

**Beschlussvorlage**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

**Betreff**

**Nord-Süd Stadtbahn, 1. Baustufe, Mitteilung über eine Kostenerhöhung bei den Ausbaugewerken, Zustimmung zur Vergabe sowie Übernahme der nicht zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen des Nord-Süd Stadtbahnvertrages**

**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
Stadtentwicklungsausschuss	14.01.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	19.01.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	01.02.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Rat	02.02.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Rat stimmt der Vergabe der Ausbaugewerke durch die KVB zu und nimmt die nach Submission entstandenen Mehrkosten in Höhe von 21.722.000,- € zur Kenntnis.

Die Mehrkosten in Höhe von 21.722.000,- € sind nach Abstimmung mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland und dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aufgrund der Deckelung der Maßnahme nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) nicht zuwendungsfähig.

Der Rat beschließt die Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Mehrkosten in Höhe von 21.722.000,- € im Rahmen des Schuldendienstes gemäß § 7 Nord-Süd Stadtbahnvertrages.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen**

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 21.722.000,- €	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**

In den Jahren 2002, bzw. hinsichtlich einzelner Entwurfsanpassungen in den Jahren 2003/2004, wurde die Gestaltung der Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn vom Rat beschlossen.

Die nunmehr vorliegende Ausbauplanung der Haltestellen ist das Ergebnis eines mehrjährigen Abstimmungsprozesses in dem die Belange der Gestaltung der Haltestellen mit vielfältigen anderen Belangen abgewogen wurden.

Im Jahre 2009 erfolgte die Ausschreibung der Ausbaugewerke der Nord-Süd Stadtbahn durch die KVB. Für die Lose Allgemeiner Ausbau (Los A), technische Gebäudeausrüstung (Los B) und Fördertechnik (Los C) sind im GVFG-Änderungsantrag vom 31.10.2007 Kostenansätze in Höhe von 83,5 Mio. € enthalten. Für das Los Baustelleneinrichtung (Los E) wurde seinerzeit im Erstantrag sowie im GVFG-Änderungsantrag kein Kostenansatz aufgenommen, da seit Projektbeginn davon ausgegangen wurde, dass die Leistungen mit dem vorhandenen Ansatz für Baustelleneinrichtung ausreichend erfasst waren.

Folgende Positionen der Ausbaugewerke wurden zwischenzeitlich submittiert:

- Raumbildender Ausbau (Wand- und Bodenbeläge, Stahlarbeiten usw.) für die Haltestelle Breslauer Platz (Los A). Für die übrigen Haltestellen liegen noch keine Submissionsergebnisse vor.
- Technische Gebäudeausrüstung (Heizung-, Sanitär-, Lüftungs- und Elektroanlagen) für den gesamten Streckenbereich (Los B)
- Fördertechnik (Fahrtreppen und Aufzüge) für den gesamten Streckenbereich (Los C)
- Baustelleneinrichtung (Zugangskontrollen, Wachdienste usw.) für den gesamten Streckenbereich (Los E).

Nach Vorliegen und Auswertung der Submissionsergebnisse der Ausbaugewerke beträgt die voraussichtliche Investitionssumme der Lose A, B und C und für die Baustelleneinrichtung (Los E) rund 106,5 Mio. €. Die wesentlichen Steigerungen zu den bisherigen Kostenschätzungen zeichnen sich in der technischen Gebäudeausrüstung (Los B) und in der Baustelleneinrichtung (Los E) ab. Im Vergleich zu den im GVFG-Änderungsantrag vom 31.10.2007 enthaltenen Kostenansätzen ergeben sich nach Submission nunmehr Mehrkosten in Höhe von 23,0 Mio. €.

