestaltung des Tunnels Johannisstraße sowie die begleitende Öffentlichkeitsarbeit ausgeschrieben und vergeben werden. Folgende Planungsbüros wurden vom Stadtplanungsamt beauftragt:

- Gestaltungsplan Gesamttraum Via Culturalis mit Neugestaltung der Gürzenichstraße:
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten,
- Neugestaltung des Tunnels Johannisstraße:
Ute Piroeth Architektur, Agrippinawerft 6, 50678 Köln,
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit:
Zebralog mit Urban Media Project.

Für die Maßnahme Neugestaltung Tunnel Johannisstraße liegt die Vorentwurfsplanung des Büros Ute Piroeth Architektur vor, auf Basis derer nun die Entwurfsplanung erstellt werden soll.

Die Planung wurde in enger Abstimmung mit den Fachämtern erarbeitet und bereits im Rahmen der Lenkungsgruppe Masterplan am 03.04.2017 durch das Büro Ute Piroeth Architektur vorgestellt. Die vorgesehene Gestaltung wurde hierbei seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehr begrüßt.

Im parallelen Verfahren wird der Planungsbeschluss für den Gestaltungsplan Gesamttraum Via Culturalis mit Neugestaltung der Gürzenichstraße vorgelegt.

Maßnahme Neugestaltung Tunnel Johannisstraße

Ausgangssituation

Der Tunnel Johannisstraße befindet sich im Stadtbezirk Innenstadt (Altstadt/Nord) unter der südlichen Gleisharfe des Hauptbahnhofs. Er stellt eine wesentliche Fußgängerverbindung zwischen der Nordseite des Kölner Hauptbahnhofs und dessen Südseite mit der Domumgebung dar. Darüber hinaus verbindet er das Kunibertsviertel, in welchem eine der zwölf romanischen Kirchen Kölns ansässig ist sowie die international bekannte Musikhochschule, mit dem Weltkulturerbe Dom und der Altstadt. Mit der baulichen Neufassung des Breslauer Platzes und dessen Nutzung als Entree der Stadt wird diese Verbindungsachse mittelfristig noch an Bedeutung gewinnen.

Die Sperrung des Tunnels für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Zuge der Neugestaltung der Domumgebung macht ihn zusätzlich zu einem der wichtigsten Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr.

Ziel

Der Tunnel befindet sich derzeit in einem völlig verwahrlosten Zustand, der für großes Unbehagen bei der Durchquerung sorgt. Die Wegeverbindung wird als Angst- und Unraum wahrgenommen. Verunreinigungen durch Taubendreck, Urin und Vandalismus sowie eine hohe Belastung durch Lieferverkehr tragen maßgeblich zu diesem Unbehagen bei. Insgesamt steht der wichtigen stadträumlichen Verbindungsfunktion des Tunnels Johannisstraße heute kein angemessener, gestalteter und gepflegter Stadtraum gegenüber. Mit einer attraktiven, den rauen Anforderungen einer Bahnhofsumgebung gerechten Gestaltung soll dieser Raum eine Qualität bekommen, die sowohl einen willkommenen Eingang in die Stadt bildet als auch eine schöne Achse für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt darstellt, die den Tunnel täglich nutzen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Tunnels Am Domhof und der damit verbundenen Aufwertung des benachbarten Umfelds, ist der desolate Zustand des Tunnels Johannisstraße besonders augenfällig und eine Verbesserung der Situation dringend erforderlich.

Ziel ist es, eine robuste bauliche Grundstruktur zu schaffen, die langfristig gegen Vandalismus und Verschmutzung vorbeugen kann und dabei in hohem Maß den gestalterischen Anforderungen an Oberflächen und Details genüge leisten kann. Die voraussichtliche mittelfristige Entwicklung des Breslauer Platzes wird die Bedeutung des Tunnels als Verbindungsachse für den Fußgänger- und Radverkehr zur Altstadt steigern. Die Neugestaltung soll dem Rad- und Fußgängerverkehr eine Motivation geben, verstärkt diese Verbindung zu nutzen. Die stadtgestalterische Verbesserung soll zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums im Umfeld des Hauptbahnhofs insgesamt beitragen und dafür sorgen, dass eine angenehme und der Wichtigkeit des Umfelds angemessene Durchquerung des Tunnels möglich wird. Neben der baulichen Umgestaltung bedarf es einer verstärkten Sozialkontrolle sowie weiteren flankierenden Maßnahmen wie zum Beispiel eines niedrigschwelligen Toilettenangebots im unmittelbaren Umfeld, um dauerhaft für einen der Örtlichkeit entsprechenden Zustand des Johannisstraßentunnels zu sorgen.

