



Vorlagen-Nummer

2558/2022

Dezernat, Dienststelle
III/69/691/3

Freigabedatum

10.11.2022

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Erweiterter Planungsbeschluss für den Ersatzneubau der Brücke Am Tannenhof, Stadtbahnhaltestelle Michaelshoven in Köln-Rodenkirchen

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	22.11.2022
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	05.12.2022
Finanzausschuss	05.12.2022
Rat	08.12.2022

Beschluss:

Der Rat beauftragt die Verwaltung – vorbehaltlich des Inkrafttretens der Haushaltssatzung 2023/2024 – im Rahmen des erweiterten Planungsbeschlusses die Planung der Gleisquerung Am Tannenhof, Stadtbahnhaltestelle Michaelshoven auf Basis der Variante 1 T (Überführung mit Treppenanlagen) und Querschnitt Variante 4 K (Stahlüberbau-Plattenbalken) bis zur Bauausschreibung weiterzuführen. Die Planung erfolgt entsprechend dem bestehenden Planungsbeschluss vom 04.02.2021 (Vorlage Nr. [0423/2020](#)). Die Planungskosten betragen rund 522.000 € brutto.

Alternative 1:

Der Rat beauftragt die Verwaltung – vorbehaltlich des Inkrafttretens der Haushaltssatzung 2023/2024 – im Rahmen des erweiterten Planungsbeschlusses die Planung der neuen Gleisquerung auf Basis der Variante 2 T (Überführung mit 2,5 m breiten nicht barrierefreien Rampen, Steigung 8,7%, der barrierefreie Bahnsteigzugang erfolgt über die Aufzüge) und Querschnitt Variante 4 K (Stahlüberbau-Plattenbalken) weiterzuführen. Die Planung erfolgt entsprechend dem bestehenden Planungsbeschluss vom 04.02.2021 (Vorlage Nr. [0423/2020](#)). Die Planungskosten betragen rund 864.000 € brutto.

Alternative 2:

Der Rat beauftragt die Verwaltung – vorbehaltlich des Inkrafttretens der Haushaltssatzung 2023/2024 – im Rahmen des erweiterten Planungsbeschlusses die Planung der neuen Gleisquerung auf Basis der Variante 3 T (Unterführung mit 2,5 m breiten barrierefreien Rampen) weiterzuführen. Die Planung erfolgt entsprechend dem bestehenden Planungsbeschluss vom 04.02.2021 (Vorlage Nr. [0423/2020](#)). Die Planungskosten betragen rund 820.000 € brutto.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

- Nein**
- Ja, investiv** Investitionsauszahlungen 522.000_€
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja s. Abschn. Fördg.
- %
- 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

Aufgrund großer baulicher Mängel plant die Stadt Köln die vorhandene Fußgängerbrücke Am Tannenhof, Stadtbahnhaltestelle Michaelshoven über die HGK-Trasse abzureißen und durch einen Neubau an gleicher Stelle zu ersetzen. Eine Sanierung ist unwirtschaftlich. Aus verkehrlichen Gründen kann auf eine Gleisquerung nicht verzichtet werden. Die Verwaltung wurde mit dem Planungsbeschluss zunächst bis einschließlich Leistungsphase 2 HOAI beauftragt. Parallel sollte die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) damit beauftragt werden, eine plangleiche Querung / einen höhengleichen Bahnübergang auf dessen Umsetzbarkeit bezüglich rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Art zu prüfen. Die vergleichende Betrachtung dient dem Zweck der Entscheidungsfindung, welche Art der Querung planerisch fortgeführt werden soll.

Aktueller Sachstand

Der bauliche Zustand der Brücke hat sich weiter verschlechtert, so dass aktuell die Unterfangung der Brücke vorbereitet wird.

Eine Baugrunderkundung wurde durchgeführt.

Das Planungsbüro hat die Leistungsphase 2 HOAI (Vorentwurfsplanung) abgeschlossen und die Planungsergebnisse zum Ersatzneubau vorgelegt.

Eine Rückmeldung von HGK und Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit einer Ablehnung einer plangleichen Querung liegt vor (siehe Anlage).

Planung

Die bisherige Planungsleistung und Machbarkeitsuntersuchung erfolgte aufgrund des schlechten baulichen Zustandes des Bestandsbauwerkes und gemäß bisherigem Planungsbeschluss parallel von der HGK und der Stadt Köln.

Die HGK untersuchte die Möglichkeit einer höhengleichen Querung der Bahntrasse, wohingegen die Stadt Köln Brückenvarianten und eine Tunnelvariante untersuchte.

