



Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

StadtBahn Süd - Trassenfestlegung und Entscheidung zur weiteren Planung

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	02.03.2023
Verkehrsausschuss	07.03.2023
Ausschuss Klima, Umwelt und Grün	09.03.2023
Stadtentwicklungsausschuss	16.03.2023
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	20.03.2023
Rat	23.03.2023

Beschluss:

Der Rat der Stadt Köln nimmt die Ergebnisse der Planung der StadtBahn Süd zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung,

- a. die Planung der StadtBahn Süd nach Rondorf und Meschenich für den **1. Bauabschnitt** für die Kombination der **Vorzugstrasse** „Nord-Alternative 1.1a (Querung Verteilerkreis mit Brücke, ohne Straße Im Wasserwerkswäldchen) mit Süd-Alternative 1 (Linienführung durch Rondorf-Mitte) bis Meschenich-Nord“ weiterzuführen, das Planfeststellungsverfahren durchzuführen und die Vorplanung bis zur Ausschreibung (Leistungsphase 6 HOAI) voranzutreiben sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung fortzusetzen. Teil dieser Planung ist eine P+R-Anlage in Meschenich-Nord, deren Potential aktuell untersucht und die bei Bedarf umgesetzt wird. Gemäß Kostenschätzung belaufen sich die restlichen Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 6 HOAI des ersten Bauabschnitts auf rd. 7,7 Mio. € brutto.
- b. die Planung der StadtBahn Süd in Meschenich für den **2. Bauabschnitt** vom Ende des 1. Bauabschnitts bis zur Endhaltestelle in Meschenich-Süd weiterzuführen, das Planfeststellungsverfahren durchzuführen und die Planung auf Basis der Machbarkeitsstudie bis zur Ausschreibung (Leistungsphase 6 HOAI) voranzutreiben sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung fortzusetzen. Teil dieser Planung ist eine weitere P+R-Anlage in Meschenich-Süd, deren Potential aktuell untersucht und die bei Bedarf umgesetzt wird. Gemäß Kostenschätzung belau-

fen sich die Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 6 HOAI des zweiten Bauabschnitts auf rd. 2,4 Mio. € brutto.

Alternative:

Der Rat der Stadt Köln nimmt die Ergebnisse der Planung der StadtBahn Süd zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung,

- a. die Planung der StadtBahn Süd nach Rondorf und Meschenich für den **1. Bauabschnitt** inklusive einer P+R-Anlage in Meschenich-Nord für die Kombination der **Trassenalternative** „Nord-Alternative 2 (Umfahrung über Robinienweg) mit Süd-Alternative 1 (Linienführung durch Rondorf-Mitte) bis Meschenich-Nord“ weiter zu planen, das Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und die Vorplanung bis zur Ausschreibung (Leistungsphase 6 HOAI) voranzutreiben sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung fortzuführen. Gemäß Kostenschätzung belaufen sich die restlichen Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 6 HOAI des ersten Bauabschnitts auf rd. 7,7 Mio. € brutto.
- b. die Planung der StadtBahn Süd in Meschenich für den **2. Bauabschnitt** inklusive einer weiteren P+R-Anlage in Meschenich-Süd vom Ende des 1. Bauabschnitts bis zur Endhaltestelle in Meschenich-Süd weiter zu planen, das Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und die Planung auf Basis der Machbarkeitsstudie bis zur Ausschreibung (Leistungsphase 6 HOAI) voranzutreiben sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung fortzuführen. Gemäß Kostenschätzung belaufen sich die Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 6 HOAI des zweiten Bauabschnitts auf rd. 2,4 Mio. € brutto.
- c. den Bebauungsplan Rondorf Nordwest und den Lärmschutzwall entlang der BAB4 entsprechend der Trassenführung zu Lasten des Investors des Neubaugebietes Rondorf-Nord-West anpassen zu lassen.
- d. den Bebauungsplan zur P+R-Palette Arnoldshöhe entsprechend der Trassenführung anzupassen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern der Ausschuss Klima, Umwelt und Grün und der Stadtentwicklungsausschuss uneingeschränkt zustimmen.

keitsprüfung für das Planfeststellungsverfahren festgelegt wird, wurde seitens der Bezirksregierung Köln in 2020 durchgeführt. Aufgrund der großflächigen Überschneidungen der Untersuchungsräume der Stadtbahnmaßnahme und der Planung der Entflechtungsstraße wurde ein gemeinsames Scoping-Verfahren für die Projekte durchgeführt. Hierzu wurden die betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange eingebunden, die ihre Stellungnahmen an die Bezirksregierung gesendet haben. Die Inhalte der Stellungnahmen wurden von der Bezirksregierung geprüft und wurden in der Planung berücksichtigt.

3 Bauabschnitt 1

3.1 Erläuterung

Die Bezeichnungen der untersuchten Alternativen wurden im Planungsverlauf zur besseren Verständlichkeit in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit geändert. Da die Gutachten und andere Unterlagen sich jedoch teilweise auf die ursprünglichen Bezeichnungen beziehen, ist eine Übersicht/Gegenüberstellung der alten und neuen Bezeichnungen in Anlage 4 beigelegt. Eine Übersichtskarte aller untersuchten alternativen Linienführungen mit alten Bezeichnungen ist als Anlage 5 beigelegt.