Entwurf

Grundidee

Der Entwurf besticht durch ein klares und einfaches Grundkonzept und spielt dabei auf eine bescheidene Art mit künstlerischen Elementen. Der besondere Bodenbelag und die verspiegelte Decke sind hierbei das zentrale Entwurfsthema, durch welches der Tunnel eine gestalterische Aufwertung und Leichtigkeit erfährt.

Der Tunnel soll die Anmutung einer hellen und freundlichen Unterführung erhalten. Er gliedert sich räumlich in drei unterschiedliche Bereiche: Vorplatz - Unterführung - Vorplatz. Die Unterführung selber soll als besonderer Ort hervorgehoben werden, die Mündungsbereiche beziehungsweise Vorplätze verstehen sich dagegen als das verzahnende Element mit der Umgebung. Der Entwurf betont den transitorischen Charakter der Unterführung als Verbindung vom Breslauer Platz zum Dom. Die Unterführung erhält eine neue räumliche Qualität, welche sowohl durch das spannungsvolle Spiel mit unterschiedlichen Raumhöhen, verschiedenen Materialien als auch durch die Lichtplanung betont wird. Die Fahrbahn wird im Entwurf unterteilt in einen abgesetzten Gehweg für den Fußgänger- und in eine Fahrbahn für den Radverkehr. Dadurch sollen mögliche Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern reduziert werden. Die verkehrstechnische Wegeleitung sowie die Gestaltung selber sind auf einer ausschließlichen Nutzung des Tunnels durch den Fuß- und Radverkehr basiert. Eine entsprechende Vereinbarung mit der Deutsche Bahn AG bezüglich der derzeit noch über den Tunnel abgewickelten Lieferverkehre mit dem Ziel, diese anders beziehungsweise verträglicher abzuwickeln, muss noch ausgehandelt werden. Der gesamte Tunnel ist barrierefrei. In den Bodenbelag sind taktile Leitelemente integrierbar, die Materialwahl kontrastreich miteinander kombiniert. Um der zukünftigen Verunreinigung des Tunnels entgegenzuwirken, soll im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden, ob eine Integration von öffentlichen Urinalen in den Mündungsbereichen des Tunnels sinnvoll bzw. realisierbar ist.

Bodenbeläge

Der Fußweg im Bereich der Unterführung ist durch eine Lichteiste vom Radweg getrennt. Der Belag besteht hier aus farbigem (Beton-)Steinpflaster, als Mosaik verlegt, das ein abstrahiertes Ornament nachempfunden - eine ferne Erinnerung an ein "Foyer", eine ironische Brechung zum Begriffspaar Heimat und Reise, aber auch eine Verneigung vor den berühmten Mosaiken in unmittelbarer Nachbarschaft. Ebenso wie eine Referenz an bestimmte Schmuckformen der 1950er Jahre wie am Theoburauen-Platz oder an der Oper. Der Radweg erhält dieselben Granitplatten wie der Vorplatz Trankgasse. Somit kann der Bestand erhalten bleiben, eine einheitliche Oberfläche ist gewährleistet und die Verzahnung mit dem Stadtbild sichergestellt.

Decken- und Wandbekleidungen

Die räumliche Differenzierung des Tunnels wird auch in der Deckenbekleidung abgebildet. Der Fußgängerbereich mit dem Mosaik erhält eine Decke aus polierten Edelstahlpaneelen, so dass sich hier der farbige Boden in der Spiegelung verdoppelt und der Raum scheinbar nach oben geöffnet und vergrößert wird. Die Decke über dem Radweg wird mit einer Konstruktion aus Streckmetall geschlossen, um die Schlupflöcher für Tauben zu verschließen. Die kassettierte Decke ist revisionierbar und transparent, wodurch die Konstruktion der Stahlträger als ein Blick in die Technikgeschichte sichtbar bleibt und neu inszeniert wird.

Die westliche Tunnelwand mit ihrer Aufteilung und der Materialität in weißen Fliesen und bossiertem Naturstein soll erhalten und lediglich restauriert werden. Die Werbeflächen an der Westwand sollen im Zuge der Aufwertung entfernt werden.

Die östliche Tunnelwand soll mit einer selbständigen Konstruktion aus Streckmetall vor den vorhandenen Säulensockeln verschlossen werden. Die notwendigen Türen und Fluchtwege werden in die Konstruktion integriert. Durch die Schließung der Nischen soll vor allem der Problematik des Wildpinkelns begegnet werden. Darüber hinaus werden die sogenannten Tatgelegheitsräume im Sinne der Kriminalprävention reduziert. Gleichzeitig wird hier mit einem adäquaten Material eine einheitliche Oberfläche hergestellt, ohne den industriellen Charakter der Konstruktion und die Stützen

zu verdecken. Es wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft, ob weitere Maßnahmen notwendig und sinnvoll sind, um zusammen mit dem Angebot an Urinalen das Wildpinkeln im Bereich der östlichen Tunnelwand wirksam zu unterbinden.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Kosten

Die Gesamtkosten für Planung und Umsetzung der Maßnahme belaufen sich auf rund 2.000.000 € brutto (davon Eigenanteil der Stadt Köln: 660.000 € brutto). Davon entfallen rund 220.000 € auf die Planung und rund 1.778.000 € auf die Umsetzung der Maßnahme. Eine erste Kostenschätzung gemäß DIN 276 vom planenden Büro Ute Piroeth Architektur erbrachte, dass die zur Verfügung stehenden Mittel in voller Höhe in Anspruch genommen werden.

