

**Beschlussvorlage**

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
**Betreff**
**Vorzeitige Teilinbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Severinstraße und Rodenkirchen**
**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	14.06.2012	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss (Hpl.)	18.06.2012	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	21.06.2012	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	25.06.2012	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat (Hpl.)	28.06.2012	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Rat spricht sich angesichts der hohen Kosten gegen eine vorzeitige Teilinbetriebnahme des Abschnittes Severinstraße bis zum Bahnhof Rodenkirchen der Nord-Süd Stadtbahn aus. Die hierdurch bei der KVB entstehenden Kosten in Höhe von rd. 1,69 Mio. € pro Jahr (rd. 1,58 Mio. € für Instandhaltung und Bewachung sowie rd. 0,11 Mio. € Abschreibungen aus investiver Bauwerksicherung) für die Sicherung und den Erhalt der bereits fertig gestellten Haltestellen, die bis zur vollständigen Inbetriebnahme nicht genutzt werden, sind im Rahmen der Betrauung zu berücksichtigen.

**Alternative 1:**

Der Rat stimmt der vorzeitigen Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Severinstraße und Bahnhof Rodenkirchen zu. Er beauftragt die Verwaltung, hierzu den südlichen Abschnitt der 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Severinstraße und Bonner Wall sowie den Abschnitt der 2. Baustufe zwischen Bonner Wall und Schönhauser Straße Ende 2015 in Zusammenarbeit mit der KVB in Betrieb zu nehmen. Hierfür soll das Liniennetz der KVB für den Zeitraum bis zur endgültigen Inbetriebnahme um eine Linie 17, die zwischen der Severinstraße und dem Bahnhof Rodenkirchen verkehrt, ergänzt werden. Zur fristgerechten Umsetzung der Teilinbetriebnahme Süd werden Verwaltung und KVB beauftragt, die notwendigen Maßnahmen

rechtzeitig umzusetzen.

Die zusätzlichen Investitionskosten betragen rd. 5,3 Mio. € (rd. 7,8 Mio. € abzüglich rd. 2,5 Mio. € für die Wendeanlage). Die Folgekosten in Höhe von 8,32 Mio. € pro Jahr bedeuten einen Mehraufwand von rd. 6,63 Mio. € gegenüber einem Verzicht auf eine Teilinbetriebnahme. Sie setzen sich zusammen aus dem zusätzlichen Betriebsaufwand in Höhe von rd. 7,52 Mio. € pro Jahr (1,76 Mio. € für den Fahrbetrieb, 0,23 Mio. € für den Fahrgastservice, 5,93 Mio. € für den Betrieb der Infrastruktur abzüglich 0,4 Mio. € zusätzliche Erlöse) sowie Abschreibungen auf die nur für die Teilinbetriebnahme nutzbaren Anlagen in Höhe von 0,8 Mio. € pro Jahr und sind im Rahmen der Betrauung zu berücksichtigen.

**Alternative 2:**

Der Rat stimmt der vorzeitigen Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Severinstraße und Bahnhof Sürth (sechs Fahrten/Tag) bzw. Bahnhof Rodenkirchen zu. Er beauftragt die Verwaltung, hierzu den südlichen Abschnitt der 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Severinstraße und Bonner Wall sowie den Abschnitt der 2. Baustufe zwischen Bonner Wall und Schönhauser Straße Ende 2015 in Zusammenarbeit mit der KVB in Betrieb zu nehmen. Hierfür soll das Liniennetz der KVB für den Zeitraum bis zur endgültigen Inbetriebnahme um eine Linie 17, die zwischen der Severinstraße und dem Bahnhof Sürth bzw. dem Bahnhof Rodenkirchen verkehrt, ergänzt werden. Zur fristgerechten Umsetzung der Teilinbetriebnahme Süd werden Verwaltung und KVB beauftragt, die notwendigen Maßnahmen rechtzeitig umzusetzen.