Diese Mehrkosten haben die nachstehenden Ursachen:

Mehrkosten allgemeiner Ausbau (Los A) 1.874.000,- €

- Die höheren Brandschutzanforderungen führten zu höheren Anforderungen an die Bauteile wie z. B. G 30 Verglasung statt Verbundsicherheitsverglasung oder die größere Dimensionierung von Stahlbauteilen, um eine erhöhte Feuerwiderstandsdauer zu erreichen.
- Elektronische Zutrittskontrollen an Türen

Mehrkosten technische Gebäudeausrüstung (Los B) 14.155.000,- €

- Zur Optimierung der Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit für Not- und Ersatzstrom wurden Zentralbatterieanlagen und redundante Trafoanlagen ausgeschrieben.
- Die Mess-Steuer-Regeltechnik wurde aus Sicherheits- und Wartungsgründen für den vollautomatischen Betrieb ausgelegt.
- Auf Forderung der Feuerwehr hin ist eine zusätzlich web-basierte Brandmeldung an die Feuerwehr erforderlich.
- Erhöhung der Lüftungsleistungen aufgrund der Wärmeentwicklung der Zentralbatterieanlagen und der Sicherheitsstromversorgung.

Minderkosten Fördertechnik (Los C) ./ 6.000.000,- €

- Hier sind auf Grund der Ausschreibungsergebnisse Minderkosten entstanden.

Mehrkosten Baustelleneinrichtung (Los E) 13.000.000,- €

- Hierbei handelt es sich größtenteils um nicht stadtbahnbedingte Kosten wie z.B. Wachdienste, Baustrom, Container, Gerüste und Zugangskontrollen. Hier ist der allgemeine Ansatz für Baustelleneinrichtung gemäß GVFG-Änderungsantrag anzusetzen.

Mit Schreiben vom 08.07.2009 hat die KVB dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) die 8. Mehrkostenanzeige, die insbesondere die Mehrkosten aus der Submission der Ausbaugewerke umfasste, vorgelegt. Diese Mehrkostenanzeige wurde durch den NVR mit Datum vom 13.07.2009 an das Landesministerium für Bauen und Verkehr (MBV) zur Genehmigung weitergeleitet. Mit Schreiben vom 31.07.2009 hat das MBV darauf hingewiesen, dass die Zuwendungen für die Nord-Süd Stadtbahn auf einen Höchstbetrag festgelegt sind (Deckelung) und die angezeigten Mehrkosten daher zuwendungstechnisch keine Relevanz haben. Aus Gründen der Rechtssicherheit hat das MBV jedoch dem zuschussunschädlichen Weiterbau zugestimmt und ausdrücklich darauf hingewiesen, dass damit kein Anspruch auf eine spätere Förderung begründet wird. Das Kostenrisiko für die angezeigten Mehrkosten liegt daher bis zur Vorlage und Genehmigung eines weiteren GVFG-Änderungsantrages bei der KVB. Die Maßnahme kann aus Sicht des Zuschussgebers zuschussunschädlich fortgesetzt werden.

Auf Grund der allgemeinen Kostenentwicklung und Kostendeckelung der Nord-Süd Stadt-

bahn, wurde nach Vorliegen der Submissionsergebnisse seitens der KVB überprüft, welche Einsparpotentiale bestehen.

Für jede Haltestelle wurden in Zusammenarbeit mit den beteiligten Architekten, Fachplanern und Fachabteilungen der KVB Maßnahmen ermittelt, die Einsparungen im Ausbau erwarten lassen. Die einzelnen Maßnahmen wurden für jede Haltestelle aufgelistet (Anlage 1) und nach vier Kategorien gegliedert.

A – Maßnahmen mit hoher Effizienz (hohes Einsparpotential, geringes Kostenrisiko)

B – Maßnahmen mit geringer Effizienz (geringes Einsparpotential)

C – Maßnahmen mit unvorhersehbarer Effizienz (ggf. hohes Einsparpotential, größeres Kostenrisiko)

D – Maßnahmen mit geringer Effizienz und hohem Kostenrisiko (geringes Einsparpotential, Unwägbarkeiten der Umsetzung)

Die Einsparvorschläge der Kategorien C und D können auf Grund der geringen Effizienz bzw. der hohen Umsetzungsrisiken grundsätzlich nicht zur Umsetzung empfohlen werden. Im nachfolgenden wird erläutert, welche Konsequenzen sich aus der Realisierung der Vorschläge der Kategorien A und B ergeben würden und jeweils das Votum der Verwaltung dargelegt.

