

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Erweiterter Planungsbeschluss rechtsrheinische Fuß- und Radwegerampe an der Hohenzollernbrücke zum Auenweg und Planungsbeschluss zur weiterführenden Fahrradtrasse MesseCity

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	10.06.2020
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.08.2020
Stadtentwicklungsausschuss	03.09.2020
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	07.09.2020
Rat	10.09.2020

Beschluss:

1. Der Rat beauftragt die Verwaltung die Planung der Fuß- und Radwegerampe an der rechtsrheinischen nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke am Auenweg unter Berücksichtigung der **Variante 2** mit einer Verbindung in **Richtung Rheinufer** bis zur Vergabe (Leistungsphase 6 HOAI) weiterzuverfolgen.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die Deutsche Bahn AG.

2. Gleichzeitig wird die Verwaltung beauftragt, die weiterführende Fuß- und Radwegbrücke zur Überbrückung des Auenweges mit anschließender Rampe zur Luise-Straus-Ernst-Straße (MesseCity) bis zur Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vorzubereiten.
3. Der Rat beschließt zur Finanzierung der unter Punkt 2 genannten Maßnahme die außerplanmäßige Bereitstellung und gleichzeitige Freigabe einer investiven Auszahlungsermächtigung in Höhe von 1,2 Mio. € im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen, bei Finanzstelle 6901-1202-1-0270, Fuß- und Radwegerampe Hohenzollernbrücke, im Haushaltsjahr 2020.

Die Deckung erfolgt durch entsprechende Wenigerauszahlungen im o. g. Teilfinanzplan aus der Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen, Finanzstelle 6901-1202-0-0310, Grunderneuerung der Mülheimer Brücke.

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

Alternative:

1. Der Rat beauftragt die Verwaltung die Planung der Fuß- und Radwegerampe an der rechtsrheinischen nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke am Auenweg unter Berücksichtigung der **Variante 1** mit einer Verbindung in **Richtung Auenweg** bis zur Vergabe (Leistungsphase 6 HOAI) weiterzuverfolgen.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die Deutsche Bahn AG.

2. Gleichzeitig wird die Verwaltung beauftragt die weiterführende Fuß- und Radwegbrücke zur Überbrückung des Auenweges mit anschließender Rampe zur Luise-Straus-Ernst-Straße (MesseCity) bis zur Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vorzubereiten.
3. Der Rat beschließt zur Finanzierung der unter Punkt 2 genannten Maßnahme die außerplanmäßige Bereitstellung und gleichzeitige Freigabe einer investiven Auszahlungsermächtigung in Höhe von 1,2 Mio. € im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, in der Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, bei der Finanzstelle 6901-1202-1-0270, Fuß- und Radwegerampe Hohenzollernbrücke, im Haushaltsjahr 2020.

Die Deckung erfolgt durch entsprechende Wenigerauszahlungen im o. g. Teilfinanzplan, in der Teilplanzeile 8, bei der Finanzstelle 6901-1202-0-0310, Grunderneuerung der Mülheimer Brücke.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

Ja, investiv Investitionsauszahlungen 1,2 Mio. €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja s. Förderung

 ___%

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

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen _____ €
 b) Sachaufwendungen etc. _____ €
 c) bilanzielle Abschreibungen _____ €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge _____ €
 b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten _____ €

Einsparungen:**ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen _____ €
 b) Sachaufwendungen etc. _____ €

Beginn, Dauer

Auswirkungen auf den Klimaschutz **Nein** **Ja, positiv** (Erläuterung siehe Begründung) **Ja, negativ** (Erläuterung siehe Begründung)**Begründung:****Bestandssituation**

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom 10.09.2009 (Vorlagen-Nr. 0914/2009) wurde die Verwaltung mit der Planung einer barrierefreien Geh- und Radwegebrücke vom Eingangsbereich der Koelnmesse bis zur Hohenzollernbrücke beauftragt.

Da seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke schon zu diesem Zeitpunkt angedacht war, aber noch keine belastbare Planung des Gleisbereiches vorlag, wurde die Planung des Rampen- und Brückenbauwerks zurückgestellt.

Seit 2017 haben sich die Planungen der DB AG konkretisiert. Im Zuge des Ausbaus des Bahnknotens Köln (Projekt S11 – Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke) sollen unter anderem im nördlichen Bereich des Bahnhofs Köln Messe/Deutz zwei zusätzliche Gleise und ein Mittelbahnsteig errichtet werden. Aus diesem Grund ist es erforderlich, die bestehende Fahrrad- und Fußwegerampe vom rechtsrheinischen Widerlager der Hohenzollernbrücke zum Auenweg sowie die Spindeltreppe zum Charles-de-Gaulle-Platz abzurechen. Diese Bauwerke sind von der DB AG durch neue Bauwerke zu ersetzen.

