

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Vorzeitige Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Dom/Hbf und Heumarkt
Beschlussorgan

Rat

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	23.09.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	23.09.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	27.09.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat	07.10.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat stimmt der vorzeitigen Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Dom/Hbf und Heumarkt in zwei Stufen zu. Er beauftragt die Verwaltung, den Abschnitt Dom/Hbf bis Rathaus zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 und den daran anschließenden Abschnitt bis Heumarkt zum Fahrplanwechsel Dezember 2013 in Zusammenarbeit mit der KVB in Betrieb zu nehmen. Hierfür wird die Linie 5 ab der Haltestelle Dom/Hbf nach Süden verschwenkt. Zur fristgerechten Umsetzung der Teilinbetriebnahme werden Verwaltung und KVB beauftragt, die notwendigen Maßnahmen rechtzeitig umzusetzen.

Die Investitionskosten in Höhe von rund 4 Mio. € werden der KVB gemäß § 7 Nord-Süd Stadtbahn-Vertrag vom 17.07.2002 von der Stadt Köln über den Schuldendienst ausgeglichen.

Alternative 1:

Der Rat stimmt der vorzeitigen Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Dom/Hbf und Heumarkt zu. Er beauftragt die Verwaltung, den Abschnitt Dom/Hbf bis Heumarkt zum Fahrplanwechsel Dezember 2013 in Zusammenarbeit mit der KVB in Betrieb zu nehmen. Hierfür wird die Linie 5 ab der Haltestelle Dom/Hbf nach Süden verschwenkt. Zur fristgerechten Umsetzung der Teilinbetriebnahme werden Verwaltung und KVB beauftragt, die notwendigen Maßnahmen rechtzeitig umzusetzen.

Die Investitionskosten in Höhe von rund 4 Mio. € werden der KVB gemäß § 7 Nord-Süd Stadt-

bahn-Vertrag vom 17.07.2002 von der Stadt Köln über den Schuldendienst ausgeglichen.

Alternative 2:

Der Rat spricht sich gegen eine vorzeitige Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn aus.

Haushaltmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme ca. 4 Mio €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten € _____	b) Sachkosten € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)				

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**Ausgangslage**

Bedingt durch die Folgen des Unglücks am Waidmarkt kommt es zu erheblichen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn. Nach heutigen Erkenntnissen ist mit einer Inbetriebnahme frühestens Mitte 2016, im ungünstigen Fall 2018 zu rechnen. Hintergrund sind sowohl die Verzögerungen bei der Erstellung der Bergegrube am Waidmarkt, die im Dezember 2010 fertig werden soll, als auch für das erst im Nachgang zur Bergegrube zu realisierende Besichtigungsbauwerk. Zur Feststellung der Schadensursache wird ein Zeitraum von mehr als einem Jahr angenommen. Da erst nach Fertigstellung des Besichtigungsbauwerkes der Sanierungsbedarf genau festzustellen ist, kann eine genauere Eingrenzung des Fertigstellungstermins zurzeit nicht seriös vorgenommen werden.

Untersuchung von Varianten zur vorzeitigen Teilinbetriebnahme

Unter der Annahme, dass es zu dieser mehrjährigen Verschiebung des Inbetriebnahmezeitpunktes kommt, hat die KVB eine Machbarkeitsstudie beauftragt, in der folgende Möglichkeiten vorzeitiger Teilinbetriebnahmen untersucht wurden:

- Variante Nord: Teilinbetriebnahme zwischen Dom/Hbf und Heumarkt durch Verschwenkung der Linie 5 ab der Haltestelle Dom/Hbf nach Süden
- Variante Süd 1: Teilinbetriebnahme zwischen Severinstraße und Marktstraße durch eine hierfür neu einzurichtende Pendellinie
- Variante Süd 2: Teilinbetriebnahme zwischen Severinstraße und Rodenkirchen Bf durch eine hierfür neu einzurichtende Pendellinie.