Die zusätzlichen Investitionskosten betragen rd. 5,3 Mio. € (rd. 7,8 Mio. € abzüglich rd. 2,5 Mio. € für die Wendeanlage). Die Folgekosten in Höhe von 8,74 Mio. € bedeuten einen Mehraufwand von rd. 7,05 Mio. € gegenüber einem Verzicht auf eine Teilinbetriebnahme. Sie setzen sich zusammen aus dem zusätzlichen Betriebsaufwand in Höhe von rd. 7,94 Mio. € pro Jahr (2,2 Mio. € für den Fahrbetrieb, 0,23 Mio. € für den Fahrgastservice, 5,93 Mio. € für den Betrieb der Infrastruktur abzüglich 0,42 Mio. € zusätzliche Erlöse) sowie Abschreibungen auf die nur für die Teilinbetriebnahme nutzbaren Anlagen in Höhe von 0,8 Mio. € pro Jahr und sind im Rahmen der Betrauung zu berücksichtigen.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen**

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input 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 € _____    € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

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

Bedingt durch die Folgen des Unglücks am Waidmarkt kommt es weiterhin zu erheblichen Verzögerungen bis zur vollständigen Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn, die ursprünglich für 2011 geplant gewesen war. Dieser Umstand hatte bereits im Jahr 2010 zu einer Entscheidung für eine vorzeitige Teilinbetriebnahme des nördlichen Abschnitts der 1. Baustufe geführt (Session-Nr. 3680/2010; Ratsbeschluss vom 07.10.2010). Als flankierende Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung der Stadtteile Neustadt-Süd (hier insbesondere des Rheinauhafens), Bayenthal und Marienburg wurde zudem von Verwaltung und KVB vorgeschlagen, die Buslinie 106 über den heutigen Endpunkt Heumarkt hinaus bis zum Breslauer Platz/Hauptbahnhof zu verlängern (Session-Nr. 0869/2011). Gemäß Beschluss des Verkehrsausschusses vom 22.03.2011 wurde diese Verlängerung mit dem Ende der Sommerferien am 7. September 2011 umgesetzt.

Des Weiteren hatten Verwaltung und KVB in der Vorlage zur Teilinbetriebnahme Nord angekündigt, die Machbarkeit einer südlichen Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn detaillierter zu prüfen. Für diese Fragestellung ist die nach wie vor bestehende Ungewissheit des Fertigstellungstermins des Bereichs Waidmarkt von entscheidender Bedeutung. Derzeit geht die KVB davon aus, dass dieser Bereich frühestens im Jahre 2019 für einen Betrieb freigegeben werden kann. Demgegenüber wäre die unten näher beschriebene Teilinbetriebnahme Süd bereits Ende 2015 möglich. Hierfür wesentliche Fragestellungen wie die Ausgestaltung der Querung der Rheinuferstraße (Session-Nr. 4354/2010; Ratsbeschluss vom 25.11.2010) sowie die Möglichkeit der Realisierung einer für eine Teilinbetriebnahme erforderlichen Wendeanlage im Bereich des Bahnhofs Rodenkirchen (Zuständigkeit der HGK) wurden inzwischen geklärt. Dabei ist das erforderliche Planänderungsverfahren zur Umwandlung der bisher planfestgestellten Büstra- zu einer VS-Anlage an der Querung der Rheinuferstraße (2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn) noch nicht abgeschlossen. Eine abschließende Klärung muss bis zum Herbst 2013, also vor einer möglichen Teilinbetriebnahme Süd, erfolgen.

Der Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG sowie die Geschäftsführung der Stadtwerke Köln GmbH haben sich bereits mit der Maßnahme südliche Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn und ihrer Finanzierung beschäftigt. Bezüglich der Einzelheiten hierzu wird insbesondere auf die Ausführungen im Kapitel „Finanzierung“ verwiesen.