Entlang aller geplanten Stadtbahntrassen werden Rad- und Gehwege mitgeplant.

Während der Ausarbeitung der Gefährdungsbeurteilung zum Schutzgut Trinkwasser wurde die Vorzugstrasse „Nord-Alternative 1.1 (Brücke)“ im Hinblick auf die Anforderungen des Trinkwassers bzw. der Wasserschutzzone II mit den zugehörigen Brunnen überarbeitet. Diese optimierte Lösung wurde „Nord-Alternative 1.1a (Brücke ohne Straße)“ benannt und weist durch die Sperrung der Straße im Wasserwerkswäldchen für die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs, den Rückbau der Tankstelle am Verteilerkreis und einer größeren Entfernung zu den Trinkwasserbrunnen deutliche Vorteile hinsichtlich des Schutzgutes Trinkwasser auf. Im Weiteren wird daher die „Nord-Alternative 1.1a“ betrachtet.

Eine Übersichtskarte mit den beiden verbliebenen Alternativen (Nord-Alternative 1.1a und Nord-Alternative 2) ist als Anlage 3 beigelegt. Detaillierte Planunterlagen sind als Anlagen 6.01 bis 6.20 beigelegt (Hinweis: Die Pläne beziehen sich auf die in Anlage 4 erläuterten, alten Planbezeichnungen).

3.2 Wertungsmatrix

Im Zuge der Untersuchung aller Alternativen und deren Kombinationen wurden die Ergebnisse der einzelnen Gutachten, die Planungsvorgaben verschiedener städtischer Ämter sowie der KVB in einer Wertungsmatrix zusammengeführt und die einzelnen Beurteilungskriterien entsprechend bewertet. Aus der Wertungsmatrix wurden Alternativen gestrichen, die im Planungsprozess ausgeschlossen werden mussten. Ausschlussgründe waren zum Beispiel verkehrstechnische und wasserschutzrechtliche Belange. In Anlage 7 sind die Ausschluss- bzw. Abschichtungsgründe aller nicht weiterverfolgten Alternativen dargestellt. Alle verbliebenen Alternativen wurden in einer Gegenüberstellung der Kombinationen und nochmals detailliert in der Gefährdungsbeurteilung Trinkwasser bewertet.

Mit Hilfe dieser Gegenüberstellung der Kombinationen konnte für die verbleibenden Alternativen ein ganzheitlicher Vergleich aller in Betracht kommenden Trassenkombinationen vorgenommen und eine Rangfolge ermittelt werden. Die hier ermittelte beste Alternative wird im weiteren Verlauf Vorzugstrasse, die zweitbeste als Beschlussalternative benannt.

3.3 Schutzgut Trinkwasser

Bei den Abstimmungsgesprächen im Verlauf der Vorplanung zum Bau und Betrieb der Stadtbahn hat sich herausgestellt, dass die Trassenplanung durch die Wasserschutzzone II (WSZ II) des Wasserwerkes Hochkirchen vertieft untersucht werden muss. Daher wurde zum Schutzgut Trinkwasser ein zweistufiges Gutachten, das aus einem Fachbeitrag und einer Gefährdungsbeurteilung besteht, in Auftrag gegeben, dessen Ausarbeitung eng mit den zuständigen Wasserbehörden und der Wasserwerksbetreiberin abgestimmt wurde. Die Ergebnisse des Fachbeitrages und der Gefährdungsbeurteilung sind in die Beurteilung der Trassenvarian-

ten eingeflossen. Der Fachbeitrag ist als Anlage 9, die Gefährdungsbeurteilung ist als Anlage 10 mit den zugehörigen Anlagenteilen I bis IX (Anlagen 10.01 bis 10.04) beigefügt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Versorgungssicherheit bezüglich des Trinkwassers eine übergeordnete Priorität besitzt und zu jedem Zeitpunkt gesichert sein muss. Aus Vorsorgegründen müssen während der Bauphase vier bis fünf der vorhandenen 22 Brunnen außer Betrieb genommen werden. Hierdurch kann es zu Engpässen in der Trinkwasserversorgung für die Bevölkerung kommen.

Daher sind in der weiteren Planung weitere Untersuchungen erforderlich, um sicherzustellen, dass die benötigten Fördermengen auch bei temporären Brunnenabschaltungen auf die verbleibenden Brunnen umgelegt werden können. Die Umsetzbarkeit der temporären Außerbetriebnahme von Wasserwerksbrunnen wird im nächsten Planungsschritt in Abstimmung mit der RheinEnergie als Wasserwerksbetreiber im Detail verifiziert und zu präzisiert.

3.4 Darstellung der Trassenalternativen

3.4.1 Vorzugstrasse

Die Vorzugstrasse setzt sich aus den Teilabschnitten Nord-Alternative 1.1a, Süd-Alternative 1 und Meschenich-Nord zusammen, die im weiteren Verlauf genauer erläutert werden.

