



X öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Neugestaltung östliche Königsallee

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordnete Cornelia Zuschke

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 3	19.05.2026	Anhörung
Bezirksvertretung 1	22.05.2026	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	24.06.2026	Vorberatung
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	01.07.2026	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	06.07.2026	Vorberatung
Rat	16.07.2026	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung für das Projekt „Neugestaltung östliche Königsallee“ die Planung durchzuführen und eine Kostenberechnung zu erstellen. Die Planung enthält neben der Aufwertung der Aufenthaltsqualität einen Radweg in zwei Richtungen.

Sachdarstellung:

Vorläufige Gesamtkosten* (brutto)	10.010.400,- EUR
--	------------------

* Gesamtkosten ohne Berücksichtigung einer evtl. Baupreissteigerung

Bedarfslage

Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung am 09.06.2022 Leitsätze zur Zukunft der Königsallee beschlossen (Vorlage APS/036/2022). Die Verwaltung wurde beauftragt, die weitere Entwicklung der Königsallee auf der Grundlage der Leitsätze zu unterstützen.

Ein wesentliches Ziel der baulichen Weiterentwicklung besteht darin, ihre Funktion als stadtbildprägender Freiraum der Düsseldorfer Innenstadt zu stärken und ihre Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern. Durch eine hochwertige Gestaltung, die Schaffung attraktiver Räume für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie eine gezielte Förderung des Radverkehrs soll die Kö als vielseitiger Begegnungs- und Aufenthaltsort weiterentwickelt werden. Ein weiterer zentraler Bestandteil ist die Einrichtung eines separaten, in beide Richtungen befahrbaren Radwegs, vorzugsweise auf der Ostseite, um eine sichere und leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr zu gewährleisten. Gleichzeitig wird die Außengastronomie in angemessener Weise in das denkmalgeschützte Stadtbild integriert, um die gastronomische Vielfalt und Aufenthaltsqualität zu steigern.

Belange und Hinweise der Interessengemeinschaft Königsallee (IG Kö), insbesondere zur Gestaltung des Radweges, zur Nutzung des Multifunktionsstreifens sowie zu funktionalen Anforderungen, wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Sie werden im weiteren Planungsprozess weiter konkretisiert und in aktuell laufenden Gesprächen mit der IG Kö sowie einzelnen Teilgruppen weiter abgestimmt und fortentwickelt.

Derzeit gibt es auf der Ostseite der Königsallee einen in Asphaltbauweise hergestellten Streifen entlang des Kö-Grabens. Dieser ursprünglich als Radweg gebaute Weg entspricht von seiner baulichen Ausgestaltung jedoch nicht den Anforderungen des Radverkehrs und ist somit für eine regelmäßige Benutzung durch Fahrradfahrer in beide Fahrtrichtungen nicht geeignet. Dieser Weg ist behelfsweise als „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ausgeschildert, um das Radfahren für alle zu ermöglichen, denen eine Mitbenutzung der Fahrbahn zu unsicher erscheint. Am Kö-Graben entlang gibt es neben diesem Asphaltweg bis zum Geländer eine wassergebundene Wegedecke als Fußgängerbereich. Insbesondere bei Nässe werden diese Flächen von Fußgängern regelmäßig gemieden, was dazu führt, dass dann ausschließlich der Asphaltweg von Fußgängern in Anspruch genommen wird. Die gemeinsame Nutzung der gleichen Fläche von Fußgängern und Radverkehr führt aufgrund der starken Frequentierung sehr häufig zu Konflikten. Die Dauerzählstelle für Radverkehr auf der Ostseite der Königsallee (Grabenseite im Seitenraum) nördlich der Steinstraße erfasste im vergangenen Jahr im gesamtstädtischen Vergleich (16 Zählstellen) überdurchschnittlich viele Radfahrende pro Tag. Obwohl sich die Zählstelle im Seitenraum (Gehweg mit Fahrrad frei) befindet und Radfahrende auf der Fahrbahn bei der Zählung nicht erfasst werden, liegt die Zählstelle auf Platz 5 der insgesamt 16 Dauerzählstellen. Der Bedarf an einer in beide Richtungen befahrbaren und vom Fußverkehr unabhängigen Radverkehrsanlage ist insofern gegeben. Die Königsallee ist Bestandteil des Radbezirksnetzes im Stadtbezirk 1.

Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die verkehrliche Neuordnung der östlichen Königsallee ermöglicht es, wesentliche Punkte der Leitsätze zur Weiterentwicklung des öffentlichen Raumes und den Themen Grün, Klima und Nachhaltigkeit auf der Kö umzusetzen:

Der Wassergraben und die Baumalleen stellen ein herausragendes Freiraumpotential mit hoher Gestaltqualität dar, das es zu sichern gilt. Neben ihrer ökologischen und denkmalpflegerischen Bedeutung stellen sie einen wichtigen Beitrag zur Aufenthaltsqualität dar. Ergänzende Pflanzungen und Möglichkeiten zur

Standortverbesserung der Bäume werden untersucht und in der weiteren Planung konkretisiert.

Die Aufenthaltsqualität auf der sog. „Grabenseite“ wird auch durch die Neuordnung des Radverkehrs auf der Ostseite erheblich verbessert. Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgänger*innen werden durch die Neuordnung vermieden und Freiraum für temporäre Nutzungen gewonnen. Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs wird die bisher dadurch verursachte Barrierewirkung reduziert.

Der Bau des Radwegs bietet die Chance, den angrenzenden Pflanzstreifen sowohl ökologisch aufzuwerten als auch gestalterisch zu verbessern. Dabei hat der Erhalt der bestehenden Bäume Priorität. Zu Gunsten einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im urbanen Raum wird der Straßenraum neu geordnet. Demnach soll klassisches Parken hauptsächlich auf dem neu geplanten Längsparkstreifen auf der Grabenseite stattfinden. Auf der östlichen Seite wird der bestehende Längsparkstreifen zu einem Multifunktionsstreifen für verschiedene Nutzungsmöglichkeiten wie Außengastronomie, temporäre Bespielung bei Veranstaltungen und für Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Angebote, Anlieferung, Kurzzeitparken, Valet-Parken) umgebaut.

Die Ausweisung von Flächen zur Errichtung von Pavillons im Stil der bestehenden Kioske im Kö-Design durch private Betreiber und mobile Gastronomieanbieter können das gastronomische Angebot erweitern.

Gestalterisch soll dieser Bereich das hochwertige Pflastermaterial des Gehweges –Herschenberger Granit – aufgreifen und so optisch zu einer Verbreiterung des Fußgängerbereiches werden.

Die Implementierung dieses Multifunktionsstreifens zielt darauf ab, die Aufenthaltsqualität im urbanen Raum zu erhöhen, die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen und weiteren funktionellen Anforderungen (z.B. Lieferverkehr) gerecht zu werden.

Zur Belebung von Bereichen, die nicht gastronomisch genutzt werden, können neue Sitzmöbel als Weiterentwicklung der typischen Kö-Möblierung zum Aufenthalt ohne Konsumzwang einladen. Die Kö wird für ein breites Publikum dadurch noch intensiver als Flaniermeile wahrgenommen.

Im Zuge der weiteren Planung werden zudem in Abstimmung mit der IG Kö geeignete Abstellanlagen für Fahrräder berücksichtigt, um den Anforderungen des Radverkehrs sowie der Besucherinnen und Besucher der Königsallee gerecht zu werden.

Die durch die Kö-Kandelaber geprägte Beleuchtung wird durch geeignete Maßnahmen optimiert.

Um den hohen Gestaltungsanforderungen der Königsallee gerecht zu werden, werden entsprechende Kriterien im Vergabeverfahren für die Beauftragung qualifizierter Fachbüros berücksichtigt. Insbesondere wird darauf geachtet, dass das beauftragte Fachbüro über nachweisliche Expertise in der hochwertigen Gestaltung öffentlicher Räume in Metropolen verfügen.