## Planungen für eine südliche Teilinbetriebnahme

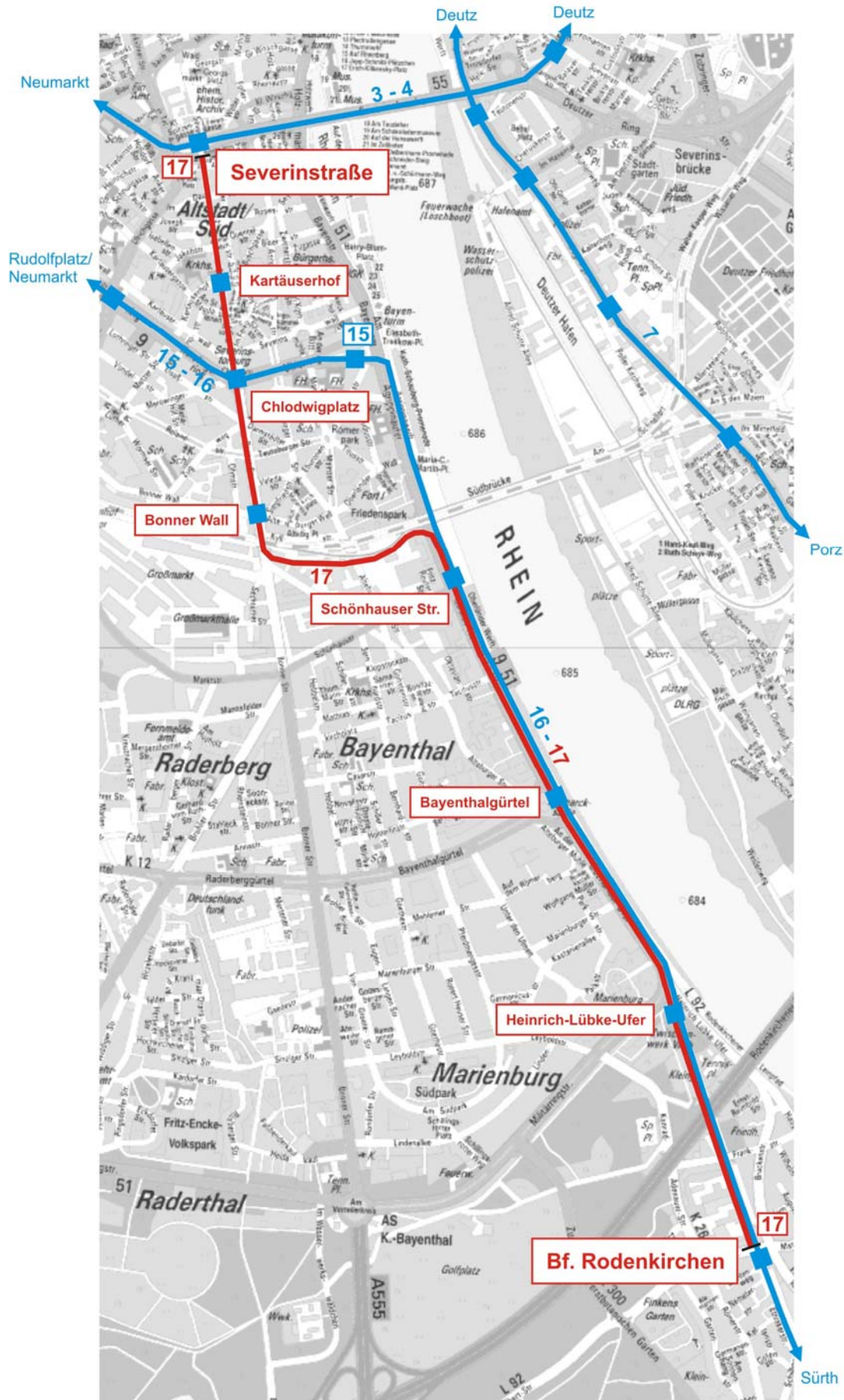
Für den südlichen Bereich waren in einer Machbarkeitsstudie im Jahre 2010 zwei verschiedene Varianten untersucht worden: die Einrichtung einer zusätzlichen Pendellinie zwischen Severinstraße und Marktstraße sowie die Einrichtung einer zusätzlichen Pendellinie zwischen Severinstraße und dem Bahnhof Rodenkirchen. Letztere war zwar mit höheren Kosten, aber auch mit einem deutlich größeren Nutzen bewertet worden, so dass diese Variante schließlich planerisch weiterverfolgt wurde. Dabei wurden sowohl die Investitions- und Betriebskosten konkretisiert als auch der entstehende Zusatznutzen abgeschätzt und bewertet.

