

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Machbarkeitsstudie auf Grundlage des Verkehrsgutachtens Mülheimer Süden -
Planungsbeschluss sowie Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen
hier: Finanzstelle 6601-1201-9-8620, Mülheimer Süden, Erschließung**

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss Finanzausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	13.11.2018
Stadtentwicklungsausschuss	15.11.2018
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	29.11.2018
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	06.12.2018
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	10.12.2018
Verkehrsausschuss	11.12.2018
Finanzausschuss	17.12.2018

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Planung der folgenden Netzelemente und Maßnahmen der Vorzugsvariante aus dem Verkehrsgutachten Mülheimer Süden weiter zu entwickeln, gegebenenfalls planrechtlich zu sichern und die Finanzierung sicherzustellen:
 - Netzelement 1: Ausbau einer Querspange zwischen der Deutz-Mülheimer Straße und dem Bergischen Ring als Verlängerung des Auenwegs
 - Netzelement 2: Ausbau der Querspange Auenweg/Deutz-Mülheimer Straße auf Höhe der Adam-Stegerwald-Straße (Planstraße Euroforum)
 - Netzelement 3: Verbindung der Deutz-Mülheimer Straße zum Pfälzischen Ring (Verbindung über den Messeparkplatz 21)
 - Netzelement 4: Östlicher Ringschluss, der aus folgenden Einzelmaßnahmen besteht:
 - Neue Verbindungsrampe vom Östlichen Zubringer zum Deutzer Ring,
 - Durchbindung Westumgehung Kalk bis Karlsruher Straße,
 - Straßenbauliche, markierungstechnische und signaltechnische Maßnahmen an den Knotenpunkten Westumgehung Kalk/Gummersbacher Straße, Walter-Pauli-Ring/Kalker Hauptstraße/Deutzer Ring und Pfälzischer Ring/Karlsruher Straße.

- Neubau der Stadtbahntrasse: Deutz-Mülheimer Straße zwischen Messekreisel und Bergischem Ring

2. Der Finanzausschuss beschließt – vorbehaltlich des Inkrafttretens der Haushaltssatzung 2019 – die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen für die Planung der Netzelemente 3 und 4 in Höhe von 500.000 € im Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze bei Finanzstelle 6601-1201-9-8620, Mülheimer Süden, Erschließung, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, Haushaltsjahr 2019.

Alternative: keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	1.400.000,00	€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____	€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> 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

Begründung:**1. Ausgangslage/Anlass:**

Im Rahmen der Vorbereitung des Werkstattverfahrens zur Entwicklung im Gebiet Mülheimer Süden inklusive Hafen, die unter anderem zu erheblichen verkehrlichen Veränderungen insbesondere bezüglich des Verkehrsaufkommens führt, hat die Verwaltung im Jahre 2013 die Erstellung eines Verkehrsgutachtens in Auftrag gegeben. Der Inhalt des Gutachtens war die Untersuchung der Verkehrserschließung des Gebietes und der verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz. Der räumliche Umfang ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Für die verkehrliche Beurteilung im Gutachten 2013 wurde die innere Erschließung anhand der städtebaulichen Vorgaben für alle Verkehrsträger [Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierter Individualverkehr (MIV)] berücksichtigt und im umliegenden Verkehrsnetz untersucht. Im Werkstattverfahren selbst wurde die innere verkehrliche Erschließung mit einer konsequenten Verknüpfung der Fuß- und Radwege und eine Grünplanung innerhalb, aber auch außerhalb des Plangebietes entwickelt.

Zusammenfassend haben bereits die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens aus dem Jahre 2013 gezeigt, dass die Abwicklung der zukünftigen Verkehre im Mülheimer Süden nur durch die Erächtigung des Straßennetzes umsetzbar ist.

Mittlerweile wurde die Baudichte stark erhöht (s. Tabelle 2), so dass die Überarbeitung des vorliegenden Gutachtens aus 2013 erforderlich wurde. Ergänzend wurde ein Mobilitätskonzept für die Neuentwicklung des Mülheimer Südens erarbeitet. Hier wurden zusätzlich Maßnahmen zur Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes vorgeschlagen. Dem Konzept wurden die Ziele aus dem Strategiepapier „Köln mobil 2025“ zugrunde gelegt.