Die „**Nord-Alternative 1.1a (Brücke ohne Straße)**“ schließt die Trasse an der Haltestelle Arnoldshöhe an und folgt der Bonner Straße Richtung Süden. Die Stadtbahn überquert den Verteilerkreis auf einem Brückenbauwerk und verläuft anschließend oberirdisch westlich der BAB 555. Die Brunnengalerie wird mit einem Bauwerk zur Lastverteilung gequert. Im weiteren südlichen Verlauf geht die Trasse in ein Dammbauwerk, bzw. in eine oberflächennahe Trasse über und quert schließlich die BAB 4 auf einem neuen Brückenbauwerk.

Ein weiterer Vorteil der Vorzugstrasse ist die Trassenbündelung der Stadtbahntrasse und der Autobahn östlich des Wasserwerks Hochkirchen. Die Bestandsstraße „Im Wasserwerkswäldchen“ wird für die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs gesperrt und kann im nördlichen Bereich als Geh- und Radweg genutzt werden. Im südlichen Bereich wird der Geh- und Radweg parallel zur Stadtbahntrasse neu hergestellt. Zudem wird die Tankstelle am Verteilerkreis, die ein weiteres Risiko für die WSZ II darstellt, rückgebaut.

Die aktuell eingeplante Brückenvariante am Verteilerkreis spiegelt eine erste technisch machbare Lösung wider. Die weitere Gestaltung und Ausarbeitung der Brücke (Objekt- und Tragwerksplanung) wird in der Entwurfsplanung (Lph. 3 HOAI) durchgeführt. In diesem Zuge werden insbesondere auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt.

Die Trasse der **Süd-Alternative 1 (Linienführung durch Rondorf-Mitte)** ist im Entwurf der Bebauungsplanung des Neubaugebietes Rondorf Nord-West freigehalten, welche erst nördlich und dann westlich entlang der bestehenden Wohnbebauung in Rondorf führt. Südlich der Kapellenstraße verläuft die Stadtbahn zwischen der Talstraße und der Elbinger Straße und verschwenkt anschließend Richtung Westen nach Meschenich.

Bei einer Potenzialabschätzung hat sich gezeigt, dass die Trasse der „Süd-Alternative 1 (Linienführung durch Rondorf-Mitte)“ eine wesentlich höhere Erschließungswirkung hat als die parallel untersuchte Trasse „Süd-Alternative 2“. Die Erschließungswirkung der Trasse ist ein wichtiges Kriterium für die Fördermittelakquise bei Bundes- und Landesprogrammen. Zudem wird die „Süd-Alternative 2“ abgelehnt, da sie zu erheblichen technischen und wirtschaftlich nicht vertretbaren Problemen führen würde. Dies sind u. a. Probleme mit den zu querenden Leitungstrassen und dem problematischen Knotenpunkt mit der Entflechtungsstraße und der Bödinger Straße.

3.4.2 Beschlussalternative

Die Beschlussalternative setzt sich aus den Teilabschnitten Nord-Alternative 2, Süd-Alternative 1 und Meschenich-Nord zusammen, die im weiteren Verlauf genauer erläutert werden.

Bei der „**Nord-Alternative 2 (Umfahrung über Robinienweg)**“ sind die Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ und die Tankstelle am Verteilerkreis nicht Bestandteil der Stadtbahnplanung und bleiben daher im Ursprungszustand erhalten.

Die Trasse der Stadtbahn schließt an die Haltestelle Arnoldshöhe an und verläuft nördlich der Militärringstraße und quert diese in Höhe der Straße Robinienweg. Nach aktuellem Planungsstand kann die Militärringstraße ebenerdig gequert werden, da die Voraussetzung für eine Ausnahme vom Verbot höhengleicher Kreuzungen durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz erfüllt werden. Jedoch ist es möglich, dass diese Ausnahmeregelung im kommenden Planfeststellungsverfahren nicht greift und eine Brückenlösung erforderlich wird, die erhebliche Auswirkungen für das Umfeld der Militärringstraße und des Äußeren Grüngürtels zur Folge haben würde.

Die Trasse führt im Weiteren entlang des Robinienweges durch den Grüngürtel bis zur BAB 4. Über ein neues Brückenbauwerk quert die Trasse die BAB 4 und den Lärmschutzwall des Neubaugebietes, verläuft entlang der Straße Am Höfchen und schließt an das Neubaugebiet in nord-südlicher Richtung an.

Die bei der Planung des Neubaugebietes Rondorf Nord-West für die Stadtbahn freigehaltene Trasse für die **Süd-Alternative 1 (Linienführung durch Rodorf-Mitte)** kann nur im südlichen Abschnitt genutzt werden. Im nördlichen Bereich muss die Planung des Neubaugebiets verändert und die Stadtbahntrasse in neuer Lage berücksichtigt werden. Südlich der Kapellenstraße verläuft die Stadtbahn zwischen der Talstraße und der Elbinger Straße und verschwenkt anschließend Richtung Westen nach Meschenich.