Der Planung zu Grunde lagen die Vorgaben der barrierefreien Gleisquerung sowie die Untersuchung der Errichtung von Rampenanlagen für den Radverkehr gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Ergebnis Stadt Köln:

Das von der Stadt Köln beauftragte Planungsbüro hat 3 mögliche Querungsvarianten der Gleistrasse untersucht.

Variante 1 T (Überführung mit Treppen),
 Variante 2 T (Überführung mit Rampen) und
 Variante 3 T (Unterführung mit barrierefreien Rampen).

Alle Varianten erfüllen die Vorgaben der ERA an die Mindestbreiten mit 2,5 m. ERA-konforme Rampenneigungen lassen sich jedoch nur bei der Tunnelvariante realisieren. Die Rampen der Tunnelvariante entsprechen zudem den Vorgaben an die Barrierefreiheit. Die Einhaltung der Mindestradien nach ERA ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse bei keiner der untersuchten Varianten möglich ohne in größerem Umfang Grundstücke von den Anliegenden zu erwerben.

Die Brückenvarianten (1 T und 2 T) sind in unterschiedlichen Querschnittvarianten ausführbar.

Variante 1 K (Stahlüberbau-Trogquerschnitt, Hohlprofil),
 Variante 2 K (Stahlbetonüberbau-Trogquerschnitt),
 Variante 3 K (Stahlüberbau-Trogquerschnitt Blechträger),
 Variante 4 K (Stahlüberbau-Plattenbalken) und
 Variante 5 K (Holzüberbau mit Stahl-Trogquerschnitt),

Aufgrund der erforderlichen Anbindung der Brücke an die Aufzugsanlagen spricht sich die Verwaltung aus statischen und konstruktiven Gründen für die Querschnittsvariante 4 K (Stahlüberbau-Plattenbalken) aus. Der Vorteil dieser Variante ist, dass aufwändige Aussteifungen der Brücke nicht nötig sind, die bei den übrigen Querschnitten erforderlich wären.

Ergänzender Hinweis:

Mit dem aktuell gefassten Beschluss der Bezirksvertretung Rodenkirchen das Radhaupttroutennetz ([1209/2022](#)) auszubauen, wird die Gleisquerung an der Stadtbahnhaltestelle Michaelshoven dem grünen

Netz zugeordnet und somit die Bedeutung der Wegebeziehung für den Radverkehr gestärkt. Damit hat sich zeitgleich mit der Fertigstellung der Vorplanung die bisherige Planungsgrundlage geändert. Die Konsequenz wäre die Forderung nach nun 4 m breiten Rampen. Diese Forderung ergibt sich aus den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Nach EFA soll die Ausgestaltung der Breite für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Rad mindestens 4,00 m betragen. Die betroffenen Grundstücke im Rampenbereich befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Köln. Die Planungsänderung und die Grundstücksverhandlungen würden eine weitere Verzögerung des dringend erforderlichen Ersatzneubaus bedeuten mit der Gefahr die Brücke und damit die Zugänglichkeit zum Bahnsteig aus Gründen der Verkehrssicherheit sperren zu müssen.

Die Variante 1 T (Überführung mit Treppen) ist, trotz des Beschlusses zur Integration der Brücke in das Radhaupttroutennetz, Vorzugsvariante der Verwaltung.

Die Variante 1 kann einzig ohne Grunderwerb ausgeführt werden, wohingegen die Varianten 2 und 3 teils erheblich in die angrenzenden Grundstücke eingreifen. Die ungeklärte Grundstücksfrage würde die Umsetzung des Projekts (Varianten 2 oder 3) auf unbestimmte Zeit verzögern.

Der vorhandene Überbau wird in Kürze ertüchtigt um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Allerdings zeigen auch die Stützen/Gründungskörper bereits erhebliche Mängel, die, bei einer längeren Dauer von Grunderwerbsverhandlungen, zu einer Sperrung der Brücke bzw. einem vorzeitigem Abbruch führen können.

Ergebnis/Abstimmung mit der HGK:

Die Untersuchung der HGK ergab, dass ein Bahnübergang für zu Fuß Gehende und Radfahrende rechtlich genehmigungsfähig wäre. Dennoch haben sowohl die Bezirksregierung Köln als Genehmigungsbehörde, als auch die Landeseisenbahnverwaltung NRW als Aufsichtsbehörde erhebliche Sicherheitsbedenken, eine plangleiche Querung in Form eines beschränkten Bahnüberganges herzustellen.

Diese Querung wäre in zwei Varianten denkbar:

- a) Beibehalten der alten Deckungssignallage und Bahnsteige (Schließzeiten Schrankenanlage pro Stunde ca. 44 min).
- b) Optimierung der Deckungssignallage und Lage der Bahnsteige (Schließzeiten Schrankenanlage pro Stunde ca. 30 min).

