

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Planung einer temporären Fuß- und Radwegerampe von der unterstromigen linksrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss Finanzausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	17.04.2018
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	19.04.2018
Stadtentwicklungsausschuss	26.04.2018
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	30.04.2018

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Planung einer temporären Fuß- und Radwegerampe auf der unterstromigen, linksrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke zwecks barrierefreier Anbindung an den Breslauer Platz inklusive der erforderlichen straßenbaulichen Anpassungen und Leitungsumlegungen mit Planungskosten in Höhe von 220.000 Euro brutto durchzuführen. Die Planung wird vor der Baudurchführung zur abschließenden Entscheidung dem Verkehrsausschuss vorgelegt.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Innenstadt und der Stadtentwicklungsausschuss der Vorlage uneingeschränkt zustimmen.

Der Finanzausschuss beschließt zur Sicherstellung der Planungsleistungen die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 220.000 Euro brutto des Teilfinanzplans 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, - Teilplanzeile 8 – Auszahlung für Baumaßnahmen bei der Finanzstelle 6901-1202-1-0240 Fuß- und Radwegerampe Hohenzollernbrücke Hj. 2018.

Alternative:

Der Verkehrsausschuss beschließt, die Planung der temporären Fuß- und Radwegerampe von der unterstromigen, linksrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz aus Kostengründen zurückzustellen. Stattdessen sollen in engen Abstimmungen mit der DB AG im Zuge der Gleiserweiterung und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung des Breslauer Platzes die erforderlichen Vorleistungen für das endgültige Rampenbauwerk vorgesehen werden, so dass nach Fertigstellung der Gleiserweiterung mit dem Bau des Rampenbauwerks begonnen werden kann.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

Ja, investiv Investitionsauszahlungen 1.350.000€
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja wird derzeit geprüft

__%

Ja, ergebniswirksam Aufwendungen für die Maßnahme _____ €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:** 2020

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. 183.000 €c) bilanzielle Abschreibungen 337.500 (bei einer
Nutzungsdauer bis 2023) €**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam):** **ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge _____ €

b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten _____ €

Einsparungen: **ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. _____ €

Beginn, Dauer _____

Bisherige Situation

Derzeit ist der unterstromige Fuß- und Radweg entlang der Hohenzollernbrücke linksrheinisch nur über eine Treppenanlage am Brückenkopf erreichbar. Für Fahrräder ist die Treppenanlage mit Schiebehilfe nur umständlich nutzbar. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist diese nicht barrierefreie Zugangssituation unzureichend. Die Errichtung einer dauerhaften Fuß- und Radwegerampe von der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz wurde an die Fertigstellung der Gleiserweiterung der S-Bahngleise am Hauptbahnhof und an die Realisierung der Bebauung des Breslauer Platzes geknüpft. Da der endgültige Bau einer Rampe kurzfristig nicht realisierbar ist, wurde die Verwaltung von der Bezirksvertretung Innenstadt am 11.12.2014 beauftragt zu prüfen, ob der auf der Nordseite verlaufende Fuß- und Radweg der Hohenzollernbrücke mit Hilfe einer provisorischen Rampe barrierefrei an den Breslauer Platz angebunden werden kann.

Die Verwaltung hat daraufhin die grundsätzliche Machbarkeit einer solchen Rampe geprüft. Am 26.04.2016 hat die Verwaltung dem Verkehrsausschuss mitgeteilt (Vorlage 3963/2015), dass eine ca. 140 m lange barrierefreie Rampe technisch machbar ist. Der Verkehrsausschuss hat daraufhin folgenden Beschluss gefasst:

„Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Planung und Realisierung einer Fuß- und Radweg-Rampe auf der nördlichen linksrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke zwecks barrierefreier Anbindung an den Breslauer Platz umzusetzen. Dabei ist die kostengünstigste Lösung zu wählen, da es sich hierbei um ein Provisorium handelt, alternativ soll eine Konstruktion geprüft werden, die in ihren Grundelementen für eine feste Rampe verwandt werden kann.