Gestaltung Fahrbahn und Radweg

Es ist vorgesehen die Fahrbahn und den Radweg durch ein hochwertiges Material in die Gesamtgestaltung zu integrieren, um eine gestalterische Einheit über den gesamten Straßenquerschnitt hinweg zu schaffen. Ziel ist es, eine sinnvolle optische Verknüpfung mit dem Kö-Bogen sicherzustellen.

Dabei ist zu beachten, dass die jeweilige Nutzung durch die Art der Gestaltung gut erkennbar ist, damit die Funktionalität gewährleistet ist. Für den Radweg wird dabei eine gestalterisch zurückhaltende Ausführung angestrebt.

Die Kreuzungen werden im besonderen Maße betrachtet, um die Ost-West-Wegeverbindungen zu optimieren. Exemplarisch wird die Querung Grünstraße als ein solcher Bereich gezeigt, in dem die besondere Gestaltung der Fahrbahn auf die querenden Fußgänger ausgerichtet wird. Hierdurch soll die Verknüpfung zwischen Kö, Altstadt und Carlstadt gestärkt werden.

Beschreibung des Radweges:

Die Verwaltung hat in der Qualität eines Vorentwurfes die Umgestaltung des Straßenraumes mit Anlage eines Radweges auf der Ostseite der Königsallee (Geschäftsseite) geplant. Es hat sich im Zuge der Ausarbeitung des Vorentwurfes gezeigt, dass ein Radweg sehr gut in der erforderlichen Breite neben dem am Kö-Graben liegenden Gehweg entlanggeführt werden kann. Dabei werden die heute vorhandenen Schrägparkstände in einen Längsparkstreifen umgewandelt.

Auf der Westseite der Königsallee wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn geführt. Hier darf ausschließlich in Fahrtrichtung Süden gefahren werden. Die Verwaltung beabsichtigt kurzfristig Schutzstreifen zu markieren um für die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn des Radverkehrs mit dem motorisierten Verkehr bestmöglich zu unterstützen. Darüber hinaus ist vorgesehen, auf der Königsallee die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken. Dies dient insbesondere der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie der weiteren Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die Planung dieser Maßnahme erfolgt separat und wird der Bezirksvertretung 1 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Planungsbereich der im Folgenden beschriebenen Maßnahme beschränkt sich somit auf die östliche Straßenseite und erstreckt sich von der Graf-Adolf-Straße im Süden bis zur Blumenstraße im Norden. Ein größerer Umbau der unlängst im Zusammenhang mit der Wehrhahn-Linie und dem Kö-Bogen neu hergestellten Flächen im Bereich des Corneliusplatzes und südlich der Graf-Adolf-Straße ist nicht vorgesehen. Eine Abstimmung bzgl. der Radverkehrsführung mit der Planung der Außenanlagen des Kö Towers (Königsallee 106) findet statt.

Der heute als Radweg mitgenutzte asphaltierte Weg entlang des Kö-Grabens soll künftig frei von Radverkehr bleiben und von Fußgängern uneingeschränkt genutzt werden können. Die heute häufig auftretenden Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sollten dann nicht mehr auftreten bzw. deutlich minimiert werden. Die Oberflächen des heutigen Radweges sollen saniert werden, um für Fußgänger einen attraktiven, befestigten Flanierstreifen auf der Grabenseite zu bieten. Der Radweg ist durch den Pflanzstreifen deutlich vom Gehweg abgetrennt und auch baulich als eigenständiger Radweg erkennbar. Deshalb und auch aufgrund des auf der Fahrbahn stattfindenden Kfz-Verkehrs ist die Situation nicht mit der auf der Schadowstraße vergleichbar. In den Einmündungsbereichen sind bauliche Änderungen und das Entfernen von Radwegemarkierungen erforderlich. Der genaue Umfang dieser Anpassungen ist im Rahmen der Entwurfsplanung zu ermitteln.