Bezüglich der Erschließung des Gebietes hat die Untersuchung aus 2013 zur Erweiterung des öffentlichen Personennahverkehrsangebotes durch eine zusätzliche Buslinie geführt. Sie ist zum Fahrplanwechsel 2017/2018 eingerichtet worden. Des Weiteren ist für die Abwicklung der prognostizierten Verkehre zwingend eine im Vergleich zum Busbetrieb leistungsfähigere Stadtbahnverbindung durch das Gebiet auf der Deutz-Mülheimer Straße zu entwickeln. Im Rahmen der Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW wurden für das Stadtgebiet Köln eine Reihe von wichtigen Maßnahmen des Stadtbahnaus- und -neubaus angemeldet (vgl. ÖPNV-Roadmap, Vorlage Nr. 0606/2018). Darin sind auch die **Stadtbahnanbindung Mülheim Süd** und die Weiterführung nach Stammheim/Flittard enthalten.

2. Empfehlungen des Verkehrsgutachtens und ausgewählte Varianten der Entwicklung des Straßennetzes

Das umfangreiche Verkehrsgutachten aus 2013 zum Workshop beinhaltete die Abschätzung des Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklungen und der Verkehrsumlegung der Gesamtverkehre auf das Straßennetz. Daraus ergaben sich verschiedene Szenarien, mit Aussagen zu deren verkehrlicher Auswirkungen sowie die grundsätzliche Machbarkeit. Darüber hinaus wurde auch die Machbarkeit der Stadtbahntrasse in der nördlichen Deutz-Mülheimer Straße mit positivem Ergebnis geprüft.

Bei den analysierten 11 Szenarien (A bis I) und den dabei entwickelten Lösungen wurde zunächst das Verkehrsaufkommen einer Messe mit durchschnittlichem Messeverkehr (Normalmesse) berücksichtigt.

Das Verkehrsgutachten (2013) hat unter den verkehrlichen Gesichtspunkten die Lösungen der Szenarien E und I als sinnvoll empfohlen. Beide Lösungen wurden noch zusätzlich auf die Abwicklung der Verkehrsmengen während einer Großmesse überprüft.

In der nachfolgenden Tabelle sind die ausgewählten Szenarien mit den jeweils vorgeschlagenen Netzelementen zusammengefasst.

Tabelle 1

	Verkehrsaufkommen		Netzelemente							
			N2	Durchbindung Brügelmannstr.	N1		N4	N3	N5	
	ÖV-Erschl. heute	ÖV-Erschl. optimiert Stadtbahn	Planstraße Euroforum Nord		Verlängerung Auenweg Hauptvariante	Verlängerung Auenweg Alternative	Ringschluss Ost	Überfahrt P21	Südrampen Zoobrücke	Nordrampen Zoobrücke
Sz E	-	x	x	x	x	-	x	x	-	-
Sz I	-	x	x	x	x	-	-	x	x	-

Die Zusammenfassung der Erläuterung aus dem Gutachten ist der Anlage 2 zu entnehmen. Das Netzelement Durchbindung der Brügelmannstraße entfällt, da mit dem Parkhaus der Koelnmesse keine Durchbindung mehr möglich ist.

In der vertieften Betrachtung dieser Vorlage wird **Szenario E** als **Variante A** (siehe Anlage 3A) und **Szenario I** als **Variante B** (siehe Anlage 3B) bezeichnet.

2.1 Fortschreibung der Machbarkeitsstudie zum Werkstattverfahren Mülheimer Süden aus dem Jahr 2013

Die Notwendigkeit der Fortschreibung des im Jahre 2013 erstellten Verkehrsgutachtens ergab sich vor allem aufgrund der nachfolgend aufgeführten städtebaulichen Entwicklungen:

- Verdichtung des Plangebietes Mülheimer Süden von 460.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) auf 679.500 m².

