



Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Kapazitätserweiterungen auf den Linien 4, 13 und 18
Baubeschluss für den Ausbau der Bahnsteige der Haltestellen der Bauphase 2 auf eine
Nutzlänge von 60 m**

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	07.03.2023
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	09.03.2023
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	13.03.2023
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	20.03.2023
Rat	23.03.2023

Beschluss:

Der Rat der Stadt Köln beschließt - vorbehaltlich des rechtskräftigen Baurechts - den Ausbau der Bahnsteige der 6 Haltestellen Schlebusch, Odenthaler Str., Leuchterstr., Am Emberg, Von-Sparr-Str. und Stegerwaldsiedlung (2. Bauphase) auf eine Nutzlänge von 60 m im Rahmen der Kapazitätserweiterungen auf den Linien 4, 13 und 18.

Die Gesamtkosten dieser zweiten Bauphase (Planungs- und Baukosten) vor Förderung betragen voraussichtlich ca. 11,2 Mio. € netto. Durch die Übertragung der Durchführung der Maßnahme an die KVB AG umfasst der Beschluss die Erstattung des städtischen Eigenanteils (nach Abzug von Fördermitteln) an den Investitionskosten von rd. 2,5 Mio. € netto an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB AG).

Gleichzeitig beschließt der Rat der Stadt Köln im Haushaltsjahr 2023 die Freigabe einer investiven Auszahlungsermächtigung i. H. v. 636.600 € für die v.g. Maßnahme im Teilfinanzplan des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau in der Produktgruppe 1202, Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, bei der Finanzstelle 6903-1202-0-9003, L 4, 13 u. 18 - Bst.-Verlängerung, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Innenstadt und die Bezirksvertretung Mülheim uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

- Nein**
- Ja, investiv** Investitionsauszahlungen s. Text €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____ %
- Ja, ergebniswirksam** Aufwendungen für die Maßnahme s. Text €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:** 2023

- a) Personalaufwendungen _____ €
- b) Sachaufwendungen etc. _____ €
- c) bilanzielle Abschreibungen s. Text €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:** 2023

- a) Erträge s. Text €
- 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

Die Fahrgastzahlen der Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 sind in den letzten Jahren stark angestiegen. In der Folge übersteigt die Nachfrage, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, auf größeren Streckenabschnitten die derzeitigen Kapazitäten. Da Taktverdichtungen aufgrund der zur Verfügung stehenden Fahrplantrassen nicht möglich sind, sollen die notwendigen zusätzlichen Platzkapazitäten mit einem geänderten Fahrzeugkonzept zur Verfügung gestellt werden. Das Fahrzeugkonzept sieht den Einsatz von ca. 70 m langen Zügen vor. Mit dem Einsatz der neuen Züge lässt sich die Kapazität um rund 20 % erhöhen. Voraussetzung dafür sind Bahnsteige mit einer Länge von mindestens 60 m. Dafür wird die KVB AG die 17 Haltestellen Aachener Str./Gürtel, Wüllnerstr., Dürener Str./Gürtel, Sülzgürtel, Thielenbruch, Vischeringstr., Wichheimer Str., Schlebusch, Odenthaler Str., Leuchterstr., Am Emberg, Im Weidenbruch, Mülheim Berliner Str., Von-Sparr-Str., Keupstr., Grünstr. und Stegerwaldsiedlung verlängern.

Die Federführung für Planung und Umsetzung der Ausbaumaßnahmen wurden der KVB AG durch den Rat der Stadt Köln bereits mit den Vorlagen [2723/2018](#) und [2662/2019](#) übertragen.

Die KVB wird die Maßnahme in Abstimmung mit der Stadt Köln durchführen und die Stadt Köln fortlaufend über den aktuellen Sachstand der Planung, der Ausführung, der Kosten sowie der Terminprognose informieren sowie Gelegenheit zur Einsicht in die entsprechenden Unterlagen geben.

