

**Beschlussvorlage**

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
**Betreff**
**Teilfinanzplan 1202 Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV  
 hier: Planungsbeschluss sowie außerplanmäßige Auszahlung für den Einbau von zwei  
 Aufzügen in die Stadtbahnhaltestelle Vingst**
**Beschlussorgan**

Rat

Beratungsfolge Gremium	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	27.09.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	29.09.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	15.11.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	21.11.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat	24.11.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Rat ist mit der Planung zum Einbau von zwei Aufzügen in die Stadtbahnhaltestelle Vingst gemäß Variante 1a mit dem Aufzugstyp Seiteneinsteiger einverstanden und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung sicherzustellen, die notwendigen Genehmigungen zu beantragen und die Planung bis zur Ausschreibung vorzubereiten.

Gleichzeitig beschließt der Rat eine außerplanmäßige Auszahlung für die Planungsleistungen in Höhe von 100.000,00 Euro im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8 - Auszahlung für Baumaßnahmen bei Finanzstelle 6903-1202-8-7114 Hst. Vingst – Einbau von Aufzügen, Hj. 2011. Die Deckung erfolgt durch entsprechende Wenigerauszahlungen im gleichen Teilfinanzplan sowie gleicher Teilplanzeile bei Finanzstelle 6903-1202-0-7000 Nachträglicher Einbau von Aufzügen, Hj. 2011. Die weiteren Mittel für die Baumaßnahme werden im Rahmen der Hpl-Aufstellung 2012 berücksichtigt.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Kalk uneingeschränkt zustimmt.

ja / nein

**Alternative:**

Der Rat ist mit der Planung zum Einbau von zwei Aufzügen in die Stadtbahnhaltestelle Vingst gemäß Variante 1b mit dem Aufzugstyp Übereckaufzug einverstanden und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung sicherzustellen, die notwendigen Genehmigungen zu beantragen und die Planung bis zur Ausschreibung vorzubereiten.

Gleichzeitig beschließt der Rat eine außerplanmäßige Auszahlung für die Planungsleistungen in Höhe von 100.000,00 Euro im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8 - Auszahlung für Baumaßnahmen bei Finanzstelle 6903-1202-8-7114 Hst. Vingst – Einbau von Aufzügen, Hj. 2011. Die Deckung erfolgt durch entsprechende Wenigerauszahlungen im gleichen Teilfinanzplan sowie gleicher Teilplanzeile bei Finanzstelle 6903-1202-0-7000 Nachträglicher Einbau von Aufzügen, Hj. 2011. Die weiteren Mittel für die Baumaßnahme werden im Rahmen der Hpl-Aufstellung 2012 berücksichtigt.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Kalk uneingeschränkt zustimmt.

ja / nein

**Haushaltsmäßige Auswirkungen**

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme Planung 100.000 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input 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**

Der Verkehrsausschuss hat im Juni 2008 eine Prioritätenliste zur Bahnsteiganhebung und Aufzugsnachrüstung im Kölner Stadtbahnnetz beschlossen. In dieser Liste ist die Aufzugsnachrüstung der Haltestelle Vingst erst nach diversen Nachrüstungen anderer Haltestellen vorgesehen. Die Prioritätenliste von 2008 wurde zwischenzeitlich überarbeitet und wird aktuell in den betroffenen Bezirksvertretungen bzw. sonstigen Gremien beraten. Durch den Bau von barrierefreien Wohnungen in Vingst ist aus Sicht der Verwaltung der Bedarf für einen barrierefreien Zugang an der Haltestelle Vingst gestiegen. Daher soll die Maßnahme nunmehr vorgezogen werden.

Um einen barrierefreien Zugang zu der Haltestelle Vingst zu ermöglichen, ist der Einbau von zwei Aufzügen notwendig. Die Aufzüge verbinden zukünftig die Bahnsteigebene mit der Oberfläche.