Tabelle 2

	2013	2017
Gebiete	Teilsumme Baufeld aus Wohnen in BGF, Büro/Gewerbe, Bildung Schule, Einzelhandel in BGF (m ²)	Teilsumme Baufeld aus Wohnen in BGF, Büro/Gewerbe, Bildung Schule, Einzelhandel in BGF (m ²)
Cologneo I	87.000	101.300
Cologneo II	48.000	98.400
Otto-Langen-Quartier	77.000	94.000
Lindgens-Areal	43.000	64.000
Deutz AG	170.000	321.800
Hafenstraße	29.000	0
Restflächen	6.000	0
Teilsummen	460.000	679.500
Differenz 2017-2013		+ 219.500,00
Differenz in % 2017-2013		+ 48%
Gesamt BGF	460.000	679.500

- Reduzierung der Stellplätze im Plangebiet durch verbesserte Fuß- und Radwegeverbindungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes, neue ÖPNV-Anbindung in der Deutz-Mülheimer Straße und neue Buslinie in 2017 sowie Carsharing und Maßnahmen aus den Mobilitätskonzepten für die einzelnen Baufelder.
- Veränderte städtebauliche Entwicklungen im Umfeld:
 - Koelnmesse 3.0 Masterplan inkl. neues Parkhaus der Koelnmesse,
 - TH Köln, Campus Köln,
 - Hallen-Kalk,
 - Ehemaliger Kaufhof Kalk,
 - AWB Ansiedlung,
 - Huwald Gelände (Robertstraße),
 - OSMAB Gewerbe,
 - TÜV Rheinland,
 - Strabag,
 - Deutzer Hafen.

Die Lage dieser städtebaulichen Vorhaben ist in der Anlage 1 zum Kapitel 1 (Ausgangslage) dargestellt.

In den beiden Varianten A und B wurden der verkehrlichen Betrachtung die prognostizierten Mehrverkehre zugrunde gelegt. Die Zunahme des Verkehrs wurde unter Berücksichtigung der Aufsiedlung von 679.500 m² Bruttogeschossfläche und einer Großmesse als Worst Case Szenario berechnet. Die Zusammenfassung des fortgeschriebenen Verkehrsgutachtens ist als Anlage 9 beigefügt.

Entsprechend der Empfehlung des Gutachters können die zusätzlichen Verkehre durch eine konsequente Förderung des Umweltverbundes, bestehend aus neuer Stadtbahnerschließung und einem Mobilitätskonzept, zufriedenstellend abgewickelt werden. Die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes lassen eine Stellplatzreduzierung um 50 % zu, die ihrerseits notwendige Voraussetzung zur weiteren Reduzierung des Pkw-Quell- und Zielverkehrs ist.

Zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes müssen laut der Empfehlung des Gutachtens darüber hinaus zusätzliche Netzelemente und Maßnahmen im vorhandenen Straßennetz realisiert werden.

Nachfolgend aufgeführte Netzelemente sind gleichermaßen für beide Varianten A und B erfor-

derlich (siehe Anlage 3):

- Netzelement 1: Ausbau einer Querspange zwischen der Deutz-Mülheimer Straße und dem Bergischem Ring als Verlängerung des Auenwegs. Die Trasse soll durch einen Bebauungsplan gesichert werden.
- Netzelement 2: Ausbau der Querspange Auenweg/Deutz-Mülheimer Straße auf Höhe der Adam-Stegerwald-Straße (Planstraße Euroforum Nord). Die Trasse ist durch einen Bebauungsplan gesichert.
- Netzelement 3: Verbindung Deutz-Mülheimer Straße zum Pfälzischen Ring (Verbindung über den Messeparkplatz 21). Der Umbau ist ohne ergänzendes Planverfahren möglich.
- Neubau der Stadtbahntrasse Deutz-Mülheimer Straße (Anlage 7): Es ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

2.2 Mobilitätskonzept

Neben dem beschriebenen Verkehrsgutachten wurde für die Realisierung der Hochbauprojekte ein Mobilitätskonzept entwickelt, welches für alle Investoren verpflichtend zur Umsetzung kommen soll (siehe Anlage 10).

Die Kernelemente des Mobilitätskonzepts sind:

- Realisierung der Stadtbahnerweiterung,
- Einbindung in das übergeordnete Radwegenetz,
- Fahrradabstellanlagen, Bedarf nach Richtzahl und Erhöhung auf Basis der Wohnnutzung um 20 % zur gezielten Förderung des Radverkehrs,
- Bike und Ride,
- Bike-und Lastenradsharing,
- Carsharing, Bedarf von 5 Stellplätzen pro 1.000 Bewohner inkl. E-Ladestationen,
- Entwicklung von Mobilitätsstationen.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept kann eine Reduzierung auf 50% der Stellplätze im Plangebiet für die einzelnen Baufelder erreicht werden.