Im Gutachten wurden darauf hin die technische Machbarkeit, die Kosten und der Nutzen für die Fahrgäste ermittelt und bewertet. Zu den Kosten ist grundsätzlich zu sagen, dass auch unter Berücksichtigung vorgezogener, für den Endzustand der Nord-Süd Stadtbahn notwendiger Investitionen ein Anteil an Investitionskosten verbleibt, der langfristig verloren ist, da er nur für die Herstellung des Zwischenzustands anfällt. Hinsichtlich der Betriebskosten weist nur die Variante Nord gegenüber dem Status quo einen ausgeglichenen Saldo auf, die beiden Süd-Varianten verursachen hingegen jährliche Zusatzkosten. Eine erste Bewertung der Varianten kommt daher zu folgendem Ergebnis:

	Variante Nord	Variante Süd 1	Variante Süd 2
Investitionskosten	ca. 4 Mio. €	ca. 7,5 Mio. €	ca. 9,1 Mio. €
Betriebskosten pro Jahr	ca. 0,0 Mio. €	ca. 1,0 Mio. €	ca. 2,1 Mio. €
<i>Bewertung Kosten</i>	+	o	-
Fahrgäste maximal im Querschnitt	10.500	5.500	7.000
Umsteigevorgänge im Netz	- 800	+ 1.000	keine Änderung
<i>Bewertung Fahrgastnutzen</i>	+	-	o

Die Gegenüberstellung zeigt, dass die Variante Nord sowohl hinsichtlich ihres Nutzens als auch in Bezug auf die Kosten positiv bewertet werden kann. Verwaltung und KVB haben daher abgestimmt, diese Variante kurzfristig weiterzuverfolgen.