Mittelbereitstellung Planungsauftrag: Stadtplanungsamt

Die Planungsmittel in Höhe von rund 220.000 € sind im Haushaltsplan 2016/2017 inklusive mittelfristiger Finanzplanung bis 2020 im Teilergebnisplan 0901-Stadtplanung, Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, berücksichtigt.

Mittelbereitstellung Umsetzung: Amt für Straßen und Verkehrstechnik und Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Die Stadt Köln beabsichtigt, mit der Deutsche Bahn AG unter anderem eine Vereinbarung dahingehend abzuschließen, dass das wirtschaftliche Eigentum an den Decken- und Wandbelägen, die in den Tunnel eingebracht werden, bei der Stadt Köln verbleibt, so dass die Baukosten investiv zu finanzieren sind.

Die erforderlichen Haushaltsmittel für die Gestaltung des Tunnelwerks sowie für die Neugestaltung des Straßenraums innerhalb des Tunnels Johannisstraße in Höhe von insgesamt rund 1.778.000 € werden im Haushaltsplan-Aufstellungsverfahren 2018 inklusive mittelfristiger Finanzplanung bis 2021 im entsprechenden Produktbereich 12, Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV, bei Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, berücksichtigt (Amt für Straßen und Verkehrstechnik 444.500 €, Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau 1.333.500 €).

Des Weiteren werden im gleichen Produktbereich entsprechende konsumtive Ansätze für die jährlichen Abschreibungen in Höhe von rund 42.200 € sowie für die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten in Höhe von 24.100 € berücksichtigt.

Die genannten Gesamtkosten basieren auf einer ersten Kostenschätzung gemäß DIN 276. Eine belastbare Kostenberechnung wird im Rahmen der Entwurfsplanung erarbeitet und zum Baubeschluss vorgelegt. Die Kostenschätzung basiert auf der Annahme, dass die Regelungen der RABT 2006 (Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) im Tunnel Johannisstraße nicht greifen.

Hinweis: Aufgrund der Kostenqualität "Kostenschätzung" im Rahmen der Vorentwurfsphase können sich bei Baumaßnahmen bis zur Kostenfeststellung Abweichungen von bis zu 40 % ergeben. Im Projektverlauf werden die Kostenentwicklungen mitgeführt, so dass, insbesondere im Fall einer Kosten-erhöhung, entsprechend in der Planung reagiert werden kann.

Folgekosten

Aufgrund des absehbaren erhöhten Aufwandes für die regelmäßige Reinigung der geplanten Wand- und Deckengestaltung des Tunnels ist mit jährlichen Folgekosten von schätzungsweise rund 30.000 € zu rechnen, die zusätzlich zu den üblichen Straßenreinigungsausgaben anfallen werden. Diese werden in der nächsten Planungsphase spezifiziert und im weiteren Verlauf der Maßnahme im Haushalt hinterlegt.

Weiteres Vorgehen

Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen des Förderprogramms "Nationale Projekte des Städtebaus" ist die Teilnahme am Tag der Städtebauförderung verpflichtend. Dieser findet in diesem Jahr am 13.05.2017 statt. Das genaue Tagesprogramm wird derzeit von ZebraLog und Urban Media Project als Büros für die Konzipierung der Öffentlichkeitsarbeit vorbereitet. Als Teil des Programms wird das Büro Ute Piroeth Architektur die erarbeitete Vorplanung für die Neugestaltung des Tunnels Johannisstraße der Öffentlichkeit präsentieren und Anmerkungen und Anregungen entgegennehmen. Diese werden im Anschluss an die Veranstaltung ausgewertet und abgewogen und entsprechend in der Entwurfsplanung berücksichtigt.

Zeitplan

Folgender grober Zeitplan ist vorgesehen: Auftragserteilung Vorplanung Anfang 2017, Planungsbeschluss im zweiten Quartal 2017, Baubeschluss im vierten Quartal 2017. Ein belastbarer Zeitplan für die sich anschließenden Leistungsphasen der Umsetzung wird im Rahmen der Entwurfsplanung erarbeitet und zum Baubeschluss vorgelegt.

Anlagen

- 01 Luftbild
- 02 Lageplan
- 03 Entwurfskonzept Ute Piroeth Architektur