Bauphasenweise Einholung der Baubeschlüsse

Für die Einholung eines Baubeschlusses ist die Planungstiefe des Abschlusses der Entwurfsplanung der Leistungsphase 3 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) erforderlich. Die Leistungsphase 3 HOAI wird für die einzelnen Haltestellen des Projektes nach und nach erreicht und wird für alle Haltestellen erst in einigen Jahren vorliegen. Um Einschränkungen für die Fahrgäste während der baulichen Umsetzung und für eine gleichmäßige Auslastung der KVB-Baukapazitäten möglichst gering zu halten, soll der Umbau der Haltestellen über einen längeren Zeitraum zwischen 2022 und 2026 in vier Bauphasen erfolgen. Für die zweite Bauphase wird die aus Gründen der Gleisunterhaltung anstehende Liniennetztrennung zwischen den Haltestellen Am Emberg und Schlebusch genutzt. Die notwendigen Baubeschlüsse werden abhängig vom Planungsstand eingeholt. Der Baubeschluss für das erste Haltestellenpaket erfolgte im Dezember 2021 (Session [2430/2021](#)). Der nun anstehende 2. Baubeschluss umfasst 6 Haltestellen. Es ist geplant, in 2023 einen weiteren Baubeschluss für die Haltestellen der 3. Bauphase und in 2024 einen Baubeschluss für die Haltestellen der 4. Bauphase einzuholen.

Bauzeiten und Bauphasen

Geplant ist, alle betroffenen Bahnsteige an den 17 Haltestellen in vier Bauphasen von 2022 bis 2026 auszubauen, damit Ende 2026 die schrittweise Umstellung auf das neue Fahrzeugkonzept erfolgen kann. Die Einteilung der Haltestellen in vier Bauphasen richtet sich nach dem Planungs- und Umsetzungsaufwand sowie dem zu erwartenden Aufwand bei den Genehmigungsverfahren. Eine Bauphase besteht aus drei bis sechs Haltestellen. Dabei dient die derzeitige Einteilung der Bauphasen nur einer ersten Orientierung. Ausschlaggebend für den konkreten Umsetzungszeitpunkt sind vor allem möglichst geringe Einschränkungen für die Fahrgäste. Dies wird durch die Ausnutzung anstehender Streckensperrungen erreicht, sodass zusätzliche Streckensperrungen aufgrund des Bahnsteigausbaus teilweise vermieden werden können. Zusätzlich wird eine optimierte Integration der Bauabläufe in freie Kapazitäten der Bauabteilungen der KVB AG berücksichtigt.

1. Bauphase (Nicht Gegenstand der Vorlage)

Im April 2022 wurde mit der Umsetzung der Haltestellen der 1. Bauphase (Aachener Str./Gürtel, Dürener Str./Gürtel, Wüllnerstr., Im Weidenbruch und Mülheim Berliner Str.) begonnen. Die Haltestellen Aachener Str./Gürtel, Wüllnerstr. sowie Dürener Str./Gürtel wurden im Juni fertig gestellt und Im Weidenbruch im August. Auch die Haltestelle Berliner Str. wurde Ende 2022 fertig gestellt.

2. Bauphase (Gegenstand der Vorlage)

In der 2. Bauphase sollen die Haltestellen Schlebusch, Odenthaler Str., Leuchterstr., Am Emberg, Von-Sparr-Str. und Stegerwaldsiedlung umgebaut werden. Der Ausbau der Haltestellen umfasst alle zwingend erforderlichen Maßnahmen, damit die ca. 70 m langen Züge eingesetzt werden können. Im Wesentlichen sind dies die Verlängerung der Bahnsteige, die entsprechende Anpassung von Zuwegungen, Gleis- und Fahrbahnquerungen sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagen. Darüber hinaus wird die Bahnsteigbeleuchtung auf Energiesparsysteme umgerüstet und die Blindenleitsysteme auf den aktuellen Standard angepasst. Für die Stadtbahnhaltestelle Leuchterstr. hat die Bezirksvertretung Mülheim am 11.09.2017 beschlossen (Session [AN/1142/2017](#)): „Der Kreuzungsbereich Berliner Str./Leuchterstr./Zeisbuschweg ist neu zu planen und umzubauen, mit dem Ziel die Gefährdung von Fußgänger/innen, insbesondere auch von Schulkindern und Radfahrer/innen deutlich zu senken“. Da eine solche Maßnahme im Rahmen der Bahnsteigverlängerungen nicht möglich ist, wird dieser Beschluss von der Verwaltung separat bearbeitet.

Aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der Endhaltestelle Schlebusch ist eine Verlängerung der Bahnsteige inklusive Sanierung nicht wirtschaftlich, weshalb die Haltestelle neu gebaut wird. In diesem Zuge erfolgen zudem eine Sanierung der Bushaltestelle und der Buswendeschleife sowie der Bau eines Bahnstromunterwerks. In der Planung ist auch der Standort für den Fahrradtower berücksichtigt, der im Anschluss an die Ausbaumaßnahme umgesetzt werden soll. Die Anordnung der neuen Gleise und der Bahnsteige erfolgte so, dass perspektivisch eine Stadtbahnverlängerung möglich bleibt.

Durch den Bau der längeren Bahnsteige erfolgt ein Eingriff in Flora und Fauna, der bei jeder Haltestelle durch Umweltgutachten sowie nach Bedarf Landschaftspflegerischen Begleitplänen und artenschutzrechtlichen Gutachten bewertet und ausgeglichen wird. Die Planung wurde unter Berücksichtigung eines möglichst geringen Eingriffs in Flora und Fauna durchgeführt.

An der Haltestelle Von-Sparr-Str. entfällt ein Baum mit einem Stammdurchmesser von ca. 10 cm. An der Haltestelle Schlebusch entfallen 13 Bäume mit mittlerem „Baumholz“. Beide Maßnahmen werden über das übliche Punktesystem und einer Ausgleichsfläche in Köln Weidenpesch ausgeglichen. Der Verlust der Bäume in Schlebusch wird darüber hinaus über eine Aufforstung eines ehemaligen Materiallagers im Dünnwald in näherer Umgebung zusätzlich ausgeglichen.

Sonstiges

Zusätzlich zu den infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen bedarf es einer softwaremäßigen Überarbeitung von 74 Lichtsignalanlagen entlang der Linien 4, 13 und 18. Die Programmierung dieser Lichtsignalanlagen erfolgt kurz vor Inbetriebnahme der Langzüge nach Abschluss der 4. Bauphase. Diese Maßnahme wird in einer nachfolgenden Vorlage aufgegriffen.

Genehmigungsverfahren

Für die Haltestellen der 2. Bauphase sind Genehmigungen nach § 9 und § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erforderlich. Die Antragsunterlagen für die Bau- und Betriebsgenehmigungen befinden sich derzeit in Zusammenstellung und werden anschließend einzeln bei der Bezirksregierung Köln eingereicht.

Für den Ausbau der Bahnsteige an den Haltestellen der 3. und 4. Bauphasen sind je nach Maßnahmenumfang Genehmigungen nach § 60 Straßenbahn-Bau und Betriebsordnung (BOStrab), § 9 oder § 28 PBefG erforderlich. Die Anträge werden nach abschließender Abstimmung mit den betroffenen Ämtern der Stadtverwaltung bei der Bezirksregierung eingereicht. Für jede Haltestelle wird eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt, in der die Eingriffe in Flora und Fauna bewertet werden. Entsprechende Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen werden ermittelt und im Rahmen der Umsetzung durchgeführt.

Kosten

Die Kosten für die 2. Bauphase werden insgesamt auf rd. 11,2 Mio. € netto beziffert.

Nach dem Stadtbahnvertrag vom 03.09./09.09.1991 umfasst der zu finanzierende städtische Maßnahmenanteil grundsätzlich die Ingenieurbauwerke einschließlich der Haltestellen, der Leiteinrichtungen und deren Möblierung sowie die Lichtsignalanlagen der Straßenführung. Die Betriebstechnik einschließlich bahnspezifischer Signalanlagen wird von der KVB AG umgesetzt und finanziert.