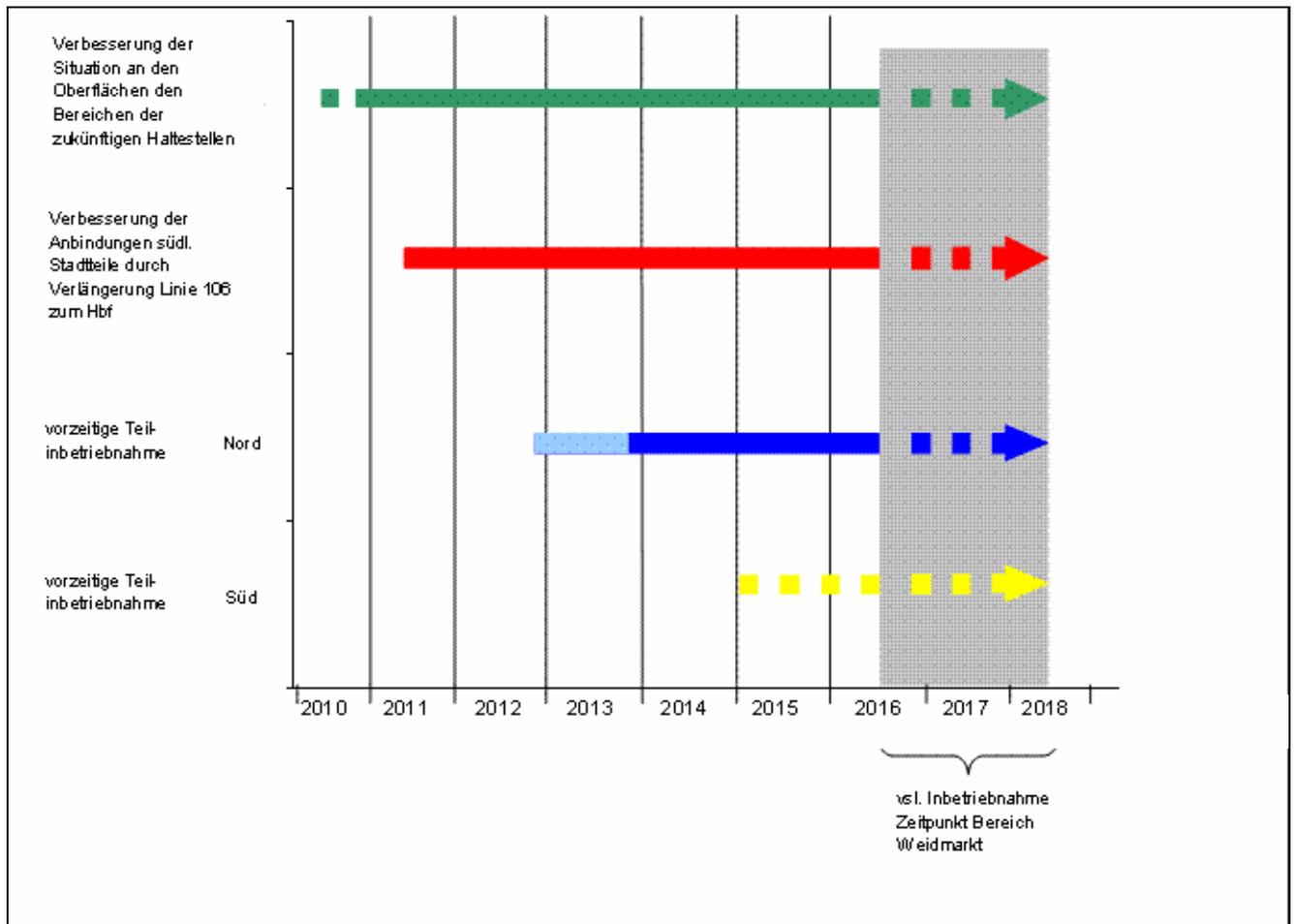
Flankierende Vorschläge

Aus der inzwischen weiter konkretisierten Machbarkeitsstudie geht hervor, dass das erste Teilstück der Nord-Süd Stadtbahn frühestens Ende 2012 in Betrieb genommen werden kann. Daher wird vorgeschlagen, ein Stufenkonzept umzusetzen, welches neben einer Teilinbetriebnahme der Stadtbahn auch flankierende Maßnahmen enthält.

In einem ersten Schritt werden dabei Maßnahmen umgesetzt, die zu einer Verbesserung der Situation an den Oberflächen in den Bereichen der zukünftigen Haltestellen dienen. Die nicht mehr für den Rohbau benötigten Baustelleneinrichtungsflächen werden soweit möglich bis zum beginnenden Ausbau im Sommer nächsten Jahres verkleinert. Die dann noch verbleibenden Bauzaunanlagen werden mit Planen, ähnlich wie an der Baustelleneinrichtung am Rathaus, verschönert. Im Bereich des Chlodwigplatzes und der Haltestelle Karthäuserhof wurden seit Mitte August 2010 die Eingänge mit leichten Betonplatten bis zum Beginn des Ausbaus abgedeckelt. Dabei wird noch geprüft, inwieweit die Deckel gestaltet werden können. Mit diesen Maßnahmen ist es möglich, einen Großteil der Bauzäune in städtebaulich sensiblen Bereichen zurückzubauen. Die mit der Umsetzung entstehenden Kosten in Höhe von 500.000 Euro werden dabei aus Eigenmitteln der KVB finanziert. Im Haltestellenbereich Kartäuserhof wird bis Ende Oktober 2010 durch die Stadt Köln die endgültige Oberfläche hergestellt.

In einem zweiten Schritt soll die ÖPNV-Anbindung der Stadtteile Marienburg, Bayenthal, Neustadt-Süd und des Severinsviertels, die zukünftig von der Nord-Süd Stadtbahn profitieren, zeitnah verbessert werden. Hierzu ist angedacht, die Buslinie 106, die heute bis zum Heumarkt verkehrt, bis zum Breslauer Platz zu verlängern. Damit würde sich die Fahrtzeit aus den genannten Stadtteilen zum Hauptbahnhof gegenüber heute deutlich reduzieren. Es ist vorgesehen, die hierfür erforderliche Beschlussvorlage noch im Jahr 2010 in die Gremien einzubringen, um schnellstmöglich in 2011 die Verlängerung in Betrieb nehmen zu können. In der Zwischenzeit ist zu klären, wie die Linie 106 bei der angespannten Platzsituation am Busbahnhof Breslauer Platz dort ihre Wartezeit verbringen kann.