Auf die Vorteile der „Süd-Alternative 1“ gegenüber der „Süd-Alternative 2“ wird unter Ziffer 3.4.1 eingegangen.

3.5 Vergleich und Bewertung der bevorzugten Alternativen

Die im Folgenden dargelegten Bewertungen sind ein Ergebnis der als Anlage 8 beigefügten Wertungsmatrix.

3.5.1 Vorteile der Vorzugstrasse

Die Vorzugstrasse weist im Vergleich zur Beschlussalternative eine um 700 m deutlich kürzere Streckenlänge auf, womit auch eine kürzere Fahrzeit einhergeht. Bei einer Potenzialabschätzung hat sich gezeigt, dass die zentral verlaufende Trasse insgesamt eine wesentlich höhere Erschließungswirkung hat und unter anderem deshalb favorisiert wird. Zudem kann in Rondorf die nördliche Haltestelle im Plangebiet Rondorf Nord-West weiter östlich in Richtung des bestehenden Ortes positioniert werden und kann damit eine höhere Erschließungswirkung auch außerhalb des Neubaugebietes erreichen.

Im Gegensatz zur Beschlussalternative kann die bestehende Busverbindung der Line 132 nach Rondorf und Meschenich bei der Vorzugstrasse vollständig durch die Stadtbahn ersetzt werden.

Während die Vorzugstrasse den Verteilerkreis, und somit auch den Militärring planfrei mittels Brücke quert, muss der Militärring bei der Beschlussalternative westlich des Verteilerkreises voraussichtlich plangleich gequert werden und würde somit direkten nachteiligen Einfluss auf die Verkehrssituation nehmen. Die Vorzugstrasse minimiert im Gegensatz zur Beschlussalternative die Eingriffe in den Grüngürtel, der eine denkmalwerte Grünfläche ist, sowie in die denkmalgeschützte Wohnsiedlung Heidekaul und minimiert die erforderlichen Baumrodungen. Die Beschlussalternative hat im Gegensatz zur Vorzugstrasse einen massiven Gehölzverlust nördlich des Militärrings und beidseits des Robinienweges zur Folge.

Zudem ergäbe sich durch die Lage der Beschlussalternative mitten im Grüngürtel eine starke Zerschneidungswirkung, die sich sowohl negativ auf den Artenschutz als auch auf eine qualitative Verschlechterung der Erholungsräume negativ auswirkt.

In der abgestimmten und aktuell noch gültigen Planung des Neubaugebietes Rondorf Nord-West ist die Vorzugstrasse bereits planerisch berücksichtigt. Sollte die Beschlussalternative beschlossen werden, müsste der Entwurf des Bebauungsplans mit Blick auf die veränderte Stadtbahntrasse angepasst und zusätzlich das städtebauliche Konzept grundlegend verändert werden. Der bereits realisierte Lärmschutzwall am verlegten Galgenbergsee müsste zu Lasten des Investors des Neubaugebietes Rondorf-Nord-West in Teilen angepasst und neu errichtet werden.

Bei den parallel geplanten bzw. laufenden Baumaßnahmen, wie dem Neubaugebiet Rondorf Nord-West, der Verlegung des Galgenbergsees und der Planung der Entflechtungsstraße, wurde die Vorzugstrasse bereits in deren Planungen berücksichtigt und bedingt daher keine oder ggf. nur geringe notwendige Anpassungen.

3.5.2 Vorteile Beschlussalternative

Im Bereich des Verteilerkreises stellt die Beschlussalternative keine negative Beeinflussung städtebaulicher Aspekte dar, da hier im Gegensatz zur Vorzugstrasse keine Brücke realisiert werden muss. Während bei der Vorzugstrasse die südliche Einfahrt nach Köln mit der Brücke grundlegend städtebaulich neugestaltet wird, bleibt bei der Trassenalternative die heutige städtebauliche Situation erhalten.

Die Beschlussalternative weist dazu einen geringen Verlust von Böden mit hoher Bodenfunktionsbewertung auf und hat weniger negative Auswirkungen auf den Luftaustausch im Planungsgebiet.

3.5.3 Fazit

Alle vorgenannten Vor- und Nachteile sind ein Ergebnis der als Anlage 8 beigefügten Wertungsmatrix.

Bei Berücksichtigung aller betrachteten Belange ist die Vorzugstrasse der Beschlussalternative vorzuziehen.

Aus diesem Grund wird die Vorzugstrasse zur weiteren Planung empfohlen.

3.6 Kompensationsmaßnahmen in der Wasserschutzzone (nur bei Vorzugstrasse)

Der Bau und der Betrieb der Stadtbahn in der Wasserschutzzone führen zu Risiken für eine Verunreinigung des Trinkwassers. Diese Risiken können, wie im Gutachten dargelegt, minimiert und beherrscht werden. Neben einer temporären Außerbetriebnahme von Brunnen sind die Sperrung der Straße Im Wasserwerkswäldchen für die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs sowie der Rückbau der Tankstelle am Verteilerkreis Voraussetzung, um das Gesamtrisiko in der Wasserschutzzone nicht zu erhöhen.