### Variante 1:

Die Planungen der KVB sehen eine Linienführung zwischen Severinstraße und dem Bahnhof Rodenkirchen vor (siehe Abbildung 1). Hierzu soll eine neue Linie „17“ für die Zeit bis zur endgültigen Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn im 10-Minuten-Takt (tagsüber) eingerichtet werden. Dieser ist aufgrund der erwarteten Nachfrage in einer Größenordnung von 10.000 Fahrgästen werktäglich (hiervon ca. 2.000 Neukunden) erforderlich. Durch die Überlagerung mit der hier bereits verkehrenden Linie 16 entsteht somit auf dem Abschnitt zwischen der Schönhauser Straße und dem Bf. Rodenkirchen die Situation, dass dort dann zwei Abfahrten je Richtung innerhalb von zehn Minuten stattfinden.

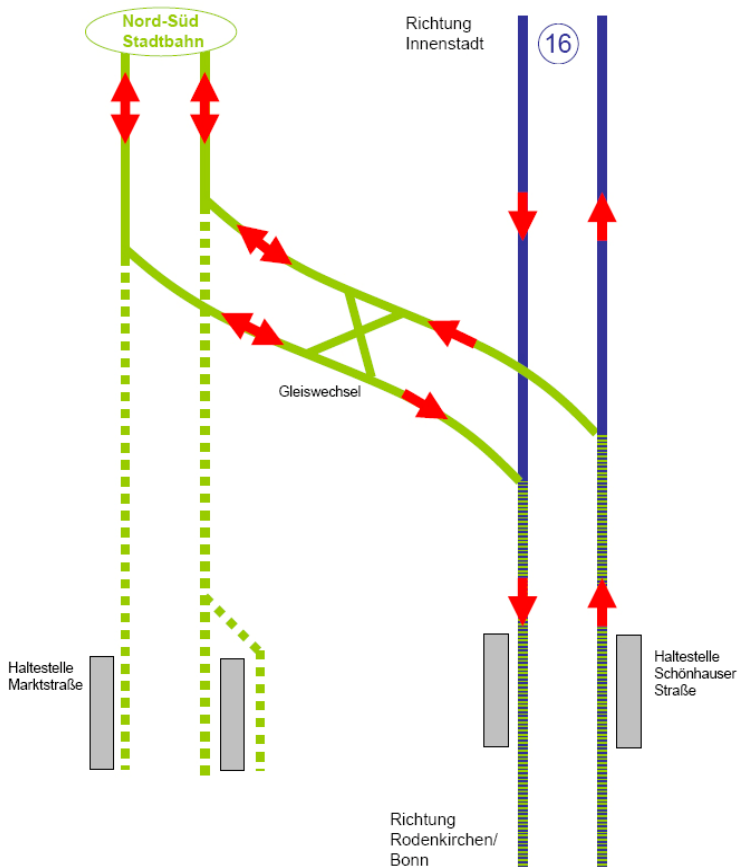
Aus verkehrlicher Sicht ist ein vergleichbares Szenario im Bereich der neuen Querung bereits im Rahmen der Untersuchung „Ebenerdige Querung der Rheinuferstraße durch die Nord-Süd Stadtbahn“ betrachtet worden. Verändern wird sich jedoch auch die Situation im Bereich Militärring/Heinrich-Lübke-Ufer, da hier die doppelte Anzahl von Stadtbahnbeeinflussungen stattfinden wird. Beeinträchtigt werden hierdurch die Verkehre aus und nach Rodenkirchen. Die in diesem Zusammenhang zu ergreifenden Maßnahmen werden die KVB AG und die Stadtverwaltung abstimmen.