2.3 Variantenvergleich der Varianten A und B

Es zeigt sich, dass die Maßnahmen der Variante A (Anlage 3A) gegenüber der Variante B (Anlage 3B) verkehrlich großräumigere Wirkung haben und zu ausreichenden Verkehrsentlastungen der kritischen Bereiche führen. Dagegen wirkt die Variante B verkehrlich nur sehr begrenzt (Anlage 8). Aus verkehrlicher Sicht ist die Variante A gegenüber der Variante B vorzuziehen.

Mit der Machbarkeitsstudie wurden die Varianten A und B auch auf ihre Umsetzbarkeit, unter Berücksichtigung baulicher Aufwände, der Auswirkungen auf das Umfeld und Grunderwerb, überprüft. Die Umsetzbarkeit der Variante A ist unkritisch. Die Variante B erfordert deutlich höhere Investitionen und es wird Grunderwerb erforderlich.

Für die Variante A entstehen Planungskosten in Höhe von ca. 1.400.000 €. Die Gesamtkosten aus Planungs- und Baukosten belaufen sich bei dieser Variante sehr grob geschätzt auf ca. 7.050.000 €.

Für die Variante B entstehen Planungskosten in Höhe von ca. 4.700.000 €. Die Gesamtkosten aus Planungs- und Baukosten dieser Variante belaufen sich sehr grob geschätzt auf ca. 23.550.000 €.

Alle Kostenangaben basieren auf der Machbarkeitsstudie und stellen erste Abschätzungen dar. Im Verlauf der detaillierten Planung wird eine Konkretisierung der Kosten möglich.

Die Tabelle gibt die Kostenschätzung und Kostenträger der Netzelemente für Varianten A und B an.

Netzelemente	1	2	3 Baukosten	4 Baukosten	5 Baukosten	Kosten Gesamt*
Kostenträger	Investoren	Investoren	Stadt Köln	Stadt Köln	Stadt Köln	Stadt Köln
Kosten Variante A	nicht bekannt	nicht bekannt	1.050.000 €	4.600.000 €	X	7.050.000 €
Kosten Variante B	nicht bekannt	nicht bekannt	1.050.000 €	X	17.800.000 €	23.550.000 €

* Gesamtkosten inkl. Planungskosten

Resümee:

Die **Variante B** wird nicht weiter verfolgt wegen

- der geringeren verkehrlichen Gesamtwirkung,
- den kritischen Auswirkungen durch den Grunderwerb,
- den Auswirkungen im Umfeld (die **Variante B** würde Eingriffe am Rheinpark zur Folge haben, für die erforderliche Trasse wären Baumfällungen, Stützmauern und Aufschüttungen notwendig),
- der weitreichenden städtebaulichen Auswirkungen der sehr umstrittenen südlichen Rampen,
- der erforderlichen sehr hohen Investitionen.

Die **Variante A** wird **Vorzugsvariante** und soll umgesetzt werden.

2.4 Beschreibung und Wirkung der Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante (Variante A) beinhaltet neben den o. a. Netzelementen 1, 2 und 3 noch das Netzelement 4 - die Schaffung des sogenannten Östlichen Ringschlusses. Das Netzelement 4 besteht aus folgenden Maßnahmen (siehe Anlage 3A):

- Neue Verbindungsrampe vom Östlichen Zubringer zum Deutzer Ring (Anlage 4);
- Neue Rampenbauwerke von der Westumgehung Kalk zur Durchbindung Westumgehung Kalk bis zur Karlsruher Straße (Anlage 4.1);
- Straßenbauliche, markierungstechnische und signaltechnische Maßnahmen an den Knotenpunkten Westumgehung Kalk/Gummersbacher Straße, Walter-Pauli-Ring/Kalker Hauptstraße/Deutzer Ring und Pfälzischer Ring/Karlsruher Straße (Anlagen 4.1 bis 4.3).

Der o. a. Östliche Ringschluss führt zu einer wesentlichen Entlastung des vorhandenen Straßennetzes im Bereich Östlicher Zubringer, Deutz-Mülheimer Straße und Messekreisel. Damit kann der zusätzliche Verkehr aus dem Entwicklungsgebiet Mülheimer Süden weitgehend verträglich abgewickelt werden.