Nach dieser Aufteilung ergibt sich für die Stadt Köln ein Gesamtkostenanteil der 6 Haltestellen der 2. Bauphase in Höhe von 6,3 Mio. € netto und 4,9 Mio. € netto für die KVB AG. Der Maßnahmenanteil der Stadt Köln wird der KVB inklusive eines pauschalen Planungskostenzuschlags auf die Gesamtkosten von 7 % in Höhe von rund 0,8 Mio. € netto für Planungs-, Bauüberwachungs- und Verwaltungsleistungen erstattet.

Die Maßnahme ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG) förderfähig; der Fördersatz beträgt bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die KVB AG hat die Fördermittel beantragt und geht derzeit von zuwendungsfähigen Kosten von rund 8,9 Mio. € netto aus. Es werden Fördermittel für die Baukosten in Höhe von rd. 8,0 Mio. € netto (anteilig Stadt Köln 4,5 Mio. €; KVB AG 3,5 Mio. €) erwartet. Diese Fördermittel werden von der KVB AG vereinnahmt. Der städtische Anteil an der Förderung wird entsprechend angerechnet.

Der Finanzierungsantrag für die oberirdischen Haltestellen auf allen Linien wurde vorsorglich am 16. April 2021 durch die KVB beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (jetzt go.Rheinland GmbH) eingereicht.

Am 23.02.2022 erfolgte von der go.Rheinland GmbH die Erlaubnis zum zuschussunschädlichen Maßnahmenbeginn für alle oberirdischen Haltestellen.

Die Stadt Köln erstattet der KVB AG für die Bauphase 2 somit insgesamt den folgenden Eigenteil:

Gesamtkostenanteil Stadt Köln	6,3 Mio. €
<u>zuzüglich 7 % Zuschlag Planungs-, Bauüberwachungs- und Verwaltungskosten</u>	<u>0,8 Mio. €</u>
Zwischensumme	7,1 Mio. €
<u>Zuzüglich 19 % MwSt.</u>	<u>1,3 Mio. €</u>
Zwischensumme	8,4 Mio. €
<u>Abzüglich Fördermittel</u>	<u>4,5 Mio. €</u>
Städtischer Eigenanteil (brutto abzgl. Förderung)	3,9 Mio. €
(Städtischer Eigenanteil (netto abzgl. Förderung))	2,5 Mio. €

Die Mehrwertsteuer wird bei der Stadt Köln, Betrieb gewerblicher Art des Stadtbahnbaus, im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung mit der Finanzverwaltung NRW verrechnet. Für die Finanzierung ist die gesetzliche Mehrwertsteuer jedoch einzubeziehen.

Bezüglich der Folgekosten aus der Stadtbahnwagenbeschaffung (Hochflur) wird auf die Ratsvorlage Nr. [3243/2020](#) verwiesen.

Finanzierung

Zur Finanzierung stehen im Hpl. 2023/2024 investive Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 636.600 € in 2023 und 1.197.100 € in 2024 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 Finanzstelle 6903-1202-0-9003, L 4, 13 u. 18 bereit. Die darüber hinaus benötigten Auszahlungsermächtigungen werden innerhalb des oben genannten Teilfinanzplans in der gleichen Produktgruppe im Wege der echten Deckung gem. § 9 Ziff. 1 der Haushaltsatzung 2023/2024 durch eine am jeweiligen Projektfortschritt orientierte Umschichtung von anderen Investitionsmaßnahmen / Finanzstellen des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau zur Verfügung gestellt.

Durch die sukzessive Fertigstellung der einzelnen Haltestellen und deren Aktivierung in der Anlagenbuchhaltung entstehen folgende jährliche Erträge und Aufwendungen (ggf. anteilig in Abhängigkeit des genauen Datums) ab dem Jahr 2023:

gerundet	Ab 2023	Ab 2024	Ab 2025
Zuwendung / Sonderposten	76.000 €	177.000 €	181.600 €
Abschreibung	105.500 €	245.900 €	252.200 €

Die mit der Maßnahme verbundenen Aufwendungen und Erträge (Zuwendungen) sind in Bezug auf die Jahre 2023 und 2024 im Haushaltsplan 2023/2024 im Teilergebnisplan des

Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahn in der Produktgruppe 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, in den Teilplanzeilen 2 – Zuwendungen und allg. Umlagen und 14 – bilanzielle Abschreibungen, eingeplant. Die ab 2025 anfallenden Aufwendungen und Erträge wird das Dezernat für Mobilität im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungsprozesse 2025 ff innerhalb des dann jeweils zugewiesenen Budgets, ggf. durch Umschichtungen, vorsehen.