Die Verwaltung hat im Jahr 2018 die Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt, um die Vereinbarkeit der langfristigen Planung der Stadt Köln bezüglich des Ausbaus des Radwegenetzes mit der Planung der DB AG sicher zu stellen.

Im Rahmen dieser Studie wurde der Bereich zwischen Kennedy-Ufer und dem Tunnel zu den Aufgängen zu den Gleisen der DB AG (A-Passage) und zur Stadtbahn im Bereich der MesseCity (B-Passage) betrachtet. Die architektonische Gestaltung des Rampen- und Brückenbauwerks ist nicht Gegenstand der durchgeführten Untersuchung und muss im weiteren Verlauf der Planung festgelegt werden.

Stand der Planung

In der Machbarkeitsstudie wurde zwischen zwei Teilbauwerken unterschieden:

- Fuß- und Radwegrampe von der Hohenzollernbrücke zum Auenweg
- Weiterführende Fuß- und Radwegbrücke zur Überbrückung des Auenweges mit anschließender Rampe zur Luise-Straus-Ernst-Straße (MesseCity)

Grundsätzlich wurde bei den Bauwerken mit einer Nutzbreite von mindestens 4,50 m und einer Geländerhöhe von 1,30 m geplant. Um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, wurde für die Rampen von einer Unterteilung in 6,00 m lange Abschnitte mit jeweils 5 % Längsneigung ausgegangen, die von Zwischenpodesten mit 1,50 m Länge und 1,5 % Längsneigung unterbrochen werden. Diese Rampenneigungen wurden am 02.07.2018 mit den Behindertenverbänden vorabgestimmt.

Aufgrund der bestehenden Randbedingungen ist eine Projektbearbeitung unabhängig von dem Ausbauprojekt der S-Bahnstammstrecke durch die DB AG nicht zielführend. Die Planung, Genehmigung und Bauausführung kann technisch und wirtschaftlich sinnvoll nur in enger Abstimmung mit der DB AG erfolgen.

Es ist daher vorgesehen, dass die weitere Planung parallel für beide Teilbauwerke in enger Abstimmung mit der DB AG erfolgt. Es wird ein gemeinsames Genehmigungsverfahren für beide städtischen Teilbauwerke und die S-Bahn-Erweiterung angestrebt. Weiterhin soll die anschließende Bauausführung gleichzeitig für die städtischen Teilbauwerke und die S-Bahn-Erweiterung federführend durch die DB AG erfolgen. Zu der Kostenteilung und Projektkoordinierung sind mit der DB AG separate Vereinbarungen zu treffen.

Fuß- und Radwegrampe zum Auenweg

In der Machbarkeitsstudie wurden für die Fuß- und Radwegrampe zum Auenweg verschiedene Varianten untersucht und hinsichtlich der Kosten, der entfallenden Bäume und Parkplätze sowie des Trassierungskomforts bewertet. Hierbei haben sich die Varianten 1 und 2 als Vorzugsvarianten herausgestellt.

- **Variante 1 (siehe Anlagen 2 und 3)**
Der Fuß- und Radweg führt ähnlich des jetzigen Verlaufs in Ost-West-Richtung bis zum Auenweg. Die abgehende Rampe schwenkt dabei unmittelbar nach dem Brückenpodest parallel zur weiterführenden Fuß- und Radwegbrücke zur MesseCity aus und wird dann unter das weiterführende Bauwerk geführt. Diese Rampenvariante weist eine Gesamtlänge von ca. 160 m auf. Durch die Errichtung der Fuß- und Radwegrampe zum Auenweg und der weiterführenden Fuß- und Radwegbrücke entfallen im Bereich des südlichen Charles-de-Gaulle-Platzes 17 Bäume und 20 Parkplätze.
- **Variante 2 (siehe Anlagen 4 und 5)**
Die Rampe schwenkt nach dem Brückenpodest aus und wird, sobald die lichte Durchfahrts- höhe von 2,50 m unter der weiterführenden Fuß- und Radwegbrücke zur MesseCity erreicht ist, in Richtung Rheinufer zum Kennedy-Ufer geführt. Die Rampe in Richtung Kennedy-Ufer

weist eine Gesamtlänge von ca. 170 m auf. Durch die Errichtung der Fuß- und Radwegrampe in Richtung Rheinufer (Variante 2) und der weiterführenden Fuß- und Radwegbrücke entfallen im Bereich des südlichen Charles-de-Gaulle-Platzes 20 Bäume und 6 Parkplätze.