Abbildung 1: Stadtbahnnetz nach Teilbetriebnahme Süd bis Bf. Rodenkirchen (Ausschnitt)



Bedingt durch die getrennten Tunnelröhren ist es zwischen der Haltestelle Severinstraße und einem zusätzlichen doppelten Gleiswechsel südlich der Haltestelle Bonner Wall nicht möglich, die Züge so zu wenden, dass beide Gleise jeweils nur im üblichen Rechtsverkehr befahren werden können. Daher müssen die Züge von Rodenkirchen kommend wechselweise in die einzelnen Tunnelröhren einfahren und in der gleichen Tunnelröhre bis zu einem Gleiswechsel südlich der Haltestelle Bonner Wall zurückfahren. Für den Fahrgast ergibt sich daraus die Situation, dass die Abfahrten an den Haltestellen mit Mittelbahnsteig wechselweise an der rechten oder der linken Bahnsteigkante, an der Haltestelle Bonner Wall (Außenbahnsteige) wechselweise am rechten oder linken Bahnsteig, stattfinden. Hierzu sind an den Haltestellen entsprechende Kundeninformationen vorgesehen.

Abbildung 2: Verkehrliche Abwicklung der Linie „17“



Aus diesem Betriebskonzept, insbesondere auch aus dem vorgesehenen 10-Minuten-Takt, ergeben sich Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Rodenkirchen, die nicht über die bestehende Wendeanlage abgewickelt werden können. Es ist vorgesehen, die Wendeanlage inklusive zusätzlichem Bahnsteig nördlich des bestehenden Bahnübergangs in Höhe Friedrich-Ebert-Straße zu realisieren. Dadurch kann eine zusätzliche Belastung der Friedrich-Ebert-Straße durch weitere Schließzeiten des Bahnübergangs nachhaltig vermieden werden.

In diesem Zusammenhang hatte die Bezirksvertretung Rodenkirchen in ihrer Sitzung am 30.05.2011 bereits beschlossen, bei einer vorzeitigen Teilinbetriebnahme das erforderliche Wendegleis in Godorf statt in Rodenkirchen einzuplanen, um auch der Bevölkerung des südlichen Teils des Stadtbezirks den Zusatznutzen zukommen zu lassen (AN/1010/2011). Aus Sicht von Verwaltung und KVB ist bedingt durch die hohe Bedeutung als Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn sowie die vorhandenen Nachfrageströme eine Weiterführung der zusätzlichen Linie über Bf. Rodenkirchen hinaus nicht erforderlich. Sie würde darüber hinaus

auch potenziell zu Problemen mit der Leistungsfähigkeit der Bahnübergänge Friedrich-Ebert-Straße, Schillingsrotter Straße und dem Bahnübergang in Sürth führen. Dennoch ist eine Weiterführung und eine damit verbundene erhöhte Bedienungsfrequenz bis Sürth bzw. Godorf planerisch mit betrachtet worden:

#### Variante 2:

Abweichend von dem geschilderten Angebot in Variante 1 würden in dieser Variante sechs morgendliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit bereits in Sürth beginnen. Das Grundangebot der Linie 17 im 10-Minuten-Takt bleibt dabei unverändert. Diese Erweiterung ist möglich, da in der Hauptverkehrszeit keine Züge der Linie 16 am Bf. Sürth enden und daher die dortige Wendeanlage für die Linie 17 genutzt werden kann. Gemäß Prognose aus der Umlegungsrechnung wäre in dieser Variante mit rund 2.100 Neukunden pro Tag zu rechnen.

#### Variante 3:

In dieser Variante würde die Linie 17 ganztägig zwischen Severinstraße und Bf. Sürth verkehren. Um die dortige Wendeanlage für die Linie 17 nutzen zu können, wäre es erforderlich, dass die Linie 16 außerhalb der Hauptverkehrszeit bis Bf. Godorf verkehrt. In Godorf wäre hierfür der Bau einer zusätzlichen Wendeanlage erforderlich (anstelle der Wendeanlage am Bf. Rodenkirchen gemäß Variante 1). Für diese Variante können rund 2.500 Neukunden pro Tag prognostiziert werden.

