

**Beschlussvorlage**

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
**Betreff**
**Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 in Ossendorf  
 hier: Erweiterter Planungsbeschluss**
**Beschlussorgan**

Rat

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	09.09.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	15.09.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	18.09.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	22.09.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Rat	25.09.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Rat der Stadt Köln stimmt der Realisierung der Streckenverlängerung der Stadtbahnlinie 5 durch die KVB, vorbehaltlich der Sicherstellung der Finanzierung durch die KVB, zu. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 18,0 Mio. €.

Der Rat erkennt die Dringlichkeit dieser Maßnahme mit vorrangiger Realisierung abweichend von der vom Rat beschlossenen Prioritätenliste ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln an. Die Entwurfsplanung ist dem Rat zur Genehmigung vorzulegen. Die wechselseitigen Rechte und Pflichten zwischen der Stadt Köln und der KVB AG sind in einem Ergänzungsvertrag zum Stadtbahnvertrag zu regeln, der dem Rat gesondert zur Genehmigung vorzulegen ist.

Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Aufnahme der sich aus der durch die Streckenverlängerung der Linie 5 ergebenden wirtschaftlichen Konsequenzen in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005/ 24.06.2008. Die Anpassung der Finanzierungsbausteine und der entsprechenden Parameter erfolgt mit dem Monat der Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes bzw. erstmalig mit Inbetriebnahme des Busvorlaufbetriebs. Bei der Ermittlung der Mehrkosten sind die von Dritten gewährten Finanzierungshilfen in Abzug zu bringen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Ehrenfeld der Vorlage uneingeschränkt zustimmt.

**Haushaltmäßige Auswirkungen**

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten	b) Sachkosten
*		€	%	€	€	€
*Die Kosten können derzeit nicht benannt werden Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)				Einsparungen (Euro)		

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

Seit Jahren wird die Stadtbahnverlängerung der Linie 5 in Ossendorf als ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel der Stadt Köln angesehen. Frühere Untersuchungen zeigten allerdings auf, dass der verkehrliche Nutzen unter den Erwartungen blieb. Somit wurde dieses Projekt im Rahmen von Abwägungen und Prioritätenentscheidungen regelmäßig nachrangig eingestuft. Gespräche und Verhandlungen zeigten ferner regelmäßig auf, dass auf Grund des unzureichenden Verkehrswertes und auch wegen der finanziellen Situation des Landes keine Möglichkeiten gesehen wurden, dieses Projekt mit Landeszuwendungen zu realisieren.

Zuletzt erfolgte eine Bewertung durch die Stadt Köln Ende 2002 im Rahmen des Ratsbeschlusses über „Zukünftige Prioritäten bei Zuschussmaßnahmen nach GVFG-ÖV“ (Ds-Nr. 1724/002). Hier wurde die Verlängerung der Linie 5 nach Ossendorf in „Kategorie G, Weiterer Bedarf“ eingeordnet.

Zwischenzeitlich ergeben sich neue Aspekte. Die weiter voranschreitende Entwicklung des Areals um den Gewerbe- und Medienpark Butzweilerhof und die damit verbundene Ansiedlung zahlreicher Unternehmen aber auch zusätzlicher Einwohner geht einher mit einer deutlichen Zunahme des dortigen täglichen Verkehrsaufkommens. Zu dessen Bewältigung ist neben dem bereits weit fortgeschrittenen Ausbau des Straßennetzes ein gut funktionierendes ÖPNV-Netz unabdingbar. Die Verlängerung der Linie 5 in das Gebiet hinein ermöglicht für das Gebiet eine optimale Erschließung und einen komfortablen Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen. So können durch die Verlängerung der Linie 5 gegenüber einer reinen Buserschließung werktags (Mo. – Fr.) ca. 4.000 Fahrten zusätzlich auf das leistungsfähigere ÖPNV-Netz verlagert werden, die andernfalls mit dem MIV unternommen würden.