Variantenbewertung

Die Varianten 1 und 2 sind in Hinblick auf die Baukonstruktion und die Baukosten annähernd als gleichwertig zu betrachten. Es wird erwartet, dass die Verkehrsströme verstärkt in Richtung Rheinufer verlaufen werden. Daher ist die Variante 2 mit dem Fußpunkt der Rampe in der Nähe des Rheinufer aus Sicht der Verwaltung zu bevorzugen.

Weiterführenden Fuß- und Radwegbrücke zur Überbrückung des Auenweges mit anschließender Rampe zur Luise-Straus-Ernst-Straße (MesseCity)

Die weiterführende Trasse des Fuß- und Radweges wird über eine Brücke parallel zu den geplanten S-Bahngleisen über den Auenweg und die Fernbahngleise des Bahnhofs Köln Messe/Deutz (tief) geführt und hat eine Gesamtlänge von ca. 290 m. Im Anschluss an das Brückenbauwerk wird eine Rampe in Richtung der Luise-Straus-Ernst-Straße geführt. Da die Planungen der Außenbereiche der MesseCity und die Planungen der DB AG in diesem Bereich zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage zur endgültigen Nutzung des Platzes zulassen, werden die Lage und die Gestaltung des Rampenbauwerks im Zuge der weiteren Planungen festgelegt. Die Wegeführung für (Groß-) Messen ist ergänzend zu betrachten. Die DB Station & Service hat Anregungen zu einer alternativen Lage der Rampe vorgelegt, diese werden zurzeit verwaltungsintern geprüft.

Eine mögliche Erweiterung der Fernbahngleise im Bahnhof Köln Messe/Deutz (tief) ist bei der weiteren Planung des Ingenieurbauwerks zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde zunächst ein gerader Rampenverlauf in Ost-West-Richtung parallel zu den geplanten S-Bahngleisen angenommen. Die Rampe hat hierbei eine Gesamtlänge von ca. 160 m. Der Fußpunkt der Rampe bei dieser Variante liegt ca. 55 m westlich des Eingangs zum Stadtbahntunnel, so dass es hier nicht zu Kollisionen im Verkehr der Rampe mit den querenden Fahrgästen kommt.

Bei der weiteren Planung ist die langfristige Fortführung des Fuß- und Radweges über die Deutz-Mülheimer-Straße in Richtung Kalk zu berücksichtigen.

Zeitplanung

Die weiteren Planungen müssen von der Verwaltung eng mit den Planungen der DB AG zum Ausbau der S11/S-Bahn-Stammstrecke abgestimmt werden und sind terminlich an die Zeitplanung der DB AG gekoppelt. Es ist beabsichtigt, beide Teilbauwerke gleichzeitig mit dem Ausbau der S11/S-Bahn-Stammstrecke auszuführen. Über den Baubeginn und die Bauzeit können aus diesem Grund noch keine gesicherten Angaben gemacht werden.

Vor Beginn des Rückbaus der vorhandenen Rampe zum Auenweg soll, zur bauzeitlichen Nutzung des Geh- und Radweges auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke am Rampenbeginn Nähe Kennedy-Ufer, eine neue provisorische Treppenanlage mit Fahrradschiebehilfe durch die DB AG errichtet werden.

Externe Vergabe

Es ist vorgesehen, die Planungsleistungen für die Objekt- und Tragwerksplanung mit der Architektenleistung für beide Teilbauwerke gemeinsam an ein externes Büro zu vergeben.

Im Rahmen der Grundlagenermittlung und Vorplanung, gemäß Honorarordnung für Architekten und

Ingenieure (HOAI), sind vom ausgewählten Büro Gestaltungsvarianten zu den Brücken und Rampen auszuarbeiten, die den politischen Gremien im Rahmen einer Entscheidungsvorlage vorgestellt werden. Mit der Planung soll nach Vergabe der Planungsleistungen Ende 2020 begonnen werden.

Für den Bereich der MesseCity wurden Wettbewerbsverfahren zur Fassadengestaltung durchgeführt. Um diese Bemühungen an der Nahtstelle zwischen der KölnMesse, dem Bahnhof Köln Messe/Deutz und der MesseCity weiter zu unterstützen, wird auch für die in den Stadtraum zu integrierenden Fuß- und Radwegebrücken ein Qualifizierungsverfahren empfohlen. Die Vorgaben aus dem städtischen Gestaltungshandbuch einschließlich der Bedeutungsräume werden bei der weiteren Planung berücksichtigt

Eine Nutzung der Flächen unterhalb der Ingenieurbauwerke wird begrüßt und wird im weiteren Verfahren geprüft.