Die Verbindungsrampe vom Östlichen Zubringer zum Deutzer Ring ist einspurig und schmiegt sich an die vorhandene Abfahrt vom Deutzer Ring in Richtung Östlichen Zubringer an. Der vorhandene Radweg wird planfrei überfahren und die Anbindung an den Deutzer Ring erfolgt ohne Aufweitung auf die heutige rechte Fahrspur (siehe Anlage 4).

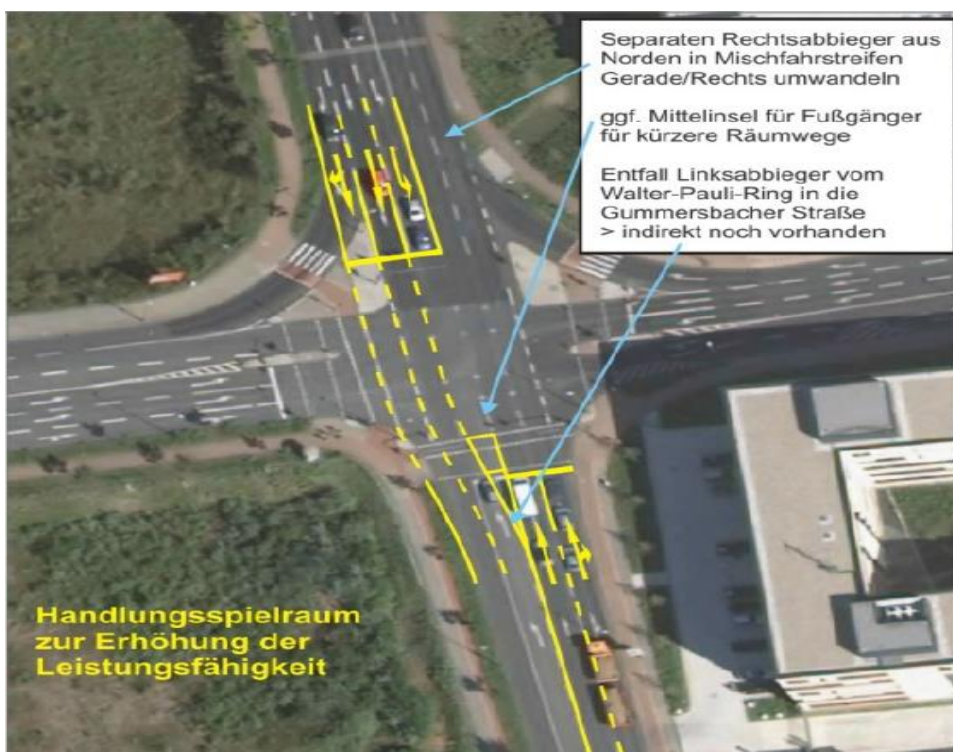
Für den LKW-Messeverkehr ist die Verlängerung der Westumgehung Kalk keine alternative Route, da sie aufgrund der Höhenbegrenzung (3,7 m bzw. 3,2 m) der Brückenbauwerke der DB AG auf der Karlsruher Straße für den LKW-Verkehr zur Köln Messe ungeeignet ist.

Mit dem Östlichen Ringschluss wird eine neue wichtige Verbindungsachse geschaffen. Verkeh-

re, die ansonsten die Strecke durch Deutz und die hoch belasteten Knoten Justinianstraße/Opladener Straße/Deutz-Mülheimer Straße und Messekreisel nutzen würden, können unmittelbar vom Östlichen Zubringer über den Deutzer Ring und die Karlsruher Straße zum Pfälzischen Ring fahren. Dies reduziert nach Berechnung des Verkehrsgutachters auch die Verkehrsbelastung im Zentrum von Kalk, trotz der dort vorgesehenen Aufsiedlung.

Durch die zukünftige städtebauliche Entwicklung im Mülheimer Süden wird ohne Östlichen Ringschluss die Verkehrsbelastung besonders im Bereich der Deutz-Mülheimer Straße zwischen Opladener Straße und Messekreisel zunehmen. Mit dem Östlichen Ringschluss wird diese Achse trotz Aufsiedlung entlastet.

