

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV P+R-Palette im Zuge der 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn****hier: Erweiterter Planungsbeschluss sowie Freigabe von investiven****Auszahlungsermächtigungen im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV des Hj. 2016 bei der Finanzstelle 6902-1202-2-5102, P&R-Anlage im Zuge der N/S-Stadtbahn 3. BA****Beschlussorgan**

Rat

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	07.11.2016
Verkehrsausschuss	08.11.2016
Stadtentwicklungsausschuss	10.11.2016
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	14.11.2016
Rat	17.11.2016

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, die Planung der im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zu errichtenden P+R-Palette im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses (Anlagen 1-2) und der Vorentwurfsplanung (Anlagen 3- 16) weiter zu verfolgen, und die Maßnahme bis zur Ausschreibung vorzubereiten.

Weiterhin beschließt der Rat folgende Ausstattungen in die Anlage zu integrieren:

- Förderanlage (Aufzug)
- Öffentliche barrierefreie WC-Anlage
- Videoüberwachung im gesamten Gebäude und nicht nur im Bereich der Fluchttreppenhäuser sowie im Bereich der Stellplätze für Frauen
- Zusätzliche Treppenanlage als Ergänzung zu den Fluchttreppenhäusern

Gleichzeitig beschließt der Rat zur Sicherstellung der Planung die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 516.136,81 € bei der Finanzstelle 6902-1202-2-5102, P&R-Anlage im Zuge N/S-Stadtbahn 3.BA, Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen, Hj. 2016.

Die Voraussetzungen der vorläufigen Haushaltsführung gem. § 82 GO NRW sind erfüllt, da es sich hierbei um eine Fortführungsmaßnahme handelt.

**Alternative:**

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, die Planung der im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zu errichtenden P+R-Palette im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses und der Vorentwurfsplanung weiter zu verfolgen, und die Maßnahme bis zur Ausschreibung vorzubereiten.

Das Gebäude wird entsprechend der erforderlichen Mindeststandards ausgestattet.

- Auf die Installation einer Förderanlage (Aufzug) wird verzichtet. Es werden lediglich die baulichen Vorkehrungen getroffen, um im Falle einer Aufstockung die dann nach § 39 BauO NRW erforderliche Aufzugsanlage nachrüsten zu können.
- Verzicht auf eine öffentliche barrierefreie WC-Anlage
- Videoüberwachung nur in den gesetzlich vorgeschriebenen Bereichen
- Verzicht auf eine zusätzliche Treppenanlage

Gleichzeitig beschließt der Rat zur Sicherstellung der Planung die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 516.136,81 € bei der Finanzstelle 6902-1202-2-5102, P&R-Anlage im Zuge N/S-Stadtbahn 3.BA, Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen, Hj. 2016.

Die Voraussetzungen der vorläufigen Haushaltsführung gem. § 82 GO NRW sind erfüllt, da es sich hierbei um eine Fortführungsmaßnahme handelt.

**Wiedervorlageverzicht**

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf die Wiedervorlage, wenn der Stadtentwicklungsausschuss uneingeschränkt zustimmt.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	14.280.000,00	___ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	_____	€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2019 - 2020**

a) Personalaufwendungen	_____	€
b) Sachaufwendungen etc.	_____	€
c) bilanzielle Abschreibungen	<u>400.000,00</u>	€

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam):****ab Haushaltsjahr:**

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

**Einsparungen:****ab Haushaltsjahr:**

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

Beginn, Dauer \_\_\_\_\_

**Begründung****1. Grundsätzliches**

Mit Ratsbeschluss vom 29.01.2008 wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd unter Berücksichtigung einer P+R-Anlage im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd weiterzuführen.

Die P+R-Palette wird am Verteilerkreis Köln Süd an der zukünftigen Endhaltestelle Arnoldshöhe errichtet. Geplant ist ein 5-stöckiges Gebäude mit halbgeschossiger Anordnung. Dabei wird die unterste Ebene als Kellergeschoss ausgeführt. Eine integrierte Schallschutzwand gewährleistet den erforderlichen Lärmschutz für die benachbarte Bebauung.

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses am 04.12.2012 wurde der Bedarf für die externe Beauftragung der Objektplanung mit eingeschlossenem Wettbewerb festgestellt. Im Frühjahr 2013 wurde der Wettbewerb durchgeführt und als dessen Ergebnis das Büro LHVH Architekten mit der weiteren Objektplanung (Leistungsphase 1-4, Lph. 5 optional) beauftragt.