Der Radweg wird als Zweirichtungsradweg mit einer nutzbaren Breite von mindestens 3,20 m im Streckenverlauf ausgebildet. Je Fahrtrichtung steht somit mindestens ein 1,60 m breiter Streifen für den Radverkehr zur Verfügung. Derzeit ist vorgesehen, die Abgrenzung zum entgegenkommenden Radverkehr durch eine gestrichelte Linie zu kennzeichnen. Diese kann zum Überholen grundsätzlich auch überfahren werden, sofern beim Überholen der Gegenverkehr nicht gefährdet wird. Als Abgrenzung des Radverkehrs zu dem danebenliegenden Gehweg fungiert der Bordstein. Der Radweg wird vor und hinter den Kreuzungen aufgeweitet. Dies

ermöglicht, dass sich zwei Radfahrende nebeneinander an der „Rot“ zeigenden Signalanlage aufstellen können.

Neben dem Radweg soll im Abschnitt zwischen der Bahnstraße und der Blumenstraße ein Längsparkstreifen zum Abstellen von Kfz angeordnet werden. Zwischen dem Radweg und dem Parkstreifen wird ein Sicherheitsraum freigehalten, um Unfälle zwischen Radfahrern und sich öffnenden Autotüren auszuschließen.

Durch den Bau des Multifunktionsstreifens reduziert sich die nutzbare Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr auf 3,80 m bis 4,25 m. Diese Breite ist für den Fahrverkehr und das Ein- und Ausparken ausreichend.

Die Konzeption des Radweges erfordert eine Verkehrssteuerung in den Kreuzungen, die eine sichere Abwicklung aller Verkehrsarten gewährleistet. Insbesondere sollen die Programme der Signalanlagen jeweils so geschaltet werden, dass für den Radverkehr eine eigene Grünphase eingerichtet wird. Radfahrende können dann ohne Konflikte mit Kraftfahrzeugen queren und abbiegen. Eine Gefährdung des Radverkehrs durch Abbiegende Kfz der gleichen Fahrtrichtung kann so wirksam vorgebeugt werden. Ob bzw. in welchen Abschnitten auch eine grüne Welle für den Radverkehr eingerichtet werden kann, muss mit der Entwurfsplanung geprüft werden. Der Radverkehr aus den Querrichtungen wird weiterhin mit dem Kraftfahrzeugverkehr signalisiert.

Damit der Radweg auf der Seite des Kö-Grabens eingerichtet werden kann, müssen die Schrägstände auf gesamter Länge in einen Längsparkstreifen umgewandelt werden. Der vorhandene Längsparkstreifen auf der Geschäftsseite wird zur Verbreiterung des Seitenbereiches (Multifunktionsstreifen) umgenutzt.

Für den Bau des Radweges sind an allen Kreuzungen und Einmündungen bauliche Anpassungen der Bordsteine und der Lichtsignalanlagen unterschiedlichen Umfangs erforderlich. Durch die geplante Signalisierung, bei der Radfahrende eine eigene Phase erhalten, wird es für einige Verkehrsteilnehmer zu längeren Wartezeiten kommen.

Am Anfang und Ende der Königsallee muss eine funktionierende Überleitung des Radverkehrs in das bestehende Verkehrsnetz geschaffen werden.

Verkehrsführung in den Kreuzungsbereichen

Königsallee/Graf-Adolf-Straße

Damit Radverkehr in und aus Richtung Talstraße gut über die stark befahrene Graf-Adolf-Straße geführt werden und hier Platz für eine ausreichend große Verkehrsinsel geschaffen werden kann, ist auf der Graf-Adolf-Straße die Wegnahme des Linksabbiegestreifens in die südliche Königsallee (Richtung Talstraße) erforderlich. Die Erreichbarkeit des südlich der Graf-Adolf-Straße liegenden Quartiers aus Richtung Osten bleibt für den Kraftfahrzeugverkehr über die Hüttenstraße und die Luisenstraße gegeben.