**Beschreibung der vorhandenen Situation**

Die Zugänge zu der Haltestelle Vingst befinden sich auf der Kuthstraße im Stadtbezirk Kalk. Das Haltestellenbauwerk kreuzt die Kuthstraße unterirdisch. Das Bauwerk besteht aus einer Fahrebene, einer Zwischenebene mit Betriebsräumen und den überdachten Haltestellenzugängen in der Straßenebene. Die beiden Seitenbahnsteige in der Fahrebene sind jeweils über eine Kombination aus fester Treppe und Fahrtreppe, die in beide Richtungen zu benutzen ist, erreichbar. Am Ende der beiden Treppenanlagen befindet sich jeweils ein Zwischenpodest, von dem man über vier Treppenstufen auf die Bahnsteige gelangt. Die Bahnsteige sind beide ca. 90 m lang und ca. 3,50 m breit. Um eine verbesserte Zugänglichkeit der Haltestelle zu gewährleisten, wurden 2009 zwei Rampenbauwerke nachgerüstet, die die Zwischenpodeste mit den Bahnsteigen barrierefrei verbinden.

**Planung**

Es wurden verschiedene Varianten für die Aufzugsstandorte untersucht. Für beide Fahrtrichtungen ist je ein Aufzug geplant. Bei der Wahl des Aufzugstandortes müssen verschiedene Faktoren berücksichtigt werden: Die Lage der unterirdischen Haltestelle zu den vorhandenen Verkehrsflächen, die örtliche Bebauung und vorhandene Versorgungsleitungen. Die Aufzüge verbinden die Oberfläche mit der Fahrebene und bilden den barrierefreien Zugang zu der Stadtbahnanlage. Die Stadtbahnhaltestelle Vingst wird von der Linie 9 angefahren, bei der es sich um eine Niederflurlinie handelt. Daher ist bereits heute ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen möglich.

Die Aufzüge sind als transparente Seilaufzüge geplant. Die Förderhöhe beträgt ca. 8,00 m.

**Standortuntersuchung - Nördlicher Aufzugstandort (Fahrtrichtung Deutz)**

Für den nördlichen Aufzugstandort wurden drei verschiedene Aufzugstandorte untersucht (s. Anlage 1, MS-L-01). Bei zwei untersuchten Varianten (2-N, 3-N) befindet sich der Aufzugstandort im Bereich der Kuthstraße vor dem Haltestellengebäude.

Gemäß Variante 2-N ist ein Aufzug im westlichen Gehwegbereich der Kuthstraße in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Bushaltestelle möglich. Bei dieser Variante wird der Gehwegbereich in der Straßenebene in der beobachteten Laufrichtung der Fahrgäste stark eingengt, außerdem müsste die

vorhandene Bushaltestelle in ihrer Lage verschoben werden. In der Fahrebene befindet sich der Aufzug auf dem vorhandenen Zwischenpodest, so dass die Fläche des Zwischenpodestes und somit auch die Durchgangsbreite für die Fahrgäste zwischen Treppen und Bahnsteig verkleinert wird.

Bei der zweiten Variante vor dem Haltestellengebäude (Variante 3-N) liegt der Aufzugstandort auf der gegenüberliegenden Seite der Kuthstraße (östlicher Gehwegbereich). Das bedeutet, dass sich der Aufzug in der Straßenebene in unmittelbarer Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung (Abstand zwischen Aufzug und Wohnbebauung maximal 3,90 m) befindet.

Aufgrund der nicht optimalen Zugänglichkeit der beiden oben genannten Aufzugstandorte wurde eine weitere Variante untersucht. Bei dieser Variante (1-N) befindet sich der nördliche Aufzugstandort von der Kuthstraße aus gesehen hinter dem vorhandenen Haltestellengebäude. Damit ein Zustieg in den Aufzug von dem Haltestellengebäude aus möglich ist, muss das Gebäude an der Rückseite geöffnet werden. Eine Anpassung des Straßenraumes im Bereich des Gehwegs und der Bushaltestelle ist für die Umsetzung dieser Aufzugsplanung nicht notwendig.

