

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Nord-Süd Stadtbahn, 1. Baustufe, Entscheidung zu den Varianten der Oberlichter an der Haltestelle Breslauer Platz sowie Übernahme der nicht zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen des Nord-Süd Stadtbahnvertrages
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	28.06.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	07.07.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Stadtentwicklungsausschuss	07.07.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	11.07.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat	14.07.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat der Stadt Köln beschließt die Umsetzung der Variante 1 (Verschluss der Oberlichter durch Betonfertigteile) an der Haltestelle Breslauer Platz sowie die Übernahme der hierdurch anfallenden, nicht zuwendungsfähigen Mehrkosten in Höhe von 43.846,- € im Rahmen des § 7 Nord-Süd Stadtbahnvertrag.

Alternative 1:

Der Rat der Stadt Köln beschließt die Umsetzung der Variante 2 (Einbau der ebenerdigen Oberlichtverglasung mit Sicherung der Befahrbarkeit durch eine Pollerkonstruktion) an der Haltestelle Breslauer Platz sowie die Übernahme der hierdurch anfallenden, nicht zuwendungsfähigen Mehrkosten in Höhe von 33.846,- € im Rahmen des § 7 Nord-Süd Stadtbahnvertrag.

Alternative 2:

Der Rat der Stadt Köln beschließt die Umsetzung der Variante 3 (Einbau der Oberlichtverglasung auf einem Betonsockel) an der Haltestelle Breslauer Platz sowie die Übernahme der hierdurch anfallenden, nicht zuwendungsfähigen Mehrkosten in Höhe von 280.846,- € im Rahmen des § 7 Nord-Süd Stadtbahnvertrag.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 79.000,00 €	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

Im Zuge der Planungen der Haltestelle Breslauer Platz wurde die Einbringung von Tageslicht seitens der Stadt Köln als wesentliches Gestaltungs- und Attraktivitätsmerkmal erachtet. Da eine Option der Deutschen Bahn AG zur Gleiserweiterung zu berücksichtigen war, zum damaligen Zeitpunkt aber auch aktuell nach wie vor ungewiss ist, ob, bzw. wann diese Option realisiert wird, wurde im Zuge der Entwurfsabstimmungen entschieden, an den Standorten der späteren Stützen der Gleiserweiterung Oberlichter einzubauen, in die später die Stützen eingeführt werden können. Die Oberlichter sind so bemessen, dass auch nach Einbringung der Stützen ein ausreichender Lichteinfall erfolgen kann.

Da die Deutsche Bahn AG sich im Zuge der Planungsabstimmungen außerstande sah, eine finanzielle Vorleistung für die Gleiserweiterung in das Stadtbahnprojekt einzubringen, war diese Lösung auch unter Nutzen-Kostenaspekten vorzuziehen, da so nur die Fundamentierung der Stützen im Zuge des Stadtbahnbaus berücksichtigt werden musste. Ein evtl. Umbau der Oberlichter inklusive Einbringung der Stützen würde später einmal auf Kosten der Deutschen Bahn AG erfolgen müssen. Somit wurde die Erstellung der Oberlichter vor rund 10 Jahren von der Stadt Köln in den Entwurf aufgenommen und ausgeschrieben.

Im Zuge der weiteren Detailabstimmungen mussten u.a. brandschutztechnische Anforderungen auch bezüglich der Oberlichter berücksichtigt werden. Es wurde daher in Abstimmung zwischen Stadt Köln, KVB und dem beauftragten Architekten entschieden, eine Variante mit herausgehobenen Oberlichtern zu planen (siehe Anlage 1). Diese Variante vermindert auch die Probleme, die sich mit dem bodenbündigen Einbau von Glasflächen ergeben (z.B. hohe Lastannahmen infolge möglicher Befahrungen, Sicherstellung der dauerhaften Dichtigkeit).

Zu dieser Variante wurde ein ungewöhnlich hoher Nachtrag in Höhe von 607.475,- € seitens der Arge eingereicht, so dass sich der ursprünglich geplante Betrag in Höhe von 35.154,- € auf 642.629,- € erhöht. Aus diesem Grunde wurde von der KVB die Untersuchung von weiteren Alternativen angeordnet.