3.6.1 Straße Im Wasserwerkswäldchen

Im Rahmen des grundsätzlichen Konfliktes eines Eingriffs in die WSZ II wurde untersucht, wie die Verkehrsabwicklung zwischen Verteilerkreis und Rondorf verändert werden kann. Hierzu wurde verkehrsgutachterlich die Sperrung der Straße Im Wasserwerkswäldchen für die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs untersucht. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine dauerhafte Sperrung der Straße für die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs möglich ist. Das entsprechende Gutachten ist als Anlage 11 beigefügt. Die weiteren Festlegungen der Sperrung der Straße Im Wasserwerkswäldchen bei der weiteren Planung der Vorzugstrasse werden in der kommenden Planungsphase, der sogenannten Entwurfsplanung, erfolgen. Die Umsetzung der Vorzugstrasse setzt die dauerhafte Sperrung der Straße Im Wasserwerkswäldchen für die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs voraus.

Die Sperrung der Straße Im Wasserwerkswäldchen für den allgemeinen Kfz-Verkehr führt zu einer Verlagerung von ca. 5.900 Kfz-Fahrten pro Tag auf alternative Routen.

Durch Verlagerungseffekte im Netz wirkt sich etwa die Hälfte der verlagerten Kfz-Fahrten auf die unmittelbar benachbarten Straßenzüge (Kapellenstraße und Friedrich-Ebert-Straße) aus, die andere Hälfte führt zu einer Mehrbelastung im übergeordneten Netz, z. B. BAB 555, Entflechtungsstraße, Militärringstraße.

An der Kapellenstraße im Westen Rondorfs führt der Planfall wegen der Sperrung zu einer Veränderung der Verkehrsbelastung von 7.200 Kfz/Tag im Status Quo auf 8.400 Kfz/Tag im Planfall. Ohne die Sperrung wurde eine Verkehrsbelastung von ca. 6.200 Kfz/Tag im Planfall prognostiziert. Der im Zuge der Entflechtungsstraße vorgesehene Kreisverkehrsplatz Kapellenstraße/Husarenstraße zeigt unter den Prognosebelastungen in den Spitzenstunden mit Qualitätsstufe A eine sehr gute Verkehrsqualität.

An der Friedrich-Ebert-Straße im Osten von Rondorf steigt die Belastung von 11.400 Kfz/Tag im Status Quo auf 12.900 Kfz/Tag im Planfall an. An der Rodenkirchener Straße westlich der

BAB 555 sinkt die Belastung hingegen von 8.800 Kfz/Tag im Status Quo auf 7.000 Kfz/Tag im Planfall. Für den Knotenpunkt Zum Forstbotanischen Garten/Friedrich-Ebert-Straße ist im Zuge der Entwicklung des Kölner Südens ohnehin wegen der bereits im Bestand hohen Verkehrsbelastung ein Ausbau sowie eine signaltechnische Optimierung vorgesehen. Wird diese auf die ermittelten Prognosebelastungen angepasst, kann der dort auftretende Mehrverkehr in den Spitzenstunden morgens und abends mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität (Qualitätsstufen B bis D) abgewickelt werden. Die durchgeführten Analysen zeigen auch, dass der Entfall der Verkehrsfunktion der Straße Im Wasserwerkswäldchen für den allgemeinen Verkehr an den Knotenpunkten der Militärringstraße zu Belastungen führt, die ebenfalls angemessen abgewickelt werden können.

3.6.2 Tankstelle

Südwestlich des Verteilerkreises liegt innerhalb der WSZ II eine Tankstelle. Das Grundstück ist im Besitz der Stadt Köln und derzeit verpachtet. Für die Vorzugstrasse der Stadtbahn wird die Tankstelle als Kompensationsmaßnahme zur Sicherung des Schutzguts Trinkwasser rückgebaut.

3.7 Ingenieurbauwerke

Entlang der geplanten Vorzugstrasse der Stadtbahn werden mehrere Ingenieurbauwerke erforderlich. Im Wesentlichen sind dies eine Brücke über den Verteilerkreis, ein Bauwerk zur Lastverteilung über der Brunnengalerie, eine neue Brücke über die BAB 4 sowie eine Brücke über die noch zu errichtende Entflechtungsstraße südlich von Rondorf. Die weitere Detaillierung dazu wird in der kommenden Planungsphase (Entwurfsplanung) erfolgen.

Die Planung der Brücke über den Verteilerkreis stellt aktuell lediglich einen ersten Vorentwurf dar. Die hohen gestalterischen Anforderungen an das Brückenbauwerk in dieser besonderen Lage werden im weiteren Verlauf besonders berücksichtigt. Hier ist eine Lösung zu finden, die optimalerweise den Anforderungen an den Verteilerkreis, das Kunstwerk (Stele und Grünfläche des Verteilerkreises) und den Denkmalschutz gerecht wird. Über die Auswirkungen der Vorzugstrasse auf das urheberrechtlich geschützte Kunstwerk im Verteilerkreis werden die Gespräche mit dem Künstler fortgeführt.