Die Finanzierung der Maßnahme ist im Haushaltsplan 2016/2017 zu berücksichtigen und dazu vorrangig die Finanzierung aus Stellplatzablöse-Mitteln zu prüfen.

Die Detailplanung ist der Bezirksvertretung Innenstadt und dem Verkehrsausschuss vorzulegen.“

Am 27.06.2017 hat die Verwaltung dem Verkehrsausschuss eine Mitteilung vorgelegt (Vorlage 1349/2017), in der die verschiedenen Varianten des möglichen Rampenverlaufs aufgezeigt und deren komplexe Planung und Abstimmung mit den unterschiedlichen Behörden und Dienststellen dargestellt wurde. In dieser Mitteilung wurde deutlich, dass nur die Variante 1 (siehe Anlage 1 [Lageplan] und Anlage 2 [Längsschnitt]) grundsätzlich umsetzbar ist. Im Übrigen hat die Hochwasserschutzbehörde von den drei anderen untersuchten Varianten die Variante 3 abgelehnt und hätte den Varianten 2 und 4 nur unter großen Auflagen zugestimmt. Von der Denkmalschutzbehörde wurden alle drei Varianten abgelehnt (siehe Anlagen 3 und 4).

Weitere Planung

Die Variante 1 verläuft parallel zum Gleisbauwerk der Bahn beginnend am sogenannten Brückenpfeiler A mit einer Breite von 4,50 m über eine Länge von 139,50 m und überwindet eine Höhendifferenz von ca. 6,75 m. Die Barrierefreiheit wird durch Podeste von 1,50 m Länge zwischen den 6,00 m langen Rampen mit 6 % Neigung gewährleistet. Bei der weiteren Ausarbeitung dieser Rampe stellte sich heraus, dass im Bereich des oberen Rampenbeginns zwischen einem Oberleitungsmast und dem Abluftschacht der Mittelspannungsanlage (siehe Anlage 5) der Fuß- und Radweg punktuell auf circa 1,50 m Breite eingeengt werden muss. Dort entsteht für die Nutzer eine unkomfortable Einschnürung über ca. 4,00 m Länge. Ein Versetzen dieser technischen Anlagen der DB AG ist sehr aufwendig, bedarf deren Zustimmung und wird daher nicht weiter verfolgt.

Um die technischen Aufbauten unter anderem vor Vandalismusschäden oder unbefugtem Betreten zu schützen, müssen diese am oberen Rampenbeginn auch für die spätere endgültige Rampe entsprechend geschützt und umbaut werden. Der Lüftungsschacht der Mittelspannungsanlage muss im weiteren Planungsverlauf außerdem brandschutzgutachterlich auf die Zulässigkeit der Lage neben einem Fuß- bzw. Radweg geprüft werden, hier kann es durch zusätzliche Auflagen zu kostenintensiven Umplanungen kommen.

Des Weiteren entfallen mindestens 17 private Parkplätze der DB AG. Da sich diese Parkplätze im Eigentum der DB AG befinden, ist hier eine Ausgleichszahlung, die mindestens die Einnahmen durch die entfallenden Parkplätze im gesamten Zeitraum der Nutzung durch die Rampe beinhaltet, zu leisten (ca. 150.000 Euro brutto jährlich). Gespräche mit der DB AG werden aktuell hierzu geführt.

Das Natursteinmauerwerk des denkmalgeschützten Brückenbauwerks wäre im Bereich des Brüstungsdurchbruchs am Pfeiler A im Bereich des Rampenbeginns zu entfernen um somit eine Verbindung zwischen Rampe und Brücke herzustellen. Abschließende Abstimmungen hierzu sind noch mit den zuständigen Beteiligten, vor allen der Denkmalschutzbehörde, zu führen. Auch die vorhandenen Hochwasserschutzanlagen und insbesondere die vorhandenen Abwasseranlagen und deren Zugänglichkeit sind zu beachten.