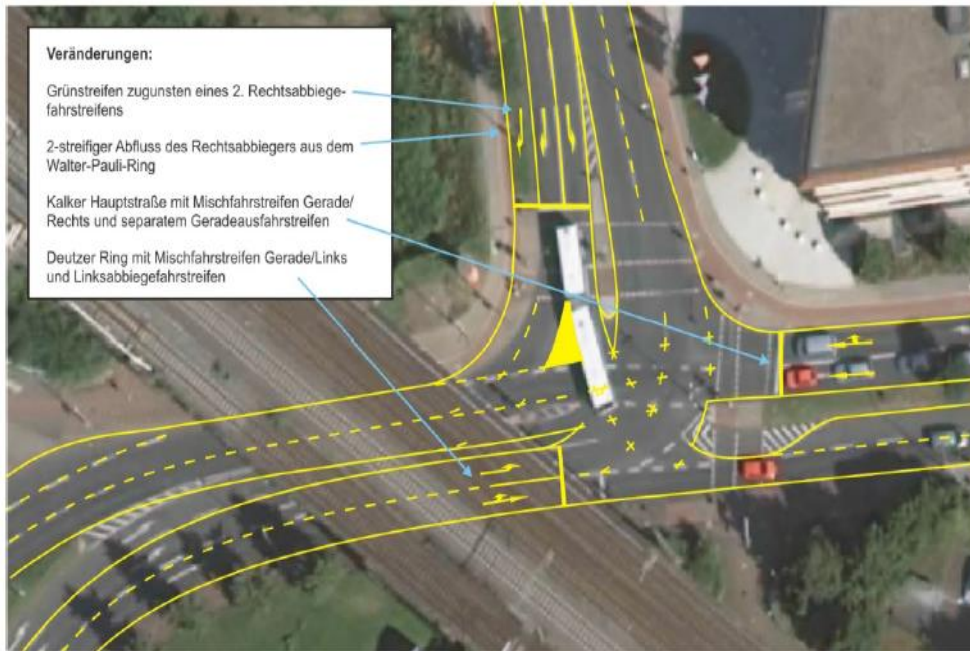
Auch ohne den Östlichen Ringschluss ist, bedingt durch die gesamte städtebauliche Entwicklung im Rechtsrheinischen an den Knoten Walter-Pauli-Ring/Gummersbacher Straße und Walter-Pauli-Ring/Kalker Hauptstraße (s. untere Abbildungen) eine Überlastung festzustellen. Nur mit der Ertüchtigung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen lässt sich die Verkehrsqualität in der Morgen- und Abendspitze in ausreichendem Maß verbessern.



Anmerkung:
Die heutige Fußgängerführung wird zu 100 % von den zu Fuß Gehenden beachtet.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit am Knoten Walter-Pauli-Ring/Gummersbacher Straße führt zu der Empfehlung den Linksabbieger aus Richtung Süden entfallen zu lassen. Seine Belastung ist heute vergleichsweise gering und es bestehen gute alternative Fahrtrouten. Der Entfall des Linksabbiegers ermöglicht besonders in der Morgenspitze längere Freigabezeiten in der Hauptrichtung. Für den querenden Fußverkehr soll eine Mittelinsel hergestellt werden.

Am Knotenpunkt Walter-Pauli-Ring/Kalker Hauptstraße/Deutzer Ring sind straßenbauliche, markierungstechnische und signaltechnische Veränderungen erforderlich, um die Verkehrsbelastung besser abwickeln zu können. Zu nennen sind:



- Änderung der Querschnittsaufteilung unterhalb des Brückenbauwerks Deutzer Ring mit jeweils zwei Fahrstreifen in Hauptrichtung,
- Ausbau eines zweiten Rechtsabbiegefahrstreifens am Walter-Pauli-Ring,
- Anpassung der Verkehrsinsel im östlichen Ast der Fußgängerquerung Kalker Hauptstraße und Schaffung einer neuen Verkehrsinsel zwischen den Rechtsabbiegespuren mit jeweils zwei Fahrstreifen und der Linksabbiegespur Walter-Pauli-Ring,
- Schaffung eines Mischfahrstreifens im östlichen Ast der Kalker Hauptstraße in Fahrtrichtung Innenstadt.