Insofern beabsichtigt die KVB AG die Realisierung (Planung und Bau) dieser Stadtbahnverlängerung abweichend von der Prioritätenliste vorzuziehen und unter Verzicht auf mögliche Förderung durch das Land überwiegend aus Eigenmitteln zu finanzieren. Diese Kosten werden aufgrund des Betrauungsverhältnisses und geringerer Abführungen des Stadtwerkekonzerns – soweit sie nicht durch Sponsoren aufgebracht werden – letztlich von der Stadt Köln getragen. Vorteil dieser Verfahrensweise ist jedoch, dass eine kurzfristige Realisierung der Streckenverlängerung der Stadtbahnlinie 5 ermöglicht wird.

**Beschreibung des Vorhabens**

Voruntersuchungen haben gezeigt, dass die früher einmal konzipierte Unterquerung der HGK-Trasse wirtschaftlich nicht darstellbar ist, da ein großer Abwassersammler aufwändig verlegt werden müsste und es zu zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft käme.

Eine plangleiche Querung der HGK würde auf Grund der hohen Zugbelastung der Güterzugstrecke – mit steigender Tendenz – zu großen Verspätungen der Stadtbahn führen. Dies hätte Einflüsse auf den gesamten Betriebsablauf im Innenstadtbereich inklusive der neuen Nord-Süd Stadtbahn und erscheint daher nicht tragbar. Weiterhin lägen die Investitionskosten für die Zugsicherung sowie die Kosten für die in Zukunft erforderliche Fahrleitungskreuzung zweier unterschiedlicher Bahnsysteme (die HGK plant die Elektrifizierung eines Güterzuggleises, woraus eine Kreuzung Wechselstrom/Gleichstrom resultieren würde) nur geringfügig unter den Kosten eines Brückenbauwerks. Daher kommt aus Sicht von Verwaltung und KVB nur die Querung mittels einer Brücke in Frage.

Die Stadtbahnverlängerung der Linie 5 hat eine Gesamtlänge von rund 1,85 km. Die neue Streckenführung beginnt ca. 200 m südlich der heutigen Endhaltestelle Ossendorf, die im Zuge der Verlängerung stillgelegt werden soll. Von dort führt sie mit einer Rampe und Brücke über die Eisenbahntrasse der HGK. Im Anschluss verläuft die Strecke südlich der Hugo-Eckener-Straße bis zur Köhlstraße. An der Köhlstraße biegt die Trasse in nördliche Richtung ab, um in einem weiten Linksbogen das ehemalige Kasernengelände zu durchqueren, bis sie nach rund 600 m auf die geplante Butzweilerallee stößt. Von dort verläuft die Strecke in nordwestliche Richtung in Seitenlage der Butzweilerallee und endet südlich der Von-Hünefeld-Straße.

Es sind zwei neue Haltestellen und eine Endhaltestelle vorgesehen. Alle Haltestellen erhalten barrierefreie 50 m lange, 90 cm hohe Bahnsteige. Die Nutzbreite soll rund 4 m betragen. Die Bahnsteige und Zugänge werden beleuchtet und erhalten den üblichen Haltestellenausbaustandard.

Die geplante Trassenführung begründet Eingriffe in Grundstücke der Stadt Köln bzw. Dritter. Die Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. über Nutzungsrechte müssen von der KVB kurzfristig aufgenommen werden. Die sich aus der Stadtbahnplanung ergebenden Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung und den Straßenbau sind noch abzustimmen. Mögliche Auswirkungen auf Bebauungsplanänderungen müssen berücksichtigt werden.

Hierbei handelt es sich um die Neugestaltung der Einmündung Rochusstraße /Butzweiler Straße und den Knotenpunkt Hugo-Eckener-Straße/Köhlstraße, wobei die Umplanung der bisherigen Bahnwendeschleife sowie der Rückbau der Buswendeschleife zu berücksichtigen sind. Die Kostenregelung zwischen KVB und Stadt Köln wird noch gesondert vereinbart.

Bis zur Inbetriebnahme der Verlängerung Stadtbahnlinie 5 ist zwecks ÖPNV-Erschließung des neuen Ikea-Einrichtungshauses ein Stadtbahnvorlaufbetrieb mit Bussen einzurichten.

Weitere Erläuterungen können in den jeweiligen Sitzungen anhand von Planunterlagen gegeben werden.

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