Abb. 1. Zeit-Maßnahmenschema



Möglicher Zeitplan zur vorzeitigen Teilinbetriebnahme

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 könnte das erste Teilstück der Nord-Süd Stadtbahn (Variante Nord) vom Dom/Hbf kommend bis zur Haltestelle Rathaus in Betrieb genommen werden. Ein Jahr später kann dann die Verlängerung bis zur Haltestelle Heumarkt erfolgen. Betrieblich soll die Umsetzung durch eine veränderte Linienführung der Stadtbahnlinie 5 erfolgen. Statt zum „Reichenspergerplatz“ soll diese Linie dann ab der Haltestelle „Dom/Hbf.“ eingleisig bis zur Haltestelle „Heumarkt“ geführt werden. Der Abschnitt zwischen Dom/Hbf und Reichenspergerplatz wird weiterhin durch die Linien 16 und 18 bedient. Durch die Umliegung der Linie 5 entstehen keine betrieblichen Mehrkosten, so dass eine Anpassung der Betrauungsparameter nicht erforderlich ist.

Nach einer Abschätzung im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden im Querschnitt zwischen Dom/Hbf und Rathaus rund 10.500 Fahrgäste pro Tag die Linie 5 nutzen. Diese Auslastung wird jedoch erst in der zweiten Stufe der Teilinbetriebnahme, wenn die Linie 5 bis zum Heumarkt verkehrt, erreicht. Demgegenüber liegt die Nachfrage auf der Linie 5 im Querschnitt des dann aufzugebenden Abschnitts zwischen Dom/Hbf und Ebertplatz bei 5.200 Fahrgästen pro Tag. In der ersten Stufe, die die Führung der Linie 5 bis Rathaus vorsieht, werden zwischen Dom/Hbf und Rathaus in etwa gleich viele Fahrgäste unterwegs sein wie heute zwischen Dom/Hbf und Ebertplatz (bezogen auf die Linie 5). Da allerdings mehr Fahrgäste der Linie 5 ihre Ziele im Einzugsbereich der Haltestelle Rathaus als im Einzugsbereich der Haltestellen Breslauer Platz bis Reichenspergerplatz haben, erreichen durch die neue Führung zum Rathaus mehr Fahrgäste der Linie 5 ohne Umsteigen ihr Ziel als bisher.

Für den Rückbau der baulichen Maßnahmen zur Teilinbetriebnahme sowie zur Inbetriebnahme der einzelnen Gewerke wie beispielsweise der Zugsicherung ist ein Zeitraum von sechs Monaten erforderlich. Der Betrieb auf der Teilstrecke Dom/Hbf bis Heumarkt muss also vor der Inbetriebnahme der Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn, 1. Baustufe, für diesen Zeitraum unterbrochen werden. Die Linie 5 soll in dieser Zeit wie heute zur Haltestelle Reichenspergerplatz geführt werden.

Investitionskosten

Für die Herrichtung der erforderlichen Zwischenbauzustände ist eine Investition in einer Größenordnung von rund 4 Mio. € erforderlich. Im Wesentlichen entsteht der Investitionsbedarf durch zusätzliche Rohbauarbeiten, im Bereich des technischen Gewerkeausbaus, der Kommunikationstechnik, für zusätzliche, provisorische Einrichtungen in der Haltestelle Heumarkt als Endhaltestelle, für den Rückbau der Provisorien zur Errichtung des Endzustandes sowie durch erwartete zusätzliche Auflagen in den erforderlichen Genehmigungsverfahren. Im Bereich Heumarkt/Deutzer Brücke ist für den sicheren Betrieb der Ost-West-Achse künftig ein zusätzliches Unterwerk geplant. Es ist vorgesehen, dieses Unterwerk früher zu realisieren. Nach Inbetriebnahme der Gesamtstrecke der Nord-Süd Stadtbahn kann dieses Unterwerk wie vorgesehen der Ost-West-Achse zugeordnet werden, um dort im Rahmen des Gesamtkonzeptes „Ertüchtigung der Stromversorgung der Ost-West-Achse“ Verwendung zu finden. Demzufolge belasten die Investitionskosten für das Unterwerk von 1,5 Mio. € nicht das Vorhaben der Teilinbetriebnahme. Für das Unterwerk werden ggf. Fördermittel gemäß §12 ÖPNVG gewährt.