**2. Siegerentwurf Wettbewerb / Gestaltung:**

Wichtig für die Durchführung des integrierten Architektenwettbewerbs war zum damaligen Zeitpunkt der reduzierte bauliche Eingriff in den Grüngürtel unter Berücksichtigung einer zurückhaltenden Parkhausarchitektur und einer ausreichend räumlichen Distanz zur angrenzenden Wohnbebauung an der Heidekaul.

Auf dem Gelände befindet sich zurzeit die Tennisanlage sowie das Vereinsheim des Tennisclubs Arnoldshöhe. Die Tennisanlage soll auf dem Grundstück verbleiben, daher wird eine Fläche für sechs Tennisplätze inklusive Clubhaus für eine gemeinsame Unterbringung von Parkhaus und

Tennisclub an gleicher Stelle freigehalten.

Der Entwurf des Wettbewerbssiegers LHVH Architekten bildet eine P+R-Palette in Split-Level-Bauweise über fünf Obergeschosse und ein halbes Untergeschoss ab. Hierbei können ca. 540 PKW-Stellplätze ermöglicht werden. Zusätzlich sind in einer integrierten Fahrradabstellanlage rund 85 Stellplätze für Fahrräder vorgesehen. Bereits während des Wettbewerbs war bekannt, dass die in der Auslobung geforderte Anzahl von 600 bis 650 Stellplätzen in dem Entwurf des Büros LHVH Architekten nur über weitere Geschosse erreicht werden kann. Man hat sich aufgrund des guten Gesamtkonzepts trotzdem für den Entwurf des Büros LHVH Architekten mit zum damaligen Zeitpunkt 563 Stellplätzen entschieden. Im Verlauf des Planungsprozesses hat sich aufgrund von Anpassungen des Grundrisses, die auch aus dem Beteiligungsprozess resultieren, eine weitere Reduzierung der Stellplätze auf 540 ergeben. Eine deutliche Veränderung der Grundrissgestaltung ergab sich unter anderem durch Eingehen auf das Anliegen der Bewohner der Heidekaul die ursprünglich geplante Ausfahrt auf die Heidekaul in Richtung Bonner Straße zu verlegen. Die Anzahl von 600 Stellplätzen ließe sich durch eine Aufstockung des Gebäudes oder den Bau eines Untergeschosses realisieren. Auf die Möglichkeit einer Aufstockung soll ebenfalls aus Rücksicht auf die Anwohner zunächst verzichtet werden. Um auf einen möglichen Mehrbedarf an Stellplätzen reagieren zu können, wird das Gebäude jedoch so ausgebildet, dass eine Aufstockung um zwei weitere Geschosse mit zusätzlichen 110 Stellplätzen technisch möglich ist. Auf die Realisierung eines Untergeschosses wird aus Kostengründen verzichtet.

Es handelt sich bei dem Gebäude um einen 95 m x 35 m großen Baukörper, dessen Fassade aus senkrecht stehenden Lärchenholzlamellen (ca. 16/10 cm) besteht. Durch die zurückhaltende Farbgebung des Lärchenholzes und seine natürliche Farbveränderung (Versilberung) ordnet sich das Parkhaus in den Grüngürtel ein. Das Dach der Parkpalette wird als Gründach ausgeführt.

### **3. Verkehrsführung:**

Die Zufahrt zur P+R-Palette erfolgt über die Militärringstraße (Anlage 17) auf Höhe der untersten Parkebene auf Ebene -1. Die Ausfahrt erfolgt südlich der „Heidekaul“ über die Bonner Straße in Höhe Parkebene +/- 0.

Die Verkehrsführung innerhalb des Gebäudes erfolgt im Split-Level-System über Rampen. Es liegen sich hierbei zwei Parkebenen gegenüber, die um ein halbes Geschoss versetzt sind

### **4. Verknüpfung zur 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn:**

Es besteht das dringende Erfordernis, die P+R-Palette zeitgleich mit der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn fertig zu stellen, da das für den Betrieb der Stadtbahn zwingend erforderliche Bahnstromunterwerk der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) in die P+R-Palette integriert werden soll. Sollte die zeitgleiche Fertigstellung nicht gewährleistet sein, ist das Unterwerk alternativ an einem anderen Standort außerhalb der P+R- Palette zu errichten.