Da die Signalisierung dieser Kreuzung verschiedenste Anforderungen berücksichtigen muss, z. B. auch eine funktionierende ÖPNV-Beschleunigung für die in der Graf-Adolf-Straße verkehrenden Straßenbahnen, ist davon auszugehen, dass Radfahrende die Graf-Adolf-Straße nicht immer in einem Zug queren können, sondern auch auf der Mittelinsel warten müssen. Es sind dafür separate und großzügig dimensionierte Aufstellflächen für Radfahrende sowohl in Fahrtrichtung Norden als auch in Fahrtrichtung Süden geplant, die ausreichend Platz für mehrere Fahrräder bieten wird, auch für Lastenräder oder Räder mit Anhänger. Aus Richtung Süden kann über diese neue Insel die nördliche Königsallee von dem vorhandenen Radweg der

südlichen Königsallee aus erreicht werden. In Fahrtrichtung Norden wird der Radverkehr von der Nordseite über diese Insel auf die Fahrbahn der südlichen Königsallee geführt. Die vorhandene Querungsmöglichkeit für den Radverkehr auf der Westseite der Kreuzung am Kö-Gärtchen entfällt zugunsten einer im Sinne der Verkehrssicherheit verbesserten Querungsmöglichkeit für Fußgänger.

Königsallee/Bahnstraße

Der Radverkehr wird diagonal über den Kreuzungsbereich geführt, von der östlichen Straßenseite im Süden auf die westliche Straßenseite im Westen. Für die diagonale Radverkehrsführung ist eine gesonderte Phase für den Radverkehr im Signalprogramm vorgesehen, die das Befahren der Kreuzung ohne Konflikte mit dem Kraftfahrzeugverkehr sichert. In der weiteren Planung ist insbesondere der Anschluss des Radweges Königsallee an die Achse Bahnstraße / Carl-Theodor-Straße zu konkretisieren.

Königsallee/Grünstraße

Der Verkehr an dieser Einmündung kann weiterhin ohne Lichtsignalanlage geregelt werden. Die Königsallee ist dabei vorfahrtberechtigt.

Zwischen der Fahrbahn des Fahrzeugverkehrs und dem Radweg kann für Fußgänger ein Aufenthaltsbereich bzw. eine Insel angelegt werden, so dass Fußgänger den gesamten Straßenraum nicht in einem Zug überqueren müssen. Um die Verkehrsabläufe sicher abwickeln zu können, ist hier die Anlage eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) vorgesehen, der auch über den Radweg geführt werden soll. Die genaue Ausgestaltung dieser Einmündung wird im Rahmen des Entwurfes festzulegen sein.

Das öffentliche WC muss ortsnah versetzt werden.

Königsallee/Benrather Straße

Die Anzahl der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in der Königsallee vor der Kreuzung wird von heute vier (je ein Linksabbiege-, ein Rechtsabbiege- sowie zwei Geradeausfahrstreifen auf einen separaten Aufstellbereich für Linksabbieger sowie einen für Geradeaus- und Rechtsabbiegende Fahrzeuge vorgesehenen Bereich reduziert. Bauliche Anpassungen an den Treppenanlagen der U-Bahn werden nicht vorgenommen. Ein hier vorhandener Entlüftungsschacht des U-Bahn-Tunnels muss umgebaut werden.

Königsallee/Blumenstraße/Theodor-Körner-Straße

Für die Überleitung des Radverkehrs in und aus Richtung Corneliusplatz sind nördlich der Theodor-Körner-Straße Anpassungen am vorhandenen Radweg erforderlich. Die derzeit absehbare Änderung der Verkehrsführung am Corneliusplatz, im Zuge einer geänderten Nutzung, wird die Gestaltung des Radweganschlusses maßgeblich beeinflussen. In diesem Zusammenhang wird auch eine Führung des Radverkehrs auf der ehemaligen Fahrbahn in Erwägung gezogen.