#### Haltestelle Breslauer Platz

Zukünftig wird die Haltestelle eine größere Bedeutung in der Verknüpfung zwischen DB und Stadtbahn erhalten, da der Kölner Süden eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof erhält. Das Architekturbüro Büder + Menzel zeichnet verantwortlich für die Gestaltung der Haltestelle.

Das wesentliche Einsparpotential (Kategorie A, lfd. Nr. 28) besteht bei dem Verzicht auf die geplanten Metallgewebefassaden an den Ausgängen.

Aus Sicht der Verwaltung würde dies allerdings den Wetterschutz der Haltestelle stark beeinträchtigen. Gerade die wettergeschützte Umsteigebeziehung zur B-Passage des Hauptbahnhofs erscheint dringend erforderlich. Weiterhin bilden die Zugangsдächer in der Verbindung mit der vorgesehenen Metallgewebefassade eine wesentliche Raumkante zur Einfassung des Breslauer Platzes.

Die Einsparvorschläge der Kategorie B (lfd. Nr. 10,11,12,13,14,15, 18, 23 und 24) können dagegen aus Sicht der Verwaltung realisiert werden, da nur geringe gestalterische und architektonische Einbußen zu erwarten sind.

#### Haltestelle Rathaus

Die Haltestelle liegt zentral in der Kölner Altstadt unmittelbar am Rathaus. Der Grundentwurf der Haltestelle stammt vom Architekten Prof. Schürmann. Auf Grund der herausragenden, exponierten Lage der Haltestelle wird vorgeschlagen hier auf Einsparungen bei der Gestaltung gänzlich zu verzichten.

#### Haltestelle Heumarkt

Die Haltestelle stellt die Verknüpfung zwischen der Nord-Süd Stadtbahn und der Ost-West-Achse her und wurde für den zu erwartenden Umsteigerverkehr bzw. die Anbindung des Einkaufsbereichs Hohe Straße/ Schildergasse großzügig dimensioniert. Die Gestaltung der Haltestelle erfolgt durch das Büro Prof. Ulrich Coersmeier GmbH. Ein wesentliches Gestal-

tungsmerkmal der Haltestelle ist die Einbringung von Tageslicht in die unteren Ebenen. Die als größte Einsparmöglichkeit der Kategorie A vorgeschlagene hinterleuchtete Glaswand in der Nord-Süd-Ebene (Ifd. Nr. 73) ist Bestandteil dieses Konzeptes, das die Transparenz, Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Bahnsteige deutlich erhöhen wird. Aus Sicht der Verwaltung soll dieser Einsparvorschlag daher nicht umgesetzt werden.

Demgegenüber erscheint es sinnvoll die Einsparpotentiale bei den Bodenbelägen (Kategorie B, Ifd. Nr. 51) und der Verwendung von Edelstahl (Kategorie B, Ifd. Nr. 58, 59) sowie in den Nebenräumen (Kategorie B, Ifd. Nr. 64, 65) zu realisieren. Um ein einheitliches Erscheinungsbild der Wände zu gewährleisten sollte der Graffitienschutz allerdings nicht auf 3,00 m Höhe begrenzt werden und somit der Einsparvorschlag Ifd. Nr. 66 nicht umgesetzt werden.