Dieses Konzept ermöglicht notwendige signaltechnische Verbesserungen unter den zu erwartenden Verkehrsbelastungen.

Bei der Variante A (Vorzugsvariante) sind für die Verlängerung der Westumgehung Kalk bis zur Karlsruher Straße zwei Rampenbauwerke von der vorhandenen Anschlussstelle der Westumgehung Kalk erforderlich (siehe Anlage 4.1.).

Die Auswirkungen der straßenbaulichen Anpassungen auf das Umfeld sind gering. Die Verlängerung der Westumgehung Kalk bis zur Karlsruher Straße liegt im Schatten der vorhandenen Bahntrasse und des Kalkbergs. Dieses Bauvorhaben ist städtebaulich unkritisch und belastet keine anliegende Wohnbebauung. Für die neue Anbindung an die Karlsruher Straße ist eine neue Lichtsignalanlage erforderlich. Die Anpassungen der Kreuzungen Karlsruher Straße/Pfälzischer Ring, Walter-Pauli-Ring/Gummersbacher Straße und Walter-Pauli-Ring/Kalker Hauptstraße haben grundsätzlich sehr geringe städtebauliche Auswirkungen, da es sich hauptsächlich um kleinere straßenbauliche Anpassungen handelt.

3. Stadtbahnanbindung

Im Zuge der Entwicklung des Mülheimer Südens wurde für die ÖPNV-Erschließung der Bau einer Stadtbahn auf der Deutz-Mülheimer Straße untersucht. Es handelt sich um die Verlängerung der vorhandenen Stadtbahntrasse in Richtung Norden, die heute am Messekreisel nur in den Pfälzischen Ring abzweigt.

Die Untersuchung hat ergeben, dass aufgrund der benötigten Fläche die einzige Möglichkeit der Realisierung der Stadtbahntrasse ein straßenbündiger Bahnkörper ist, bei dem Stadtbahn und Kfz-Verkehr weitestgehend eine gemeinsame Fahrbahn nutzen. Lediglich an größeren Knotenpunkten kann eine Separierung von Stadtbahn und Pkw-Verkehr erfolgen. Die Streckenführung ist rund 2,0 km lang und es sind drei Haltestellen in diesem Bereich vorgesehen (siehe Anlage 7).

Im ersten Schritt wurde demnach die Erstellung der Kostenschätzung seitens der Investoren in Auftrag gegeben. Die erste grobe Kostenannahme zeigt, dass die Gesamtkosten für die Stadtbahnmaßnahme bei etwa 32.000.000 € liegen. Im weiteren Verfahren zur Realisierung des Gebietes Mülheimer Süden wurde die Bereitschaft signalisiert, dass sich alle Investoren an der Finanzierung des gesamten Vorhabens beteiligen.

Die Förderfähigkeit der Stadtbahnmaßnahme ist derzeit in Abstimmung, da es sich weitgehend um einen straßenbündigen Bahnkörper handelt, der gemäß den Vorgaben Bundes-GVFG nicht förderfähig ist. Verwaltung und KVB werden die Fördermöglichkeiten bei Bund und Land sowie mit dem Zuwendungsgeber Nahverkehr Rheinland GmbH eruieren.

4. Kosten

Die Finanzierung der Netzelemente 1 und 2 erfolgt durch die Investoren im Rahmen der Umsetzung der Vorhaben Deutz Areal (Netzelement 1) und Euroforum Nord/Cologneo I (Netzelement 2). Die Machbarkeit der Verbindung Deutz-Mülheimer Straße zum Pfälzischen Ring (Netzelement 3) ist der Anlage 5 und die grobe geschätzten Kosten der Bau- und Planungskosten in Höhe von 1.300.000 € der Anlage 5.1 zu entnehmen. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenschätzung“ und bereits erkennbaren Risiken (u. a. Baugrund, Bestandsbauwerke etc.) können sich bis zur Kostenfeststellung noch Abweichungen von bis zu 50 % ergeben.