### **Standortuntersuchung - Südlicher Aufzugstandort (Fahrtrichtung Ostheim)**

Für den südlichen Aufzug wurden zwei Aufzugstandorte untersucht (s. Anlage 1, MS-L-01).

Bei der Variante 2-S wurde analog zum nördlichen Aufzugstandort eine Lage vor dem Haltestellengebäude überprüft. Der Aufzug könnte in der Straßenebene im Bereich des Gehweges platziert werden. In der Fahrebene ist die Aufstellfläche vor dem Aufzug auf dem Zwischenpodest angeordnet.

Ein Aufzugsstandort analog zu Variante 3-N ist auf der Südseite nicht möglich, da sich in diesem Bereich des Gehweges eine Hofeinfahrt befindet.

Der Aufzugstandort der Variante 1-S ist entsprechend der Variante 1-N im rückwärtigen (westlichen) Bereich des Haltestellengebäudes geplant. Der Straßenraum muss nicht angepasst werden.

### **Ergebnis der Standortuntersuchung und Empfehlung der Verwaltung**

Für den nördlichen Standort ist aufgrund der besseren Zugänglichkeit und des geringeren Anpassungsbedarfs der Aufzugstandort gemäß Variante 1-N zu bevorzugen, da insbesondere der Standort 2-N unmittelbar vor der Bebauung angeordnet werden müsste und die Bewegungsflächen für Fußgänger deutlich eingeschränkt würden. Der Standort 3-N würde dazu führen, dass außergewöhnlich viele Aufzugsnutzer die Kuthstraße queren müssten.

Am südlichen Standort sind beide untersuchte Varianten nahezu gleichwertig. Allerdings ist eine symmetrische Anordnung der Aufzüge aus Gründen der besseren Orientierung und Auffindbarkeit der Aufzüge vorzuziehen.

In Verbindung mit einer Öffnung der Haltestellenrückwand bietet die Variante 1-N bzw. 1-S eine Lösung mit sehr guter Sicherheit und Sozialkontrolle an, da die verglasten Aufzüge gut einsehbar im Bereich der Hauptzugänge stehen würden. Dies ist insbesondere auch in den Abend- und Nachstunden von Vorteil, um Vandalismusschäden und evtl. Verschmutzungen zu vermindern.

Daher soll aus Sicht der Verwaltung die Planung der Aufzüge gemäß den Varianten 1-N und 1-S weiterverfolgt werden.

### **Aufzugstechnik**

Für die Umsetzung der Aufzugsnachrüstung gemäß Variante 1 im westlichen Bereich des Haltestellengebäudes (Variante 1-N und Variante 1-S) gibt es zwei verschiedene Möglichkeiten für den Aufzugstyp. Entweder als Seiteneinsteiger (s. Anlage 3, VE-L-02; Variante 1a) oder als Übereckaufzug (s. Anlage 2, VE-L-01; Variante 1b). Beide Aufzugstypen würden als transparente Seilaufzüge geplant. Die Kabinengröße beim Seiteneinsteiger beträgt 1,10 m x 2,10 m, die Kabine beim Übereckaufzug ist 2,00 m x 2,00 m groß. Die Förderhöhe beträgt bei beiden Aufzugstypen ca. 8,0 m. Der

Rohbauschacht wird als senkrechte Verbindung zwischen der Fahrebene und der Straßenebene hergestellt. Im Schacht werden das Traggerüst und der Aufzug inklusive der kompletten Maschinentechnik eingebracht. Die Detailsausstattung der Aufzüge wird mit den Behindertenverbänden im Rahmen einer Anhörung nach Behindertengleichstellungsgesetz abgestimmt.

Bei einer ersten Vorstellung der Maßnahme in einer Anhörung nach Behindertengleichstellungsgesetz sprachen sich die anwesenden Vertreter der Behindertenverbände eindeutig für eine Umsetzung der Variante 1a mit Seiteneinstieg aus.