Das Planungsziel ist, die provisorische Rampe im Hinblick auf die S-Bahnerweiterung am Hauptbahnhof so anzulegen, dass diese während der DB-Baumaßnahme nutzbar bleibt. Sofern dieses Planungsziel nicht zu erreichen sein sollte, müsste die provisorische Rampe vor Baubeginn der zusätzlichen S-Bahngleise, jedoch spätestens mit Beginn der vorbereitenden Maßnahmen, umgehend und auf Kosten der Stadt Köln entfernt werden.

Städtebauliche Entwicklung und Prognose zum Verkehrsaufkommen

Die Dringlichkeit für den Bau einer provisorischen Fuß- und Radwegerampe ergibt sich vor allen Dingen aus der angespannten Situation auf der Südseite der Hohenzollernbrücke. Für das städtische und das überregionale Radverkehrsnetz stellt die Hohenzollernbrücke ein Nadelöhr dar. Zudem verläuft mit dem internationalen Rheinradweg eine der beliebtesten deutschen Fahrradrouten am Ufer. Darüber hinaus befindet sich mit der Radstation ein wichtiger Quell- und Zielort am Breslauer Platz, der Defizite in der Erreichbarkeit aufweist (fehlende Rampe).

Neben der Bedeutung für das Radverkehrsnetz ist das hohe Verkehrsaufkommen u.a. durch die städtebauliche Entwicklung der vergangenen Jahre und den damit bedingten Zuwachs an Quell- und Zielorten auf der Deutzer Seite (Rheinboulevard, Messegelände, RTL) zu erklären. Dies hat insgesamt zu einem Anstieg des Fuß- und Radverkehrs geführt, so dass dort auch die Nutzungskonflikte zugenommen haben. Hinzu kommt die gewachsene touristische Beliebtheit (Liebesschlösser) der Brückensüdseite, so dass der verkehrliche Nutzen für Alltagsradler und zu Fuß Gehende weiter eingeschränkt wird. Durch die Netzlücke auf der Nordseite (fehlende Rampe) werden zudem Radverkehre auf die Südseite der Brücke und in die angrenzende Fußgängerzone der Innenstadt verlagert.

Mit Fertigstellung des Bauvorhabens der MesseCity Köln (5.000 neue Arbeitsplätze) und der städtebaulichen Entwicklung im Rechtsrheinischen, insbesondere im Mülheimer Süden, wird erwartet, dass das Fuß- und Radverkehrsaufkommen weiter zunehmen wird.

Verkehrsaufkommen und Potentialabschätzung

Südseite

Die voran genannten Rahmenbedingungen spiegeln sich auch in den Radverkehrszahlen auf der Südseite der Hohenzollernbrücke wider: Aktuelle Zählungen haben ergeben, dass die Südseite der Brücke im Jahr von etwa 3,1 Mio. zu Fuß Gehenden und 1 Mio. Radfahrenden frequentiert wird. Das bedeutet, dass dort jeden Tag etwa 8.500 Verkehrsteilnehmer zu Fuß und 2.500 mit dem Rad unterwegs sind.

Erste Potentialabschätzungen der Verwaltung prognostizieren in den kommenden ein bis drei Jahren auf der Südseite etwa 4 Mio. zu Fuß Gehende und 1,5 Mio. Radfahrende im Jahr. Damit ist die Kapazitätsgrenze in Bezug auf die Breite des Geh- und Radweges auf der Brücke erschöpft.

Auch nach dem Bau einer Rampe auf der Nordseite ist nicht mit einer wesentlichen Entlastung zu rechnen. Die bisherigen Erfahrungen in Bezug auf die radverkehrliche Bedeutung der Rheinbrücken und die Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur haben gezeigt, dass mittel- und langfristig weitere Nutzerpotentiale erschlossen werden können. So könnte sich das Fuß- und Radverkehrsaufkommen nach einer Kapazitätserweiterung (Verbreiterung) auf jährlich 6 Mio. zu Fußgehende und 2 Mio. Radfahrende erhöhen.

Nordseite

Die defizitäre Erreichbarkeit des Brückenkopfes am Breslauer Platz wird auch an den Erhebungswerten deutlich: Gegenüber der Südseite queren dort lediglich 11,27 % (350.000) der zu Fußgehenden und 21 % (210.000) der Radfahrenden die Brücke. Ohne eine Rampe am Breslauer Platz ist kaum mit einer Veränderung dieser Verkehrswerte zu rechnen.