Die Kostenschätzung für die Schaffung des östlichen Ringschlusses (Netzelement 4) ergibt sich aus den Maßnahmen, die in den Anlagen 4. bis 4.3 dargestellt sind. Sie setzt sich aus den grobe geschätzten Kosten für die Rampenbauwerke, den Straßenneubau, die straßenbaulichen Anpassungen und den signaltechnischen Maßnahmen zusammen und beträgt ca. 5.750.000 € aus Bau- und Planungskosten (siehe Anlage 6).

Somit werden für die Maßnahmen der Vorzugsvariante (Netzelemente 3 und 4) nach heutiger grober Kostenschätzung städtische Finanzmittel in Höhe von etwa 7.050.000 € benötigt. Die zuvor genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenschätzung. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenschätzung“ und bereits erkennbaren Risiken (u. a. Baugrund, Bestandsbauwerke etc.) können sich bis zur Kostenfeststellung noch Abweichungen von bis zu 50 % ergeben.

Für die Stadtbahnerweiterung auf der Deutz-Mülheimer Straße werden etwa 32 Mio. € Investitionsmittel benötigt. Planungskosten sind darin noch nicht enthalten.

Die erforderlichen investiven Haushaltsmittel für die Planung der Maßnahme sind im Rahmen des Haushaltsplan-Aufstellungsverfahrens 2019 ff. im Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze bei Finanzstelle 6601-1201-9-8620, Mülheimer Süden, Erschließung, in Höhe von 500.000 € für das Hj. 2019 sowie in Höhe von 350.000 € für das Hj. 2020 eingeplant worden. Noch fehlende Auszahlungsermächtigungen werden im Rahmen des Hpl.-Anmeldeverfahrens 2020 im Rahmen des bestehenden Budgets berücksichtigt.

Nach Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme wird in zukünftigen Haushaltsplänen ein entsprechender Ansatz für die jährlichen Abschreibungen (Teilplanzeile 14) budgetneutral berücksichtigt.

5. Schritte nach dem Planungsbeschluss

- Erstellen der Entwurfs- und Ausführungsplanung für die Netzelemente 1 und 2 durch die Investoren. Für das Netzelement 1 sollten diese Planungen vor Aufstellung des Bebauungsplanes voraussichtlich in 2020 abgeschlossen sein. Die Erstellung der Planung für das Netzelement 2 ist in 2019 vorgesehen.
- Aufgrund der verkehrlichen Verzahnung von Netzelement 3 und der Stadtbahn ist die Planung der Verbindungstrasse der Deutz-Mülheimer Straße zum Pfälzischen Ring (Netzelement 3) nur mit der Stadtbahnplanung gemeinsam möglich. Es wird angestrebt, die Planungsleistung kurzfristig zu vergeben. Um das Verfahren zu beschleunigen, wird unter Beachtung der Vergabekriterien eine Beauftragung durch die Investoren geprüft. Die Planungskosten würden auf die Gesamtfinanzierung der Investorengemeinschaft angerechnet.
- Die Beauftragung der Entwurfs- und Ausführungsplanung für Netzelement 4 erfolgt durch die Verwaltung.
Nach dem Planungsbeschluss werden die notwendigen Maßnahmen zur Angebotseinholung eingeleitet. Die Teilauftragsvergabe soll in 2019 starten und dann fortgeführt werden.

6. Auflistung der Anlagen

Anlage 0	Begründung der Dringlichkeit
Anlage 1	Räumlicher Umfang der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung und Lage der städtebaulichen Entwicklungen
Anlage 2	Zusammenfassung des verkehrlichen Gutachtens aus 2013
Anlage 3	Netzelemente 1-3 (beide Varianten A und B)
Anlage 3A	Variante A
Anlage 3B	Variante B
Anlage 4	Maßnahmen des Netzelementes 4
Anlage 4.1	Maßnahmen des Netzelementes 4
Anlage 4.2	Kreuzungsanpassung aus Netzelement 4
Anlage 4.3	Kreuzungsanpassung aus Netzelement 4
Anlage 5	Netzelement 3 bauliche Machbarkeit
Anlage 5.1	Kostenschätzung, Netzelement 3
Anlage 6	Kostenschätzung, Netzelement 4
Anlage 7	Straßenbahnanbindung Deutz-Mülheimer Straße
Anlage 8	verkehrliche Wirkung Varianten A und B
Anlage 9	Zusammenfassung Fortschreibung Verkehrsgutachten 2018
Anlage 10	Mobilitätskonzept