### **Fahrebene**

Die Fahrebene der Haltestelle Vingst kreuzt die Kuthstraße unterirdisch. Beide Bahnsteige sind ca. 90 m lang und ca. 3,50 m breit und haben eine Höhe von 35 cm über Schienenoberkante. Über vier Treppenstufen gelangt man von den Bahnsteigen auf ein Zwischenpodest, von dem jeweils eine Kombination aus fester Treppe und Fahrtreppe auf die Verteilerebene führt.

Der von der Verwaltung bevorzugte Aufzugstandort für den nördlichen Bahnsteig gemäß Variante 1 (Fahrtrichtung Deutz) befindet sich ca. 10 m entfernt vom Bahnsteiganfang.

Auf dem südlichen Bahnsteig befindet sich der geplante Aufzugstandort ca. 10 m vor dem Bahnsteigende.

Damit ist auch auf der Fahrebene eine Einsicht in die Aufzugskabinen von haltenden Bahnen aus gegeben.

In Verbindung mit dem Einbau der Aufzüge soll auch ein taktiles Blindenleitsystem eingebaut werden. Somit wäre durch die Umsetzung der Planung die komplette Barrierefreiheit der Haltestelle erreicht.

### **Straßenebene**

Die geplanten Aufzugstandorte befinden sich hinter bzw. westlich des vorhandenen oberirdischen Haltestellenbauwerks. Die Einstiege der Aufzüge werden durch Öffnungen der Bauwerksrückwand in das Haltestellenbauwerk integriert, so dass Anpassungen in der Straßenebene nur am Haltestellenbauwerk nötig sind.

### **Verknüpfungsfunktion**

Die Haltestelle Vingst ist eine Verknüpfungshaltestelle zwischen der Stadtbahn und Bus. Die Buslinie 153 verbindet die östlichen Stadtteile Deutz, Kalk und Mülheim. Aufgrund der Gestaltung der Bushaltestelle mit einer Höhe von 18 cm und dem Einsatz von absenkbaaren Bussen ist die Bushaltestelle als stufenlos zu werten.

In Verbindung mit der Buslinie 153 werden somit durch den vorzeitigen Einbau der Aufzüge weitere Bereiche des Stadtbezirks Kalk, die über den fußläufigen Einzugsbereich der Haltestelle Vingst hinausgehen, barrierefrei erschlossen.

### **Kosten**

In einem ersten Schritt werden Planungsmittel in Höhe von rund 100.000,00 EUR benötigt. Die späteren Kosten für den Einbau von Aufzügen in die Stadtbahnhaltestelle Vingst betragen nach einer ersten groben Kostenschätzung rund 2.350.000,00 EUR.

### **Finanzierung**

Aufgrund der nunmehr vorgesehenen Planung ist für die benötigten Planungsmittel im Haushaltsjahr 2011 eine außerplanmäßige investive Auszahlung in Höhe von 100.000,00 Euro im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8 - Auszahlung für Baumaßnahmen bei Finanzstelle 6903-1202-8-7114 Hst. Vingst - Einbau von Aufzügen erforderlich.

Die Deckung erfolgt im Hj. 2011 durch investive Wenigerauszahlungen in gleicher Höhe im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8 - Auszahlung für Baumaßnahmen - bei Finanzstelle 6903-1202-0-7000 Nachträglicher Einbau von Aufzügen, da es sich bei den dort veranschlagten Mittel um eine Pauschale handelt bei der ein geringerer Bedarf an Kassenmitteln absehbar ist, die nicht zur Verstärkung anderer Maßnahmen benötigt werden. Die weiteren Mittel für die Baumaßnahme werden im Rahmen der Hpl.-Aufstellung 2012 berücksichtigt.

### **Förderung**

Die Stadt geht davon aus, dass die Maßnahme nach dem ÖPNVG in Höhe von 85% der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig ist.

### **IVC**

Eine Vorlage im IVC ist nicht erforderlich, da der städtische Eigenanteil den Schwellenwert von 500.000,00 EUR nicht überschreitet.

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

Anlage 1: MS-L-01 - Variantenuntersuchung

Anlage 2: VE-L-01 – Variante 1b mit Übereckaufzügen

Anlage 3: VE-L-02 – Variante 1a mit Seiteneinsteigern