Durch den Bau der Rampe wird auf der Nordseite kurzfristig mit jährlich 1,5 Mio. zu Fuß Gehenden und 1 Mio. Radfahrenden gerechnet. Vorsichtige Schätzungen lassen, nach dem Bau einer Rampe für die Nordseite, mittel- bis langfristige Zuwächse des Fußverkehrs auf 3 Mio. und auf 2 Mio. Radfahrende erwarten. Die städtebaulichen Entwicklungen auf der rechtsrheinischen Seite (siehe oben) und das Bevölkerungswachstum leisten hierzu einen Beitrag.

Erläuterungen zur Erhebung und Zählungen sind in Anlage 7 zu finden.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass mit einer Rampe auf der Nordseite ein wesentlicher Beitrag zur Förderung bewegungsaktiver Mobilitätsformen geleistet würde.

Umsetzung

Aufgrund der beschriebenen umfangreichen Randbedingungen, des hohen Abstimmungsbedarfes in allen Planungsphasen und der vorlaufenden notwendigen Arbeiten der Baufeldfreimachung, ist ein

Baubeginn frühestens 2019 denkbar. Da bisher noch keine gesicherte Zeitschiene der Baumaßnahme der S-Bahn-Gleiserweiterung von Seiten der DB AG benannt werden konnte, kann über die Dauer des Bestands des Provisoriums keine Aussage gemacht werden. Mit einem Baubeginn der neuen Gleisanlage vor 2023 ist jedoch nicht zu rechnen. Da sich im Bereich der provisorischen Rampe mehrere Anlagen verschiedener Leitungsträger befinden (u. a. verschiedene Leitungen der DB AG) sind vorgezogene Leitungsumlegungen in hohem Umfang vor Herstellung der provisorischen Rampe notwendig. Während der gesamten Bauzeit der Gleiserweiterung (laut DB AG mindestens 2 Jahre) einschließlich der vorherigen Leitungsverlegungen wäre dann keine Rampe vorhanden, da die Flächen als Baustelleneinrichtungsf lächen und für die Bautätigkeit benötigt werden.

Kosten

In der Mitteilung vom 26.04.2016 wurden die Herstellungskosten der provisorischen Rampe mit einer Breite von 2,50 m auf grob 350.000 Euro brutto geschätzt. In der Mitteilung vom 27.06.2017 wurden diese Baukosten aufgrund der neu dimensionierten Breite von 4,50 m auf 650.000 Euro brutto angehoben. Hierin wurde bereits auf noch nicht zu beziffernde Kostenpositionen hingewiesen, welche jetzt zum Teil mit Zahlen hinterlegt sind und somit aufgeführt werden können.

Baukosten:

Aufgrund der weiteren Abstimmungen wurde die Kostenannahme für das Gesamtprojekt erneut aktualisiert und beläuft sich jetzt auf ca. 1.350.000 Euro brutto. Hierin enthalten sind:

- Baukosten des Gerüstbauwerks inklusive der Montage und Demontage mit ca. 690.000 Euro brutto
- Baukosten für die Fundamente mit ca. 150.000 Euro brutto
- Kosten für eine Leitungsumlegung von Leitungen der DB AG mit ca. 180.000 Euro brutto (Kostepauschale der DB AG)
- Kosten für die Beleuchtung mit ca. 10.000 Euro brutto
- Kosten für Unwägbarkeiten mit ca. 100.000 Euro brutto
- Planungskosten in Höhe von 220.000 Euro brutto

Weitere Kosten für Baufeldfreimachung und Verkehrssicherung/-lenkung (insbesondere auch in Hinblick auf Anpralllasten im Bereich der Straßen) sowie eventuelle weitere Leitungsumlegungen sind hierin nicht berücksichtigt und werden im Rahmen der nächsten Planungsschritte näher analysiert. Aufgrund der nicht festgelegten Standzeit des Gerüstbauwerks wird der Rückkaufwert im Zuge der Demontage nicht angesetzt.