### Haltestelle Severinstraße

Die Haltestelle Severinstraße ermöglicht die barrierefreie Verknüpfung zwischen der Nord-Süd Stadtbahn und den Stadtbahnlinien 3 und 4. Sie wurde vom Büro ksg-Architekten, Kister Scheidthauer Gross architektonisch gestaltet. Ein wesentlicher Kerngedanke des Architektenentwurfs sind die wabenförmigen Gestaltungselemente, die in der Haltestelle Verwendung finden. Eine mögliche Einsparung bestünde darin, diese Elemente nicht als massive Glasfaserbetonwaben auszubilden sondern mit Faserzementplatten nachzubilden. Da auf Grund der Erfahrungen mit anderen Haltestellen davon auszugehen ist, dass die Faserzementplatten nur eine begrenzte Lebensdauer haben und darüber hinaus deutlich vandalismusanfälliger sind, ist mit einem höheren Unterhaltungsaufwand zu rechnen. Es wird daher vorgeschlagen, diesen Einsparvorschlag (Kategorie A, Ifd. Nr. 93) nicht zu realisieren.

Dagegen erscheint es möglich an dieser Haltestelle die aufgelisteten Einsparmöglichkeiten der Kategorie B (Ifd. Nr. 83,96 und 103) durchzuführen. Hiervon würden nur geringe, vertretbare Beeinträchtigungen der Gestaltung ausgehen. Dabei soll der Einsparvorschlag „Änderung der Punktmarkierung“ (Ifd. Nr. 77), der sich auf die Ausbildung der Kontraststreifen an Treppenstufen bezieht, nur vorbehaltlich eines positiven Votums der Behindertenbeauftragten umgesetzt werden.

### Haltestelle Kartäuserhof

Durch die Haltestelle Kartäuserhof wird das Zentrum der Severinsviertels erschlossen. Die Haltestelle wird durch das Architekturbüro Stefan Schmitz gestaltet. Einsparvorschläge der Kategorie A wurden nicht gefunden. Die Vorschläge der Kategorie B können aus Sicht der Verwaltung realisiert werden (Ifd. Nr. 112, 113, 115, 116). Dabei sollen allerdings die Schachtabdeckungen und Gitterroste aus Gründen der Dauerhaftigkeit, Reinigungsfreundlichkeit und Gestaltung weiterhin in Edelstahl ausgeführt werden. Die Einsparvorschläge der Ifd. Nr. 117 und 122 würden somit entfallen.

### Haltestelle Chlodwigplatz

Die Haltestelle Chlodwigplatz ermöglicht die komfortable Verknüpfung mit den Ringlinien. Die Gestaltung erfolgt durch das Büro Schaller/Theodor Architekten. Einsparvorschläge der Kategorie A wurden nicht gefunden. Bezüglich der Vorschläge der Kategorie B wird empfohlen, die Edelstahlverkleidungen der Stützen beizubehalten (Ifd. Nr. 136, 137). In vergleichbaren Haltestellen hat es bereits häufiger Probleme mit Graffiti bzw. Verschmutzungen an verputzten bzw. gestrichenen Stützen gegeben. Der Verzicht auf Edelstahl würde somit zu einem höheren Unterhaltungsaufwand führen. Dagegen erscheint es möglich die Vorschläge der Ifd. Nr. 131, 135, 139 und 140 umzusetzen.

### Haltestelle Bonner Wall

Die Haltestelle erschließt die südliche Neustadt und ermöglicht optional die spätere Anbindung an den Eisenbahnring. Darüber hinaus wird die Bedeutung der Haltestelle durch geplante Entwicklung südlich der Bahntrasse kontinuierlich steigen. Die hohen städtebaulichen Ansprüche an die Entwicklung dieser Gebiete können nur eingelöst werden, wenn auch die Haltestelle eine angemessene Gestaltung erhält.