Ein abgestimmter Standort sowie eine rechtliche Grundlage hierfür sind nicht vorhanden. Für die Planung eines ausgelagerten Unterwerkes würden zusätzliche Planungs- und Baukosten entstehen. Zudem müsste der Alternativstandort nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses über einen Antrag auf Planänderung bei der Bezirksregierung Köln eingereicht werden. Parallel ist eine Baugenehmigung über die Verwaltung zu beantragen.

Des Weiteren ist eine zeitgleiche Inbetriebnahme der 3. Baustufe und der P+R-Anlage auch deshalb anzustreben, da ohne P+R-Palette Parksuchverkehre in den angrenzenden Wohnvierteln Volksparksiedlung und Marienburg erwartet werden.

Dieser Effekt wurde beispielsweise in Weiden im Bereich der Schulstraße beobachtet, als die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 dort endete (1. Bauabschnitt) und ohne P+R-Anlage in Betrieb genommen wurde.

Zudem wird sich die prognostizierte Entlastung um 1.500 Fahrten/Tag durch die P+R-Anlage nicht einstellen. Diese Entlastung ergibt sich dadurch, dass Kfz-Fahrten zwischen Umland und Innenstadt und umgekehrt durch die zukünftige P+R-Anlage reduziert werden. Die Nutzer der P+R-Anlage fahren dann vom Umland bis zur P+R-Anlage, und können dort auf die Stadtbahn umsteigen. Auf dem Rückweg wird aus der Innenstadt mit der Stadtbahn bis zur P+R-Anlage gefahren und erst dann auf das private Fahrzeug umgestiegen.

In einem Gutachten zur P+R-Palette wurde ein Potential von ca. 600 Stellplätzen ermittelt. Dabei reicht das Einzugsgebiet über Hürth, Brühl und Bornheim bis in den Norden von Bonn.

Die Hauptmotivation von Autofahrern für P+R ist oftmals das Fehlen von Stellplätzen am Zielort. Dies trifft bei der Bonner Straße bereits ab dem Raderberg- bzw. Bayenthalgürtel zu und verschärft sich zunehmend in Richtung Innenstadt.

## **5. Tennisanlage des Tennisclubs Arnoldshöhe:**

Auf dem Gelände der zukünftigen P+R-Palette befindet sich die Tennisanlage sowie das Vereinsheim des Tennisclubs Arnoldshöhe. Die Anlage kann aufgrund der Baumaßnahme nicht in ihrer heutigen Lage auf dem Gelände verbleiben. Sie soll daher mit dem Parkhaus am gleichen Standort gemeinsam untergebracht und durch eine neue Anlage ersetzt werden. Insgesamt sind sechs neue Spielplätze sowie ein neues Vereinsheim vorgesehen.

Die Tennisanlage ist nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Sobald die entsprechenden Planungen abgeschlossen sind und aktualisierte Kosten vorliegen, erfolgt diesbezüglich eine weitere Beschlussvorlage an die politischen Gremien der Stadt Köln.

## **6. Ausstattung der P+R-Palette:**

### **6.1. Aufzug:**

Eine barrierefreie Nutzung der gesamten P+R-Palette kann nur durch einen Aufzug gewährleistet werden. Aus diesem Grund und zur Steigerung der Benutzerfreundlichkeit erhält die P+R-Palette einen Aufzug.

Bei einem Verzicht auf die Aufzugsanlage müssten die Behindertenstellplätze aus Gründen der Barrierefreiheit im Erdgeschoss angeordnet werden. Die Frauenparkplätze befinden sich dann auf Ebene -1 und sind nicht direkt durch den Garagenwart einsehbar. Für die Frauenstellplätze ist damit nach SBauVO eine Videoüberwachung erforderlich. Um die geplante WC-Anlage barrierefrei erreichen zu können, ist ebenfalls ein Aufzug erforderlich. Das Errichten einer solchen WC-Anlage ist freiwillig.

#### Lage der Behindertenparkplätze in Ebene +/- 0,0:

- Kein Aufzug erforderlich, da Ein-/ Ausgänge barrierefrei erreichbar.
- Anordnung der Frauenparkplätze in Ebene -1.
- Videoüberwachung der Frauenparkplätze lt. Sonderbauverordnung (SBauVO) erforderlich.