Eine Teilinbetriebnahme in einem Zuge bis Heumarkt in 2013 (Alternative 1) würde gegenüber der Teilinbetriebnahme in zwei Stufen eine Einsparung von rund 30.000 € bedeuten.

Die Investitionskosten in Höhe von rund 4 Mio. € sind nach Abstimmung mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland und dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nicht zuwendungsfähig.

Die Investitionskosten werden der KVB gemäß § 7 Nord-Süd Stadtbahn-Vertrag vom 17.07.2002 von der Stadt Köln über den Schuldendienst ausgeglichen. Im Falle dieser rund 4 Mio. € beläuft sich der zusätzliche jährliche Schuldendienst auf bis zu 0,3 Mio. €, wovon ca. 0,1 Mio. € aktivierungsfähig sind und ca. 0,2 Mio. € aufwandswirksam das jeweilige Jahresergebnis der Stadt Köln belasten.

Zur Frage, ob sich die vorzeitige Teilinbetriebnahme auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn auswirkt, kann laut eines von der KVB beauftragten Gutachters davon ausgegangen werden, dass bei Summierung des Teilnutzens für den vorgezogenen Teilbetrieb der Nutzen in der Summe eine Höhe erreicht, die die zusätzlichen Investitionen auf jeden Fall rechtfertigt. Für die Teilinbetriebnahme kann somit ein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis und damit eine positive Wirkung auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung konstatiert werden.

Rahmenbedingungen

Voraussetzung für den genannten Zeitplan ist die Realisierung (verbindliche Vorgabe Brandschutz, Entfluchtung) des zweiten Zugangs zur Haltestelle Rathaus, der sich im Bereich des „Roten Hauses“ befindet. Sollte das Gebäude nicht bis zur Inbetriebnahme fertig gestellt sein, so würden Aufzugsschacht und Rauchabzugsschacht bis zur Wiedererrichtung des Ro-

ten Hauses in voller Höhe frei stehen. Der Ausgangsbereich muss als Wetterschutz sowie zur Unterbringung der technischen Gebäudeausrüstung (z.B. Beleuchtung, Beschilderung, Fahrgastinformation) mit einer provisorischen Einhausung ausgestattet werden, sofern nicht zumindest das Erdgeschoss des Roten Hauses fertig gestellt sein sollte.

Derzeit ist nicht sichergestellt, dass das Rote Haus von der Stadt Köln bis 2012 neu aufgebaut ist. Die Projektentwicklung des Roten Hauses hat sich als ausgesprochen schwierig erwiesen vor dem Hintergrund, eine sinnvolle Funktionalität unter Einbeziehung der U-Bahn-Eingangssituation zu entwickeln und auch den Denkmalschutz ausreichend zu berücksichtigen. Zur Zeit findet auf der Grundlage einer mit dem Gestaltungsbeirat Ende Juli getroffenen Abstimmung eine Überarbeitung des Vorentwurfes statt, der allerdings dann noch auf seine statische Umsetzbarkeit mit der KVB überprüft werden muss und auch der politischen Zustimmung bedarf. Wenn bis Ende 2010 eine Planungssicherheit hergestellt werden kann, ist eine Fertigstellung bis Ende 2012 möglich.