Die KVB hat zwischenzeitlich Unterlagen über die möglichen Varianten bei der Stadt eingereicht und um eine abschließende Entscheidung bzw. Kostenübernahme der Mehrkosten gebeten. Es wurden drei Varianten geprüft (siehe Anlage 2):

- 1) Variante 1
Verschluss der Oberlichter durch Betonfertigteile mit Kosten in Höhe von rund 79.000,- € (Mehrkosten in Höhe von 43.846,- €)
- 2) Variante 2
Oberlichter in Stahl-Glas-Konstruktion mit einer umlaufenden Umwehrung mit Kosten in Höhe von rund 69.000,- € (Mehrkosten in Höhe von 33.846,- €)
- 3) Variante 3
Oberlichter in Stahl-Glas-Konstruktion mit Betonsockel mit Kosten in Höhe von rund 316.000,- € (Mehrkosten in Höhe von 280.846,- €)

Die Verwaltung empfiehlt Variante 1, da die Haltestelle bereits ohne die Tageslichtöffnungen gut ges-

taltet ist und insbesondere eine sehr übersichtliche Geometrie hat, die besonders dem subjektiven Sicherheitsempfinden bzw. der Kriminalprävention zu Gute kommt. Die zusätzliche Qualitätsstufe, die durch das Einbringen von Tageslicht in unterirdische Stationen erreicht wird, wäre somit nicht zwingend erforderlich. Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist, dass die Überfahrbarkeit gewährleistet ist und die Brandschutzbestimmungen ohne weitere Maßnahmen eingehalten werden. Außerdem entfallen so in einem von vielfältigen Anforderungen an den Straßenraum geprägten Stadtraum zusätzliche Gestaltungselemente, die sich dem unvoreingenommenen Betrachter nicht erschließen. Durch den Verschluss der Oberlichter durch Betonfertigteile entstehen der Stadt Köln keine Folgekosten.

Der beauftragte Architekt hat der Stadt Köln seine Bedenken bezüglich der Variante 1 mitgeteilt und darauf hingewiesen, dass sein Gestaltungskonzept der Haltestelle auf der Ausnutzung des Tageslichtes basiert. Er schlägt daher vor, Variante 2 oder 3 zu realisieren.

Variante 2 wäre zwar hinsichtlich der Abwicklung des Fußgängerverkehrs verkehrstechnisch möglich, hat aber städtebauliche Nachteile, da sich die Umwehrgung nicht in die Umgebung integrieren lässt. Die Umwehrgung lässt nur einen bedingten Schutz vor Überfahrbarkeit zu, da ein Anprallschutz bei Unfällen nicht gegeben ist. Eine anprallsichere Ausführung lässt sich aus Sicht der Verwaltung keinesfalls befriedigend in die Gestaltung der Platzfläche integrieren. Des Weiteren fallen bei dieser Variante erhebliche Folgekosten für die Stadt Köln an, wenn die Oberlichter gereinigt werden müssen oder zum Ziel von Vandalismus werden.

Variante 3 zeigt auf, dass es möglich ist, die Oberlichter beizubehalten und gleichzeitig die ursprünglichen angemeldeten Mehrkosten der Arge in Höhe von rund 642.629,- € (netto) deutlich abzumindern. Jedoch sind die Kosten nach wie vor hoch. Im Vergleich zu Variante 1 fallen zusätzliche Folgekosten für die Stadt Köln an bzgl. der Reinigung sowie der Reparaturkosten bei Beschädigung der Oberlichter.

Aufgrund der vorgenannten Abwägung schlägt die Verwaltung vor, auf die Oberlichter zu verzichten und die Umsetzung der Variante 1 sowie die Übernahme der Mehrkosten in Höhe von 43.846,- € im Rahmen des § 7 Nord-Süd Stadtbahnvertrag zu beschließen.

Finanzierung

Die KVB AG hat die Bauherreneigenschaft für die Gesamtmaßnahme von der Stadt Köln übernommen. 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 die KVB AG die entsprechenden Mittel mit Ausnahme der Kosten für Maßnahmen nach § 4 Abs. 2a (von der KVB AG zu finanzierende Gewerke gemäß U-Bahn bzw. Stadtbahnvertrag) sowie derjenigen Aufwendungen, die ein Dritter der KVB AG ausgleicht, zur Verfügung.

Die jährliche Mehrbelastung des städtischen Haushaltes für den Schuldendienst an die KVB AG durch die Mehrkosten für die Variante 1 in Höhe von 43.846,- € beträgt nach Fertigstellung max. 3.508,- €, wovon 877,- € aktiviert werden können und 2.631,- € direkt das Jahresergebnis der Stadt Köln belasten.

Die jährliche Mehrbelastung des städtischen Haushaltes für den Schuldendienst an die KVB AG durch die Mehrkosten für die Variante 2 in Höhe von 33.846,- € beträgt nach Fertigstellung max. 2.708,- €, wovon 677,- € aktiviert werden können und 2.031,- € direkt das Jahresergebnis der Stadt Köln belasten.

Die jährliche Mehrbelastung des städtischen Haushaltes für den Schuldendienst an die KVB AG durch die Mehrkosten für die Variante 3 in Höhe von 280.846,- € beträgt nach Fertigstellung max. 22.468,- €, wovon 5.617,- € aktiviert werden können und 16.851,- € direkt das Jahresergebnis der Stadt Köln belasten.

Die Mittel der zu beschließenden Variante werden im Veränderungsnachweis zur Hpl.-Anmeldung 2012 veranschlagt werden.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1 - 2