#### Lage der Behindertenparkplätze in Ebene -1:

- Aufzug erforderlich, um die Ein-/ Ausgänge barrierefrei erreichen zu können (Anfahrt über Rampen ist nicht möglich).
- Die Frauenparkplätze würden dann in Ebene +/- 0,0 angeordnet, auf eine Videoüberwachung könnte verzichtet werden.
- Spätestens im Falle einer Aufstockung des Gebäudes um zwei weitere Etagen würde nach §39 der Landesbauordnung (LBO) ein Aufzug erforderlich.

Die Kosten für die Förderanlage (Aufzug) betragen ca. 185.000 €.

Auf die Installation einer Förderanlage (Aufzug) kann je nach Lage der Behindertenstellplätze verzichtet werden. Die baulichen Vorkehrungen müssen getroffen werden, um im Falle einer Aufstockung die dann nach § 39 BauO NRW erforderliche Aufzugsanlage nachrüsten zu können.

### **6.2. Öffentliche barrierefreie WC-Anlage:**

Neben den betrieblich notwendigen Toiletten für das Fahrpersonal der KVB und den Garagenwart sollen öffentliche barrierefreie WCs (jeweils ein Damen- und ein Herren-WC) vorgesehen werden. Das Errichten einer solchen WC-Anlage ist freiwillig und dient der Steigerung der Benutzerfreundlichkeit.

Die Kosten für eine öffentliche WC-Anlage betragen voraussichtlich 24.000 €.

Auf die WC-Anlage kann verzichtet werden. Die Anordnung eines zusätzlichen Stellplatzes wäre möglich.

### **6.3. Zusätzliche Treppenanlage:**

Zusätzlich zu den erforderlichen Fluchttreppenhäusern soll im Gebäude eine offene Treppenanlage vorgesehen werden. Diese würde den Innenraum des Parkhauses öffnen und mit Tageslicht versorgen sowie die Einsehbarkeit und damit die soziale Sicherheit insgesamt verbessern (Vermeidung von „Angsträumen“). Diese Treppe dient der Steigerung der Benutzerfreundlichkeit und nicht als Fluchttreppenhaus.

Die Kosten für die Treppenanlage betragen ca. 65.000 €.

Auf die Treppenanlage kann verzichtet werden. Die Anordnung von 10 zusätzlichen Stellplätzen wäre möglich.

### **6.4. E-Mobility:**

Das Gebäude wird mit Vorrichtungen zur späteren Installation für E-Mobility (Auto und Fahrräder) ausgestattet (Leerrohre).

### **6.5. Videoanlage:**

In den Kosten ist eine Videoüberwachung folgender Bereiche vorgesehen:

- Frauenparkplätze
- Behindertenparkplätze
- Treppenhäuser

Bei Anordnung der Frauenparkplätze auf der Ebene+/- 0 könnte auf eine Videoüberwachung verzichtet werden (siehe hierzu auch Punkt 6.1). Um die Sicherheit innerhalb des Gebäudes zu erhöhen, ist es jedoch sinnvoll, eine Videoüberwachung für das gesamte Gebäude vorzusehen.

In den Kosten enthalten: (Videoüberwachung der Frauen- und Behindertenparkplätze, Treppenhäuser)	90.000 €
Videoüberwachung nur der Fluchttreppenhäuser	- 65.000 €
Videoüberwachung nur der Fluchttreppenhäuser und Frauenparkplätze	- 33.000 €
Videoüberwachung im gesamten Gebäude	+ 100.000 €

Eine Videoüberwachung ist nach SBauVO §125 (3) nur im Bereich der Frauenparkplätze erforderlich falls diese nicht direkt durch den Garagenwart einsehbar sind. Auf die Überwachung weiterer Bereiche kann verzichtet werden.

## 7. Externe Vergaben:

Für eine Fortführung der Planung werden folgende externe Vergaben erforderlich:

- Prüfstatiker ca. 90.000 €
- SIGEKO zur Planungsphase ca. 4.000 €
- Die Objektplanung ist bis Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) optional sowohl im Vertrag des Büros LHVH Architekten sowie im Vertrag des Generalplaners der 3. Baustufe BPR enthalten. Spätestens ab Leistungsphase 6 (Vorbereitung der Vergabe) wird die Planung durch den Generalplaner BPR übernommen.
- Die Tragwerksplanung ist bis Leistungsphase 6 im Vertrag des Generalplaners BPR enthalten.
- Die Planung der Technischen Gebäudeausrüstung (TGA) ist bis Leistungsphase 6 sowie optional bis Leistungsphase 9 (Objektbetreuung) im Vertrag des Generalplaners BPR enthalten

Nach Vorliegen dieses Beschlusses wird das weitere Vorgehen mit dem RPA abgestimmt.