Insofern erscheint es nicht zweckmäßig den wesentlichen Einsparvorschlag der Kategorie A, lfd. Nr. 160, Komplettenfall der Lichtbandvitrienen, durchzuführen. Es wird daher empfohlen auf diesen Vorschlag (Nr. 160) und aus Gründen der Dauerhaftigkeit auf die Einsparvorschläge lfd. Nr. 153 und 154 (Kategorie B) zu verzichten. Die übrigen Vorschläge der Kategorie A (lfd. Nr. 149, 152) sowie der Kategorie B (lfd. Nr. 143, 145, 147 und 158) können dagegen ohne größere gestalterische Einbußen realisiert werden. Sie werden zur Umsetzung empfohlen.

### Einsparvorschläge zur technischen Gebäudeausrüstung

Aus gestalterischen Gründen sollte auf die Lichtgestaltung der Haltestelle Chlodwigplatz nicht verzichtet werden. Die Umsetzung der lfd. Nr. 168 kann daher nicht empfohlen werden.

### Einsparvorschläge zur Fördertechnik

Es wurde diskutiert, ob auf Fahrtreppen verzichtet werden kann. Dies erscheint auf Grund des hohen Fahrgastaufkommens und der teilweise großen Höhenunterschiede nicht sinnvoll. Von der KVB wird noch geprüft, ob auf die Einfärbung von Glasbrüstungen der Fahrtreppen verzichtet werden kann (lfd. Nr. 171).

### Einsparvorschläge zur Logistik

Diese Vorschläge beziehen sich auf die Bauausführung der Ausbaugewerke und sollen umgesetzt werden.

Nach Bewertung der durch die KVB vorgeschlagenen Einsparvorschläge der Kategorien A und B durch die Verwaltung ergibt sich nunmehr ein Einsparpotential von rd. 1.307.000,- €. Die aus der Submission der Ausbaugewerke resultierenden Mehrkosten in Höhe von 23.029.000,- € reduzieren sich damit auf 21.722.000,- €.

Die maximal möglichen Einsparungen und das nach verwaltungsinterner Abstimmung verbleibende Einsparpotential sind der Anlage 1 zu entnehmen.

In den jeweiligen Sitzungen der Ausschüsse ist es beabsichtigt, alle Haltestellen anhand von Präsentationen vorzustellen.

### Finanzierung

Die KVB führt die Gesamtmaßnahme für die Stadt Köln durch. Gemäß § 7 Abs. 1 des Nord-Süd Stadtbahnvertrages gleicht die Stadt Köln alle im Zusammenhang mit der Durchführung des Projekts nach § 1 Abs. 1 anfallenden finanziellen Verpflichtungen aus und stellt der KVB die entsprechenden Mittel mit Ausnahme der Kosten für Maßnahmen nach § 4 Abs. 2 a (von der KVB zu finanzierende Gewerke gemäß U-Bahn- bzw. Stadtbahnvertrag) sowie derjenigen Aufwendungen, die ein Dritter der KVB ausgleicht, zur Verfügung.

Die jährliche Mehrbelastung des städtischen Haushaltes für den Schuldendienst an die KVB durch die vg. Mehrkosten beträgt nach Fertigstellung max.1,74 Mio. €

Ab dem Haushaltsjahr 2010 sind die Mittel in den jeweiligen Haushaltsplänen zu veranschlagen.

### Besondere Dringlichkeit

Die Haltestelle Breslauer Platz soll baldmöglichst in Betrieb gehen, um einen Fahrgastwechsel für die Streckenverbindung Ebertplatz – Breslauer Platz – Dom HBF zum Fern- und Regionalverkehr zu gewährleisten. Sämtliche Rohbauarbeiten für das Bauwerk Breslauer Platz, welche die Voraussetzung für den Ausbau darstellen, sind bereits fertig gestellt.

Weitere Haltestellenbauwerke erlangen diesen Status noch im Jahr 2010.

Um den Fahrgastwechsel im Bauwerk Breslauer Platz so früh wie möglich aufnehmen zu können und um mit den Ausbauarbeiten der übrigen Haltestellenbauwerke unverzüglich beginnen zu können, ist ein entsprechender Beschluss dringend erforderlich.

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