Für die Weiterführung der Linie 5 bis zur Haltestelle Heumarkt ist zudem die Fragestellung der Oberflächenwiederherstellung im Bereich Heumarkt abschließend zu klären. Konkret geht es um die Lage der Gleise der Ost-West-Achse, da erst mit der endgültigen Gleislage die statisch erforderlichen Berechnungen für die Auslegung der Deckenkonstruktion des Haltestellenbauwerks erfolgen können. Die Deckenkonstruktion wird derzeit realisiert. Eine nachträgliche Verstärkung der Konstruktion ist nicht möglich. Mit dem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 20.04.2010 wurde die Verwaltung beauftragt, die Abstimmung mit der KVB aufzunehmen, um den Bau eines Rasengleises sicherzustellen. Die planerischen Randbedingungen und die endgültige Gleislage wurden zwischenzeitlich festgelegt, die zusätzlichen Forderungen von Verkehrsausschuss und Bezirksvertretung Innenstadt im Bezug auf die Verkehrsführung in der Planung berücksichtigt. Diese geänderte Planung wird dem Verkehrsausschuss und der Bezirksvertretung Innenstadt im September 2010 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Um eine Inbetriebnahme der Strecke bis zur Haltestelle Heumarkt im Jahre 2013 zu realisieren, ist zudem zeitgleich die Optimierung des Brandschutzkonzeptes (Entfall von Rollrauchschürzen) zu klären. Zu diesem Sachverhalt wurde eine gesonderte Beschlussvorlage erstellt.

Perspektivisch ist darüber hinaus denkbar, den südlichen Teilabschnitt zwischen den Haltestellen Severinstraße und Rodenkirchen vorzeitig in Betrieb zu nehmen. Aufgrund der wesentlich höheren Komplexität bei gleichzeitig geringerem Nutzen-Kosten-Verhältnis soll dieses jedoch zunächst zurückgestellt und nur weiter vorbereitet werden.

Offen sind hier die Fragen:

- zur Ausgestaltung der Querung Rheinuferstraße
- zur Planung und Genehmigung einer Wendeanlage Rodenkirchen
- zum erforderlichen Stellwerk im Haltestellenbauwerk Heumarkt.

Im Gegensatz zur Teilinbetriebnahme Nord ist für die Teilinbetriebnahme Süd in jedem Fall die Realisierung des Stellwerks erforderlich. Da hier noch erhebliche Unwägbarkeiten bei der Planung der Durchverbindung der notwendigen Stellwerkstechnik im Haltestellenbauwerk Heumarkt Richtung Süden (über Waidmarkt) sowie bei der Genehmigung einer Wendeanlage in Rodenkirchen bestehen, könnte ein möglicher Teilinbetriebnahmezeitpunkt aus heutiger Sicht im Jahr 2014 liegen.

Insgesamt ist eine Teilinbetriebnahme des südlichen Abschnitts damit mit wesentlich höheren terminlichen und finanziellen Risiken behaftet.

Fazit

Aus Sicht von Verwaltung und KVB kann eine vorzeitige Teilinbetriebnahme des nördlichen Abschnitts angesichts der Verzögerung bei der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke empfohlen werden. Die hierfür notwendigen Investitionskosten in Höhe von rund 4 Mio € sind jedoch verlorene Gelder, d.h. sie mindern nicht die weiteren Investitionskosten für die Gesamteinbetriebnahme.

Ob die Teilinbetriebnahme in einer Stufe (2013 bis Heumarkt) oder in zwei Stufen (2012 bis Rathaus, 2013 bis Heumarkt) erfolgen soll, sollte nicht über die nur geringfügig unterschiedlichen Kosten (rund 30.000 € Differenz) bewertet werden. Vielmehr legt die Fahrgastprognose der KVB nahe, dass bereits die erste Stufe bis Rathaus zu einer höheren Anzahl von Direktfahrern führt als im Bestandsnetz. Der Anteil der Nutzer der Linie 5 jenseits der Haltestelle Dom/Hbf liegt hingegen in beiden Varianten auf ähnlichem Niveau. Für die zweistufige Variante spricht aus Sicht der KVB auch, dass die Kölnerinnen und Kölner bereits zu einem früheren Zeitpunkt die Nord-Süd Stadtbahn nutzen können.

Begründung der Dringlichkeit:

Um den Zeitplan einhalten zu können, der eine Teilinbetriebnahme der Strecke bis zum Rathaus zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 ermöglicht, ist eine Entscheidung des Rates zwingend vor den Herbstferien erforderlich.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1