Signalsteuerung der Lichtsignalanlagen

Im weiteren Planungsverfahren wird die Signalsteuerung der Lichtsignalanlagen erarbeitet. Dabei wird unter anderem geprüft, ob eine allgemeine Fußgängerfreigabe (gleichzeitiges Grün für alle Fußgänger) eingerichtet werden kann oder ob am Knotenpunkt mit der Girardetbrücke eine signalgesteuerte Fußgängerquerung erforderlich ist – oder ob eine Querung mit Zebrastreifen eine geeignete Alternative darstellt. Über den weiteren Planungsfortschritt wird im OVA berichtet.

Ruhender Verkehr

Der Bereich Kö ist nach wie vor mit dem Auto sehr gut erreichbar, zielnahe Kurzzeitparken ist an vielen Orten möglich. Die meisten Parkhäuser und Tiefgaragen im Umfeld der Kö sind an ein übersichtliches Parkleitsystem mit statischer und dynamischer Beschilderung angebunden. Das System hat sich gut bewährt und wird

in den kommenden Jahren modernisiert. Im Rahmen der Planung der Aufwertung der Kö Ost sollen zwei Parkleitschilder (vor Grünstraße und vor Steinstraße) auf LED-Tafeln umgerüstet werden.

Das Angebot an Parkplätzen in den umliegenden Parkhäusern und Tiefgaragen übersteigt die Nachfrage. Nur die zentral an der Kö gelegenen Parkhäuser sind zu den Spitzenzeiten an Samstagen und in der Vorweihnachtszeit ausgelastet, in den wenig weiter entfernten Parkhäusern sind dann meist noch freie Kapazitäten vorhanden.

Der Schrägparkstreifen auf der Grabenseite bietet derzeit Platz für etwa 130 Fahrzeuge, der Parkstreifen neben dem Gehweg auf der Hausseite für bis zu 70 Pkw. Im Sommer werden die Parkstände teilweise als Flächen für die Außengastronomie genutzt. Damit stehen im Sommer lediglich 54 der 70 Parkstände auf der Häuserseite zum Parken zur Verfügung.

Insgesamt ist demnach im Winter aktuell das Parken von 200 Fahrzeugen auf der Ostseite der Kö möglich. Im Sommer stehen Flächen für das Parken von 184 Fahrzeuge zur Verfügung.

Nach dem Umbau des Schrägparkstreifens in einen Längsparkstreifen auf der Grabenseite können hier noch 83 Fahrzeuge abgestellt werden. Der Multifunktionsstreifen auf der Häuserseite soll Raum für verschiedene Angebote und eine flexible, ggf. saisonal variierende Nutzung bieten (u.a. alternative Mobilitätsangebote, Flächen zum Laden und Liefern, Kurzzeitparken, Außengastronomie je nach saisonalem Bedarf). Bei einer Nutzung als reiner Parkstreifen stünden hier weitere 82 Parkstände zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung einer saisonal abhängigen Aufteilung des Multifunktionsstreifens für die o.g. Nutzungen ergeben sich zusammengefasst mit der Planung beispielhaft folgende mögliche Varianten an Parkangebot:

- Variante Winter: 149 Parkstände + Liefern + Sharingangebot (ohne Gastro)
- Variante Sommer: 114 Parkstände + Liefern + Sharingangebot + Gastro

Die Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum entspricht den Leitsätzen zur Mobilität, die vom zuständigen Ausschuss am 09.06.2022 beschlossen worden sind.

-

Die Ausgestaltung des Multifunktionsstreifens (baulich oder per Markierung) wird sich zukünftig an der vorrangig geplanten Nutzung orientieren und kann gegebenenfalls variieren.

Der geplante Multifunktionsstreifen lässt unter Berücksichtigung der technischen und rechtlichen Rahmenbedingung voraussichtlich auch neue Nutzungen wie das von der IG Kö vorgeschlagene Konzept Valet-Parken zu. Auch für das Valet-Parken gilt, dass die Nutzungsbereiche innerhalb des Multifunktionsstreifens klar definiert und erkennbar sein müssen, um ihre Funktionalität zu gewährleisten. Mit diesem Konzept kann die Parkplatzkapazität mit direktem Bezug zur Königsallee erhöht werden, ohne dass zusätzlicher, physischer Parkraum auf der Königsallee geschaffen werden muss.