Die für den KVB-Anteil der Maßnahme prognostizierten Kosten in Höhe von 40 Tsd. € (Abschreibungen und Zinsen abzüglich der erhaltenen Fördermittel) sind in der aktuellen Wirtschaftsplanning der KVB ab 2026 berücksichtigt.

Die von der KVB zu übernehmenden Maßnahmen erfordern nach Maßgabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) eine Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die gem. Ziffer 12.2 in Verbindung mit 13.1. ÖDLA zu einer Erhöhung des Soll-Ausgleichs führen.

Hinweise zu Kostensteigerungen im (Gesamt-)Projekt

Im Rahmen der Vorbereitung des 2. Baubeschlusses wurden die Kostensätze für die Kostenberechnung sowie die Ermittlung des Kostenorientierungswertes für die nach dem Baubeschluss noch ausstehenden Haltestellen aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre angepasst. Die wesentlichen Änderungen ergeben sich durch die allgemeine Entwicklung der Baupreise in den letzten Jahren (2018 Q1-2021 Q4 + ca. 20%) und die darüber hinaus derzeit am Markt aufgrund der aktuellen Situation zu beobachtenden stark ansteigenden Preise.

Weitere Kostensteigerungen gegenüber der ursprünglichen Kostenannahme in Höhe von 1,1 Mio. € ergeben sich aufgrund zusätzlich in der Maßnahme berücksichtigten Sanierungsarbeiten an der Haltestelle Schlebusch. Die Gehwegoberfläche der an die Stadtbahnhaltestelle anschließenden Bushaltestelle und deren Zuwegung, die Fahrbahnoberfläche der Buswendeschleife und die Kabeltrasse entlang der eingleisigen Strecke werden im Zuge des Neubaus der Stadtbahnhaltestelle ebenfalls erneuert. Diese Maßnahmen sind nicht zwingend, jedoch sinnvollerweise im Rahmen des Haltestellenneubaus zu berücksichtigen.

Insgesamt erhöhen sich damit die Gesamtkosten der Bahnsteigverlängerungen für die 17 Haltestellen in den 4 Bauphasen von ursprünglich geschätzt rd. 13,1 Mio. € netto auf nunmehr rd. 18,1 Mio. € netto.

Die Berücksichtigung des städtischen Eigenanteils an den jeweiligen Baustufen erfolgt bedarfsgerecht im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren gemäß der fortlaufenden Maßnahmenplanung.

Rechnungsprüfungsamt

Die Kostenberechnung der Maßnahme wurde dem Rechnungsprüfungsamt vorgelegt. Die Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamtes ist der Anlage 3 zu entnehmen.

Erläuterungen zu den Auswirkungen auf den Klimaschutz

Das Dezernat für Mobilität verfolgt im Rahmen seiner Dezernatsstrategie das Ziel, die sektorenspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme fördert eine verkehrssichere und bedarfsgerechte Infrastruktur und trägt somit zur Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei. Dies ist systemimmanent und fördert eine effiziente sowie ressourcenschonende Verkehrsabwicklung. Somit trägt dies zu einer Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

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

Anlage 1 Öffentlichkeitsbeteiligung**Anlage 2** Übersichtsplan

- 2.1 Lageplan Schlebusch
- 2.2 Lageplan Odenthaler Straße
- 2.3 Lageplan Leuchterstraße
- 2.4 Lageplan Am Emberg
- 2.5 Lageplan Von-Sparr-Straße
- 2.6 Lageplan Stegerwaldsiedlung

Anlage 3 Stellungnahme Rechnungsprüfungsamt (RPA)**Anlage 4** Antwort auf Stellungnahme RPA