## 8. Zeitplanung:

Aufgrund der Verknüpfung zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn und der Integration des für den Betrieb der KVB erforderlichen Bahnstromunterwerks muss die P+R-Palette zur Inbetriebnahme der 3. Baustufe fertig gestellt sein. Der aktuelle Zeitplan sieht einen Baubeginn Ende 2018 vor, die Bauzeit beträgt ca. 12 Monate

## 9. Kosten:

Sowohl die 3-Geschossigkeit (der Wettbewerbssieger liegt darüber) als auch eine ursprünglich vorgesehene Kostendeckelung von 3 Mio. € anrechenbarer Kosten sollten nach Durchführung eines Rückfragekolloquiums am 08.03.2013 keine Obergrenze für den Architektenwettbewerb bilden. Die 3 Mio. € anrechenbare Kosten stellten einen ersten Kostenansatz dar. Hier wurden die Kosten der Quartiersgarage Severinsviertel (Fertigteileelement), ein zur P+R-Palette vergleichbares Objekt, als Grundlage gewählt.

Im Rahmen der an den Architektenwettbewerb anschließenden Bietergespräche hatte das Büro LHVH Architekten für den vorgelegten Entwurf zum damaligen sehr frühen Zeitpunkt bereits eine mündliche Kostenangabe über etwa 5,4 Mio. € abgegeben. Mittlerweile liegt eine fundierte Kostenschätzung der Planungs- und Baukosten in Höhe von 12 Mio € (netto), dies entspricht rd. 14,3 Mio. € brutto, auf Grundlage einer vertieften Planung und Berücksichtigung der Randbedingungen im Projekt vor. Hierin enthalten sind Kosten für die Baugrubenherstellung, die Bauwerksgründung, die Außenwandbekleidung aus Lärchenholz, eine Aufzugsanlage sowie erhöhte Kosten für die Tragwerkskonstruktion und die Deckenbeläge insgesamt. Zusätzlich ergeben sich aus den Anforderungen an den Schallschutz und die hieraus resultierende geschlossene westliche Fassade erhöhte Anforderungen an die technische Ausstattung des Gebäudes nach Sonderbauverordnung (SBauVO). Die P+R-Palette ist z. B. wegen der geschlossenen Fassade mit einer flächendeckenden Brandmeldeanlage auszustatten. Die Ausstattung des Gebäudes mit den erforderlichen Mindeststandards (Alternative 1) bedeutet eine Reduzierung der Kosten um ca. 355.000 €. Eine weitere massive Reduzierung ist aufgrund der Anforderungen aus der SBauVO nicht möglich.

Die Gesamtsumme teilt sich auf in 2,0 Mio. € Planungskosten und 10,0 Mio. € Baukosten. Die Hauptpositionen aus der Kostenschätzung der Baukosten sind folgende:

Kosten der Baukonstruktion:	<b>7.900.000 €</b>
Gründung:	800 000 €

	8
Außenwände mit Holzfassade:	1.900.000 €
Innenwände:	500.000 €
Decken (inkl. Gussasphaltdeckschicht)	3.800.000 €
Dächer:	600.000 €
Baukonstruktive Einbauten	300.000 €
Technische Anlagen:	<b>1.600.000 €</b>
(inkl. Aufzugsanlage, Brandmeldeanlage, Lüftung, etc.)	
<u>Außenanlagen und Erschließung:</u>	<b>500.000 €</b>
Gesamtsumme der Baukosten (netto):	10.000.000 €

## 10. Finanzierung:

Der von der Stadt Köln zu finanzierende investive Anteil auf Basis der zuvor genannten Gesamtkosten beträgt rd. 14,3 Mio. € brutto. Bis zum 31.12.2015 wurden von dem städtischen Anteil bereits Planungskosten in Höhe von 256.177,36 € brutto abgerechnet, so dass rd. 14.024.000 € zu finanzieren sind. Der Betrieb gewerblicher Art Stadtbahn der Stadt Köln verrechnet im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung mit der Finanzverwaltung NRW die Mehrwertsteuer. Für die Finanzierung ist allerdings diese mit einzubeziehen.