4 Bauabschnitt 2

4.1 „Meschenich - 2. Bauabschnitt“

Den 2. Bauabschnitt bildet die Ortsdurchfahrt Meschenich. Die Stadtbahn kann hier nur auf der Brühler Landstraße geführt werden. Innerhalb der Ortsdurchfahrt von Meschenich-Nord bis Meschenich-Süd gibt es nur eine mögliche Linienführung. Vom Planer wurde eine technisch machbare Lösung erstellt. Auf dieser Grundlage ist ein auf Stadtbahnmaßnahmen spezialisierter Stadtplaner beauftragt, eine insbesondere in Hinblick auf die Gestaltung optimierte Lösung in Abstimmung mit den anderen Planern zu entwickeln.

Entsprechend des Ratsbeschlusses aus 2018 wurde die Grundlagenermittlung für Meschenich beauftragt und abgeschlossen. Auf Basis der Studie zur Gestaltung der Ortsdurchfahrt wird die Vorplanung weiter bearbeitet und im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahre 2023 abgestimmt.

5 Grunderwerb

Im Verlauf beider Trassen gibt es zahlreiche notwendige Grundstücksankäufe. In Teilen wurden bereits Gespräche mit den Eigentümern geführt. Die weiterführenden Ankaufsgespräche können nach Beschlussfassung fortgeführt werden.

6 P+R-Anlagen in Meschenich

Im Zuge der Stadtbahnplanung wird im Norden und im Süden von Meschenich jeweils eine P+R-Anlage untersucht und bei Bedarf umgesetzt. Hierzu wurde eine Machbarkeitsstudie

beauftragt, deren Ergebnis zum ermittelten Potential (Anzahl der möglichen Nutzer) in der weiteren Planung berücksichtigt wird. Zudem lässt die Verwaltung aktuell ein „Raumbuch Mobilstationen“ erarbeiten, welches die konzeptionellen Grundlagen für die perspektivische Einrichtung eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen im Stadtgebiet liefern soll. Damit soll festgelegt werden, welche Mobilitätsangebote in welcher Größenordnung an den Haltestellen der StadtBahn Süd vorzusehen sind.

7 Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung

Begleitend zur Vorplanung wurde eine Vielzahl von Dialoginstrumenten angewendet, um die Stakeholder (Interessensgruppen) und die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig, umfassend und transparent über den Prüf- und Auswahlprozess der Vorzugstrasse zu informieren.

Im Rahmen des Stakeholdermanagements wurden zum Beispiel leitfadengestützte Interviews mit maßgeblichen Akteuren aus den Stadtteilen und Trägern öffentlicher Belange geführt, um ein Stimmungsbild und den Informationsbedarf sowie die Bereitschaft zur Mitarbeit zu erfassen. Der Großteil der Akteure war dazu bereit und wurde im Rahmen von digitalen Konferenzen über den aktuellen Stand der Planung informiert.

Interessierte Bürgerinnen und Bürger hatten zudem die Möglichkeit, über eine Online-Beteiligung auf [meinungfuer.koeln](https://meinungfuer.koeln/archiv/dialoge/stadtbahn-sued.html#uip-1) ihre Fragen und Anregungen einzubringen (<https://meinungfuer.koeln/archiv/dialoge/stadtbahn-sued.html#uip-1>). Ziel war es, ein umfassendes Meinungsbild zu erhalten und erste Präferenzen sowie für die Bürgerinnen und Bürger wichtige Themen zu identifizieren. Auf dieser Basis wurde anschließend ein Katalog mit den wichtigsten Fragen und Antworten (FAQ) (<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/mobilitaet/haeufig-gestellte-fragen-zur-stadtbahn-sued>) erstellt.

Darauf aufbauend ist vorgesehen, auch die nächsten Planungsphasen für die StadtBahn Süd öffentlichkeitswirksam zu begleiten. Dabei unterscheiden sich die Auswahl der Dialoginstrumente und die Tiefe der Beteiligung bei den beiden Bauabschnitten. Im Rahmen der Entwurfsplanung für den 1. Bauabschnitt bis Meschenich Nord wird es darum gehen, die beschlossene Trasse weiter zu qualifizieren und die Interessen der Stakeholder und der Anwohnenden zu berücksichtigen. So ist u.a. vorgesehen, die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von Online-Dialogen und Informationsveranstaltungen über die Entwurfsplanung zu informieren. Die genaue Auswahl der geeigneten Dialoginstrumente wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Bei der Vorplanung zum 2. Bauabschnitt wird es zunächst wichtig sein, insbesondere den Menschen in Meschenich nicht nur den verkehrlichen, sondern auch den städtebaulichen Nutzen für den Ortskern Meschenich deutlich zu machen. Die Stadtbahn in Verbindung mit der Ortsumgehung bietet die Chance, die Hauptachse und den Stadtteil insgesamt deutlich zu entlasten und aufzuwerten. Es ist vorgesehen, die Öffentlichkeitsbeteiligung für die Stadtbahnanbindung gemeinsam mit den zuständigen Fachämtern und der KVB durchzuführen.