Aus Sicht der HGK tragen die langen Schließzeiten der Schrankenanlage beider Varianten erheblich dazu bei, dass die geschlossenen Schranken nicht beachtet werden und es zu illegalen Gleisquerungen kommt.

Gemäß modifiziertem Beschluss [AN/1582/2021](#) vom 08.09.2021 ist weiterhin zu prüfen, ob zur besseren Verteilung der Schüler*innenverkehre eine weitere Zuwegung vom östlichen Bahnsteig zu den örtlichen Schulen eingerichtet werden kann. Die HGK teilt hierzu mit, dass das Versetzen eines Betonschalthauses und eine Verlegung der Kabeltrasse noch auf technische Machbarkeit zu prüfen ist.

Zeitplanung

Folgender Zeitplan ist für die Planung und Durchführung des Brückenneubaus (Variante 1 T bis 3 T) vorgesehen:

Nach Beschlussfassung

Bis Mitte 2023	Abschluss der Entwurfsplanung
Bis Ende 2023	Baubeschluss
Bis Anfang 2024	Ausschreibungsvorbereitung, Ausschreibung und Beauftragung Bauleistung
Mitte 2024	Beginn der Bauausführung

Externe Vergaben

Es ist geplant folgende Leistungen aus Kapazitätsgründen extern zu vergeben:

- Objektplanung Ingenieurbauwerke
- Fachplanungen Tragwerksplanung
- Baugrund-/Bodengutachten
- Konstruktive Bauüberwachung
- Ökologische Bauüberwachung
- Bauoberleitung
- Prüfindingenieurleistungen
- landschaftspflegerischer Fachbeitrag
- Erdungs- und Blitzschutzgutachten
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination

Die baureife Planung wird im Rahmen des Baubeschlussverfahrens zur weiteren Beschlussfassung vorgelegt.

Kosten

Gemäß der bisherigen Kostenschätzung variieren bei allen aufgezeigten Varianten die Kosten erheblich. Die Gesamtkosten (Planung und Bau) wurden wie folgt ermittelt:

Variante 1 T (Überführung mit Treppen) voraussichtlich	ca. 2.263.000 € brutto
Variante 2 T (Überführung mit Rampen) voraussichtlich	ca. 4.782.000 € brutto
Variante 3 T (Unterführung mit barrierefreien Rampen) voraussichtlich	ca. 4.445.000 € brutto

Ein plangleicher Übergang (beschränkter Bahnübergang) würde Gesamtkosten von ca. 10.007.900 € brutto generieren.

Die genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenannahme. Mit Stand der Vorentwurfsplanung wurde diese für Variante 1 T bis 3 T auf der Grundlage von Quadratmeterpreisen je Brückenfläche ermittelt. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenannahme“ können sich selbst unberücksichtigt der aktuellen Marktsituation (Ukrainekrise, Baustoffknappheit und Pandemieauswirkungen) bis zur Kostenfeststellung Abweichungen von bis zu 40 % ergeben. Die Kosten sind aus zuvor genannten Gründen daher nur schwer kalkulierbar.

In den Varianten 1 T bis 3 T sind in Abhängigkeit der Baukosten Brutto-Planungskosten in Höhe von ca. 522.000 € (Var. 1 T), ca. 864.000 € (Var. 2 T), ca. 820.000 € (Var. 3 T) enthalten. Die im Planungsbeschluss vom Februar 2021 benannten Kosten basieren auf Variante 1 T.

Finanzierung:

Die zur Finanzierung aller hier thematisierten Planungsvarianten erforderlichen investiven Auszahlungs-

ermächtigungen von maximal 864.000 € stehen im Haushaltsplan 2023/2024 im Teilfinanzplan 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8 – Auszahlungen für Baumaßnahmen, bei Finanzstelle 6901-1202-2-0640, Ersatzneubau Brücke Am Tannenhof bereit.

Förderung

Der Ersatzneubau der Brücke Am Tannenhof ist entsprechend den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Nahmobilität FöRiNah) eine Maßnahme, welche grundsätzlich aus Landesmitteln förderfähig ist.

Eine Programmanmeldung bei der Bezirksregierung Köln erfolgte im Juni 2020.

Ein entsprechender Förderantrag wird nach Vorliegen einer Kostenberechnung bei der Bezirksregierung Köln eingereicht, der Fördersatz beträgt 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Das Dezernat für Mobilität verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich öffentlicher Personennahverkehr sowie Radverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

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

Anlagen

- Anlage 1: Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 2: Variante 1 T (Überführung mit Treppen)
- Anlage 3: Variante 2 T (Überführung mit Rampen)
- Anlage 4: Variante 3 T (Unterführung mit barrierefreien Rampen).
- Anlage 5: Schreiben HGK
- Anlage 6: Schreiben KVB