Die voraussichtlich benötigten Investitionsmittel sind im HPL-Entwurf 2016/2017 inkl. mittelfristiger Finanzplanung im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV unter Finanzstelle 6902-1202-2-5102, Stadtbahn Rhein-Sieg, Nord-Süd, 3. Betriebsabschnitt - Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen wie folgt berücksichtigt:

<u>Finanzstelle 6902-1202-2-5102, P&amp;R-Anlage im Zuge der N/S-Stadtbahn 3. BA</u>	
Auszahlungsermächtigungen aus Vorjahr	508.032,64 €
Haushaltsansatz 2016	500.000,00 €
Haushaltsansatz 2017	3.000.000,00 €
Finanzplanung 2018	6.000.000,00 €
Finanzplanung 2019	4.024.000,00 €
Finanzplanung 2020	<u>0,00 €</u>
	14.032.032,64 €

Darüber hinaus werden die mit der Umsetzung der Maßnahme verbundenen ergebniswirksamen Aufwendungen und Erträge ab dem Haushaltsjahr 2019 im Teilergebnisplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV des HPL-Entwurfs 2018 eingeplant.

## 11. Förderung

Die P+R Palette wurde durch den Zuwendungsgeber Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) nicht in das aktuelle Förderprogramm aufgenommen. Ende März eines jeden Jahres besteht zwar die Möglichkeit das „Interesse an der Weiterführung der Maßnahme“ unter Inanspruchnahme von Fördermitteln beim Zuwendungsgeber zu bestätigen, allerdings hat der ZV NVR darauf hingewiesen, dass das ÖPNVG in der derzeit gültigen Fassung zum 31.12.2017 ausläuft und der ZV NVR die bis dahin gesetzlich gesicherten, sowie die bis 2019 zu erwartenden Mittel durch ausgewählte Fördermaßnahmen nahezu vollumfänglich gebunden hat. Die Förderung der zuvor genannten Maßnahme ist daher nach aktuellem Stand nicht möglich. Der aktuelle Entwurf der Landesregierung zum 8. ÖPNV-ÄndG befindet sich jedoch schon im parlamentarischen Verfahren. Mit einer Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Landtags NRW wird für den Spätsommer / Herbst 2016 gerechnet.

Die endgültige Darstellung der Finanzierung und der Förderung dieser Maßnahme erfolgt erst im Rahmen des Baubeschlusses voraussichtlich im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2018.

## 12. IVC

Eine Bedarfsanerkennung im Rahmen des IVC (Investitionscontrolling) ist nicht mehr erforderlich, da für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn unter Berücksichtigung eine P+R Anlage bereits der Planungsbeschluss am 29.01.2008 gefasst wurde.

### **13. Dringlichkeitsbegründung**

Um die Planung für die P+R Palette fortzuführen und den angestrebten Baubeginn Ende 2018 im Rahmen der Zeit-Maßnahmen-Planung gewährleisten zu können, bedarf es eines Beschlusses des Rates Ende 2016, da ansonsten eine Verzögerung der Planung von mehreren Monaten entsteht, wodurch der Baubeginn in Frage gestellt wird.

#### Anlagen

1. Wettbewerbsplan LHVH Blatt 1
2. Wettbewerbsplan LHVH Blatt 2
3. Vorentwurfsplanung Ansicht Süd-Nord
4. Vorentwurfsplanung Ansicht Ost-West
5. Vorentwurfsplanung Grundriss Untergeschoss
6. Vorentwurfsplanung Grundriss Erdgeschoss
7. Vorentwurfsplanung Grundriss 1. Obergeschoss
8. Vorentwurfsplanung Grundriss 2. Obergeschoss
9. Vorentwurfsplanung Grundriss Dachgeschoss
10. Vorentwurfsplanung Grundriss Dachaufsicht
11. Vorentwurfsplanung Grundriss 3. Obergeschoss
12. Vorentwurfsplanung Schnitt F-F\_G-G
13. Vorentwurfsplanung Schnitt H-H
14. Vorentwurfsplanung Schnitt A-A\_B-B
15. Vorentwurfsplanung Schnitt C-C\_D-D
16. Vorentwurfsplanung Schnitt E-E
17. Vorabzug Entwurf Lageplan Zufahrtsbereich