Das Formblatt zur Öffentlichkeitsbeteiligung findet sich in Anlage 1, das Beteiligungskonzept in Anlage 2.

8 RPA

Da die Beauftragung der Ingenieur- und Gutachterleistungen für den 2. Bauabschnitt nicht Gegenstand des Bedarfsfeststellungs- und Planungsbeschlusses war, muss hierfür die Bedarfsprüfung nachgeholt werden. Die hierfür erforderlichen Unterlagen wurden dem Rechnungsprüfungsamt zur Stellungnahme übergeben. Diese Stellungnahme ist als Anlage 12 beigefügt.

9 Kosten / Finanzierung

Im Rahmen der Vorplanung wurde für alle Alternativen durch den Generalplaner eine Kostenschätzung erstellt. Da die Nordalternative 1.1a erst im Zuge der Gefährdungsbeurteilung entwickelt wurde, liegt für diese noch keine Kostenschätzung vor. Es ist davon auszugehen, dass die Kosten der A1a unter denen der A1 liegen, da kein Straßenbau notwendig wird. Zum jetzi-

gen Planungsstand werden daher die Kosten der A1 angenommen. Im Zuge der Entwurfsplanung wird für die beschlossene Trasse eine Kostenberechnung erstellt, die dem Baubeschluss beigefügt wird.

Die Planungskosten für den ersten Bauabschnitt (Lph. 0-6, siehe Beschluss-Punkt a) wurden in der Vorgänger-Vorlage 1614/2018 (<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?kvonr=75138>) i. H. v. gesamt 10,7 Mio. € brutto dargestellt und vom RPA anerkannt. Da diverse Kosten durch die alternative Trassenführung und durch die daraus zusätzlich entstehenden Erfordernisse des Trinkwasserschutzes (siehe Hinweise zu den Gesamtkosten) und deren Auswirkungen auf die Planungskosten noch nicht belastbar beziffert werden können, wird für den jetzigen Beschluss der Trassenfestlegung der damalige Ausgangswert zu Grunde gelegt. Von den 10,7 Mio. € sind bereits ca. 3 Mio. € abgeflossen, so dass noch ein Bedarf i. H. v. 7,7 Mio. € besteht.

Zusammen mit den Planungskosten des 2. Bauabschnitts (Lph. 0-6, siehe Beschluss-Punkt b) i. H. v. 2,4 Mio. € ergeben sich somit noch offene Gesamtplanungskosten i. H. v. ca. **10,1 Mio. €** brutto.

Zur Finanzierung der o. g. Maßnahme, wie auch der in dieser Vorlage thematisierten Planungsalternative, sind im Haushaltsplan 2023/2024 inkl. mittelfristiger Finanzplanung im Teilfinanzplan des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau in der Produktgruppe 1202, Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, in der Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, bei der Finanzstelle 6903-1202-2-5103 – Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich, investive Auszahlungsermächtigungen bedarfsgerecht berücksichtigt.

9.1 Hinweis zu den Gesamtkosten

Die geschätzten Kosten der **Vorzugstrasse und des 2. Bauabschnitts** betragen entsprechend der oben aufgeführten Annahme 137,8 Mio. € brutto. Noch nicht berücksichtigt wurden u.a. Kosten für Leitungsverlegungen, Wasserhaltungen, Schutzbauwerke, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Kosten aus Auflagen zum Bau und Betrieb in der Wasserschutzzone II im Bereich des Wasserwerks Hochkirchen sowie Kosten für nicht kalkulierbare Auswirkungen von Stoffpreisgleitungen und Inflation.

Die geschätzten Kosten der **Beschlussalternative und des 2. Bauabschnitts** betragen 141,7 Mio. € brutto. Noch nicht berücksichtigt wurden hier ebenfalls u.a. Kosten für Leitungsverlegungen, Wasserhaltungen, Schutzbauwerke, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Kosten aus Auflagen zum Bau und Betrieb in der Wasserschutzzone II im Bereich des Wasserwerks Hochkirchen sowie Kosten für nicht kalkulierbare Auswirkungen von Stoffpreisgleitungen und Inflation.

Zusätzlich entstehen bei der Beschlussalternative weitere Kosten dadurch, dass, anders als bei der Vorzugstrasse, die Buslinie 132 wegen der schlechteren Erschließung der Beschlussalternative gegenüber der Vorzugstrasse zwischen dem Verteilerkreis und Meschenich nicht entfallen kann. Hierfür werden bei der Beschlussalternative Betriebskosten von ca. 2 Mio. € pro Jahr für den Busverkehr angesetzt.

10 Fördergeber

Der Verkehrsausschuss hat am 26.04.2016 die Kategorisierung aller angemeldeten ÖPNV-Maßnahmen mit Bezug zum Kölner Stadtgebiet für den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW in Maßnahmen mit vordringlichem und weiterem Bedarf beschlossen. Die Maßnahme StadtBahn Süd ist im ÖPNV-Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf angemeldet.