Ausschlaggebend für diese Kostenfortschreibung sind die schwierige Gründungssituation im Bereich der vorhandenen Abwasseranlagen und die erhöhten Anforderungen an die Fundamente, da das Gerüstbauwerk nicht an den vorhandenen Bauwerken der DB verankert werden kann.

Grundelemente der vorläufigen Rampe können für eine spätere dauerhafte Rampe nicht verwendet werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sind weder die Lage noch die Art, das Material und die Form der Ausführung der endgültigen Rampe bekannt.

Die genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenannahme. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenannahme“ können sich bis zur Kostenfeststellung Abweichungen von bis zu 40% ergeben.

Unterhaltungskosten:

Nach ersten Schätzungen sind die Unterhaltungskosten für die Beleuchtung jährlich mit ca. 3.000 Euro brutto anzusetzen. Die Kosten für Winterdienst und Reinigung betragen pro Jahr ca. 20.000 Euro brutto. Die Anmietung der Flächen, die sich im Eigentum der DB AG befinden, schlägt mit ca. 150.000 Euro brutto pro Jahr zu Buche. Die Wartungskosten für die provisorische Rampe werden mit 10.000 Euro brutto jährlich beziffert, so dass insgesamt mit Unterhaltungs- und Folgekosten von mindestens ca. 183.000 Euro brutto jährlich gerechnet werden muss.

Bei einer Nutzungsdauer von vier Jahren belaufen sich damit die Gesamtkosten inklusive Folgekosten auf mindestens rund 2.082.000 Euro brutto.

Bedarfsprüfung

Das Rechnungsprüfungsamt (RPA) hat dem Bedarf der Planungskosten unter nachfolgenden Bedingungen grundsätzlich zugestimmt (siehe RPA Nr.: 2017/1310 und Anlage 6). Die ursprünglich eingereichten Kosten für die Planungsleistungen sind aus Sicht des Rechnungsprüfungsamtes zu niedrig angesetzt und wurden daraufhin überarbeitet. Ebenso wurden die Kosten transparenter dargestellt. Zusätzlich fordert das RPA die Durchführung einer Nutzen-Kostenberechnung, deren Erstellung im weiteren Planungsverlauf erfolgt.

Finanzierung

Im Haushaltsplan 2018 sind gegenüber dem Doppelhaushalt der Jahre 2016/2017 keine investiven Mittel für die Maßnahme berücksichtigt. Die Finanzierung der Planungsleistungen i. H. v. 220.000 € erfolgt daher aus in das Haushaltsjahr 2018 zu übertragenden Auszahlungsermächtigungen des Jahres 2017 des Teilfinanzplans 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV -, Teilplanzeile 8 - Auszahlung für Baumaßnahmen bei der Finanzstelle 6901-1202-1-0240 Fuß- und Radwegrampe Hohenzollernbrücke.

Die für die Bauausführung erforderlichen Investitionsmittel sowie die nach Abschluss der Maßnahme benötigten jährlichen Aufwandsermächtigungen für die Unterhaltungsleistungen und die bilanziellen Abschreibungen werden in zeitlicher Abhängigkeit vom noch zu fassenden Baubeschluss im Rahmen der flexiblen HPL-Bewirtschaftung budget- bzw. haushaltsneutral bereit gestellt und / oder bei der Erstellung der HPL-Entwürfe künftiger Haushaltsjahre berücksichtigt

Die Verwendung der Stellplatzablösemittel wurde geprüft und abgelehnt. Die Verwaltung prüft derzeit, ob andere Fördergelder (u.a. aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“) für den Bau des Zwischenzustands herangezogen werden könnten.

Anlagen:

- Anlage 1 - Lageplan Variante 1
- Anlage 2 - Längsschnitt Variante 1
- Anlage 3 - Stellungnahme 1 der Denkmalschutzbehörde
- Anlage 4 - Stellungnahme 2 der Denkmalschutzbehörde
- Anlage 5 - Foto technische Anlagen Brückenpfeiler A
- Anlage 6 - Antwort Rechnungsprüfungsamt
- Anlage 7 - Erläuterung zur Verkehrszählung