Zudem ist vorgesehen, an ausgewählten Standorten in Abstimmung mit der IG Kö infrastrukturelle Anschlüsse zur Unterstützung gastronomischer Nutzungen zu berücksichtigen.

Für den Lieferverkehr ist die Einrichtung von entsprechenden Ladezonen innerhalb des Multifunktionsstreifens auf der Hausseite vorgesehen.

Die bestehenden Taxi-Stellplätze am Südenende der Königsallee bleiben voraussichtlich am gleichen Standort erhalten, werden jedoch von sechs auf drei Plätze reduziert. Am Nordende sind ebenfalls weiterhin Taxiplätze vorgesehen. Dort werden anstelle der aktuell vorhandenen zehn Plätze auf der Grabenseite drei Plätze auf der Häuserseite nahe des Knotens Königsallee / Theodor-Körner-Str. / Blumenstraße eingerichtet. Insgesamt stehen damit zukünftig sechs feste Taxiplätze zur Verfügung.

Die Taxiplätze vor der Kö Galerie könnten auch zukünftig zulasten der Parkkapazität im Multifunktionsstreifen ausgewiesen werden. In der o.g. Parkstandbilanz ist dies aktuell jedoch nicht berücksichtigt.

Die Behindertenparkstände auf der Königsallee befinden sich auf der Westseite und am Corneliusplatz. Diese bleiben vollumfänglich erhalten, ein Eingriff oder eine Reduzierung ist für den vorgesehenen Umbau oder für den Bau des Radweges nicht erforderlich.

Kosten, Finanzierung, Refinanzierung

Die Gesamtkosten werden auf ca. 10.010.400,- Euro brutto geschätzt. Darin enthalten sind Planungskosten in Höhe von rd. 1.093.300,- Euro. Es wurden bislang rd. 94.000,- Euro für die bisherige Planung verausgabt. Grunderwerbskosten fallen nicht an.

Kostenart	gerundet in Euro
Herstellungs- / Baukosten	6.470.200
Planungskosten	918.700
Baunebenkosten	460.700
Rechtsberatung	161.800
Gesamtausgaben netto	8.011.500
Aktivierbare Eigenleistungen	476.700
Umsatzsteuer	1.522.200
Summe der Gesamtkosten brutto	10.010.400 EUR

Die genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenschätzung. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenschätzung“ können sich bis zur Kostenfeststellung noch Abweichungen von bis zu 30% ergeben.

Ein weiteres Kostenrisiko ergibt sich aus den allgemeinen Baupreissteigerungen bis zur geplanten Durchführung der Bauarbeiten.

Im Rahmen der Etatberatung zum Haushalt 2026 wurden für die Maßnahmen 7.90000750 - Aufwertung östl. Königsallee- (Amt 66) und 7.90000850 - Aufwertung östl. Königsallee - Bäume - verteilt auf die Haushaltsjahre 2026 - 2029 insgesamt 9.202.002 EUR etatisiert.

Darüber hinaus stehen Mittel in Höhe von 300.000 EUR aufgrund einer Ermächtigungübertragung zur Verfügung.

Auf der Grundlage dieses Bedarfsbeschlusses werden erforderliche Haushaltsanpassung, insbesondere Budgetverschiebungen in Abhängigkeit des Ausführungszeitraumes, im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfes 2027/2028 berücksichtigt.

Für die Finanzierung der Maßnahme ist die Aufnahme externer Investitions- und/oder Liquiditätskredite mit entsprechenden Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt erforderlich. Die Beantragung von Zuwendungen ist im Rahmen der weiteren Planung beabsichtigt.

Terminplan

Eine Realisierung kann frühestens im Jahr 2029 erfolgen.

Anlagen:

Anlage 1 Lageplan Straßenbau Blatt 1

Anlage 2 Lageplan Straßenbau Blatt 2

Anlage 3 Lageplan Straßenbau Blatt 3