Nach Beschlussfassung zur Trassenführung werden die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet und zur Erlangung von Fördermitteln eine Standardisierte Bewertung zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors nach der aktualisierten Verfahrensanleitung 2016+ vorbereitet und beauftragt. Nur wenn der Nutzen-Kosten-Faktor mindestens den Wert von 1,0 erreicht, ist eine Förderung möglich.

Eine vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur StadtBahn Süd aus dem Jahre 2018 mit den vormals angedachten Trassen ergab für den 1. Bauabschnitt unter der zu dieser

Zeit gültigen Verfahrensanleitung einen Wert über 1,0. Seit 01.07.2022 ist zur Berechnung des NKU-Wertes die neue Verfahrensanleitung 2016+ in Kraft, die grundsätzlich einen höheren NKU-Wert erwarten lässt.

Die Verwaltung geht aufgrund dessen davon aus, dass die Vorzugstrasse aktuell einen NKU-Wert von über 1 erreichen kann. Bei der Beschlussalternative besteht aufgrund der geringeren Erschließungswirkung, der höheren Fahrzeiten sowie der höheren Investitions- und Betriebskosten gegenüber der Vorzugsvariante ein größeres Risiko, dass kein NKU-Wert über 1 erreicht wird

Die StadtBahn Süd ist vorbehaltlich eines passenden NKU-Wertes nach dem GVFG in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig. Eine entsprechende Programmanmeldung wurde beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) zur Prüfung und Weiterleitung an das Land NRW und den Bund eingereicht.

11 Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung werden für den 1. und 2. Bauabschnitt die Planungen bis zur Genehmigungsplanung sowie die einzureichenden Planfeststellungsunterlagen erarbeitet und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (PFV) vorbereitet.

Das PFV ist das Genehmigungsverfahren für größere Vorhaben, zu denen auch die StadtBahn Süd zählt. Die gesetzlichen Vorgaben hierfür finden sich im Personenbeförderungsgesetz. Teil der einzureichenden Planfeststellungsunterlagen sind z. B. Erläuterungsbericht, Lage- und Höhenpläne, Bauwerkspläne, Umweltverträglichkeitsprüfung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, schalltechnische Gutachten, etc. Die Dauer des PFV ist stark von möglichen Einwendungen und insbesondere von möglichen Klageverfahren abhängig. Da der Planfeststellungsbeschluss auch wasserrechtliche Erlaubnisse in der Wasserschutzzone II des Wasserwerks Hochkirchen sowie naturschutzrechtliche Befreiungen für den Äußeren Grüngürtel festlegt, ist die genaue Dauer des PFV nicht abzuschätzen.

Parallel zum PFV werden sukzessive die Ausführungsplanungen erarbeitet. Somit kann nach Vorliegen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses zeitnah der Baubeschluss eingeholt und die Vergabe vorbereitet werden, damit die Bauausführung beginnen kann. Ein Zeitpunkt für den Baubeginn kann frühestens nach dem Ende der Einspruchsfristen im PFV abgeschätzt werden.

Im Zuge der weiteren Planungen erfolgt fortlaufend eine Beurteilung möglicher Gefährdungen für die Trinkwasserversorgung aus dem Wasserwerk Hochkirchen. Hierfür sind die mit der Trinkwasserüberwachung und Versorgung befassten Stellen (Gesundheitsamt, Bezirksregierung, Umweltamt, RheinEnergie) sowie die KVB kontinuierlich miteinzubeziehen.

Dabei werden Maßnahmen erarbeitet, um die ermittelten Risiken möglichst auszuräumen. Dies kann technische, monetäre und zeitliche Auswirkungen haben.

12 Auswirkung 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 des öffentlichen Personennahverkehrs 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 (Klimaneutralitätsstrategie: Maßnahme 4.2.1.1 Quantitativer Ausbau des bestehenden ÖPNV- und SPNV Angebots).

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

13 Anlagenverzeichnis

2	Beteiligungskonzept
3	Übersichtskarte der Vorzugslinienführungen
4	Übersicht der Bezeichnungen der Linienführungen (alt–neu)
5	Übersichtskarte der untersuchten Linienführungen
6	Pläne
6.01-02	A1a Lagepläne 1-2
6.03-04	A1a Schnitte 1-2
6.05-09	A9 Lagepläne 1-5
6.10-11	A9 Schnitte 1-2
6.12	C Lageplan
6.13	C Schnitt
6.14-17	D2 Lagepläne 1-4
6.18-20	D2 Schnitte 1-3
7	Beschreibung der verworfenen Alternativen (alte Bezeichnungen)
8	Wertungsmatrix
9	Fachbeitrag
10	Gefährdungsbeurteilung
10.01	Anlage I Übersichtslageplan
10.02	Anlagen II bis V Modellergebnisse
10.03	Anlagen VI und VIII Bewertungstabellen
10.04	Anlage IX Modelldokumentation
11	Verkehrsgutachten zur Sperrung der Straße Im Wasserwerkswäldchen
12	Stellungnahme des RPA
13	Stellungnahme Urheberrecht