Kosten

Die Kosten wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie ermittelt. Bei den nachfolgenden Angaben handelt es sich um prognostizierte Kostenorientierungswerte, jeweils unter der Annahme, dass beide Teilbauwerke gleichzeitig realisiert werden. Bei einer getrennten Ausführung muss aufgrund des Wegfalls von Synergieeffekten mit einer deutlichen Erhöhung der Gesamtkosten gerechnet werden. Weitere Kosten für ein Qualifizierungsverfahren, die Baufeldfreimachung sowie eventuelle Leitungsumlegungen und weitere unvorhersehbare Rahmenbedingungen sind hierin nicht berücksichtigt und werden im Rahmen der nächsten Planungsschritte und mit weiteren Baugrunderkundungen näher analysiert.

Rampe zum Auenweg

Der prognostizierte Kostenorientierungswert für Variante 1 beträgt rund 3 Mio. € brutto. Hierin sind Planungskosten in Höhe von rund 500.000 € brutto enthalten.

Der prognostizierte Kostenorientierungswert für Variante 2 beträgt rund 2,8 Mio. € brutto. Hierin sind Planungskosten in Höhe von rund 450.000 € brutto enthalten.

Weiterführende Fuß- und Radwegbrücke zur MesseCity

Der prognostizierte Kostenorientierungswert beträgt rund 7 Mio. € brutto. Hierin sind Planungskosten in Höhe von rund 1,2 Mio. € brutto enthalten.

Finanzierung und Kostenanteil der Stadt Köln

Der Neubau einer **Rampe zum Auenweg** (Planungsabschnitt 1 der DB in Köln Messe-Deutz) ist durch die S-Bahn-Gleiserweiterung bedingt. Hier wird für Planung und Bau der Rampe ein „1 zu 1 – Ersatz“ zu Grunde gelegt. Die Kosten hierfür trägt die DB AG. Etwaige Mehrkosten für einen möglichen Zusatznutzen, den Anschluss an das weiterführende Bauwerk der städtischen Planung (Überführung der Gleise Köln Messe/Deutz [tief] Richtung städtischer Tunnel), Gestaltungsaspekte etc. werden über eine separate Vereinbarung zur Kostenteilung und Projektkoordination zwischen Stadt und DB AG zugewiesen.

Die **weiterführende Fuß- und Radwegbrücke** ist alleinig von der Stadt Köln zu finanzieren. Entsprechende Vereinbarungen mit der DB AG müssen noch erstellt werden.

Die Planungskosten für alle Leistungsphasen der HOAI für die weiterführende Fuß- und Radwegebrücke und die Rampe an der MesseCity betragen insgesamt rund 1,2 Mio. €. Zur Umsetzung der Maßnahme ist eine außerplanmäßige Mittelbereitstellung in Höhe von 1,2 Mio. € im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, in der Teilplanzeile 8 - Auszahlung für Baumaßnahmen,

bei der Finanzstelle 6901-1202-1-0270, Fuß- und Radwegerampe Hohenzollernbrücke im Haushaltsjahr 2020 erforderlich.

Die Deckung erfolgt entsprechend der erforderlichen Mittel innerhalb des o. g. Teilfinanzplanes, in der gleichen Teilplanzeile, bei der Finanzstelle 6901-1202-0-0310, Grunderneuerung der Mülheimer Brücke. Auf Grund von Anpassungen der Bauabläufe bei der Grunderneuerung der Mülheimer Brücke ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt absehbar, dass die dort im Haushaltsplan 2020/2021 veranschlagten Mittel nicht, wie ursprünglich geplant, in voller Höhe abfließen werden.

Förderung:

Die Verwaltung prüft derzeit, welche Fördermittel zur Finanzierung der Projektkosten akquiriert werden können.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich Rad- und Fußverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt der Brücken- bzw. Rampenneubau zu einer Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen

Anlage 1 - Gesamtübersichtslageplan Projekte im Bereich der Hohenzollernbrücke

Anlage 2 - Lageplan Variante 1

Anlage 3 - Ansicht und 3D- Ansicht Variante 1

Anlage 4 - Lageplan Variante 2

Anlage 5 - Ansicht und 3D-Ansicht Variante 2