#### Taktverdichtung der Linie 16 ohne Teilinbetriebnahme als Alternative?

Um eine verbesserte Anbindung der südlichen Stadtteile an die Innenstadt ohne Teilinbetriebnahme zu erreichen, wäre theoretisch auch eine Taktverdichtung der Linie 16 denkbar. Abgesehen von der längeren Fahrzeit der Linie 16, die zu einem höheren Fahrzeugeinsatz und damit höheren Betriebskosten gegenüber einer Teilinbetriebnahme führen würde, ist die Belegung des Innenstadttunnels das Ausschlusskriterium für diese Variante. Dort verkehren tagsüber bereits im Status quo fünf Bahnen pro Richtung in zehn Minuten, was betrieblich das Kapazitätsmaximum darstellt. Eine Verdichtung der Linie 16 vor Inbetriebnahme der kompletten 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn scheidet somit aus.

#### Investitionsbedarf

Die Folgekosten einer vorzeitigen Teilinbetriebnahme wurden auf Basis von Grenzkosten und Grenzerlösen berechnet, d.h. nur die durch die Teilinbetriebnahme verursachten zusätzlichen Kosten und Erlöse wurden angesetzt. Als Preisstand gilt für alle Berechnungen das Jahr 2010. Die zusätzlichen Erlöse wurden auf Basis der mit einem Verkehrsmodell ermittelten Neukunden ermittelt. Die Kosten des Fahrbetriebs wurden auf Basis der zusätzlichen Fahrplanleistung ermittelt. Kapitalkosten für Fahrzeuge wirken sich nur bei den Varianten 2 und 3 aus, da Variante 1 mit dem für die Nord-Süd Stadtbahn beschafften Fahrzeugmaterial betrieben werden kann.

Der zusätzliche Investitionsbedarf für eine vorzeitige Teilinbetriebnahme des südlichen Streckenabschnitts entsteht aus den baulichen Besonderheiten, die sich daraus ergeben, dass nicht die gesamte Strecke befahren werden kann. Diese sind unmittelbar

- der doppelte Gleiswechsel im Bereich südlich der Haltestelle Bonner Wall inkl. Fahrleitung,
- die Interimslösung für die Stromversorgung (insbesondere Kabeltrassen) und
- die Anpassung der Zugsicherung

mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 5,3 Mio. €. Diese nur für die Teilinbetriebnahme anfallenden Kosten sind nicht förderfähig. Gegenüber vorangegangenen Überlegungen ist die Maßnahme Unterwerk an der Poststraße nicht mehr Bestandteil der Investitionen für die Teilinbetriebnahme Süd, da dieses Unterwerk ohnehin zur Spannungsstabilisierung im Netz benötigt wird. Die KVB hat hierfür eine Bezuschussung im Rahmen des § 12 ÖPNVG NRW beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland beantragt.

Daneben ist als mittelbare Folge der Teilinbetriebnahme die neue Wendeanlage in Rodenkirchen (Variante 1 und 2) bzw. in Godorf (Variante 3) mit einem Investitionsvolumen von 2,5 Mio. € zu realisieren, die dann aber nachhaltig zu einer wesentlichen Verbesserung der verkehrlichen Abläufe beitragen würde. Da diese auch nach vollständiger Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn genutzt werden kann und soll, sind die Kosten nicht der Maßnahme Teilinbetriebnahme zuzurechnen. Die Wendeanlage ist voraussichtlich nicht förderfähig.

Zu erwähnen ist, dass wesentliche Teile der Infrastrukturausstattung der Haltestellen wie Fahrtreppen oder Aufzüge bereits im Jahr 2008 und damit vor dem Unglück am Waidmarkt ausgeschrieben und vergeben wurden. Ebenso wurden die Bereiche Klima/Lüftung/Sanitär, Elektrotechnik und Nachrichtentechnik Haltestellen übergreifend vor dem Schadensfall Waidmarkt ausgeschrieben. In der Angebotsphase unmittelbar nach dem Schadenereignis wurde die Auswirkung auf die Gesamteinbetriebnahme zunächst mit einer Verzögerung von etwa zwei Jahren (Inbetriebnahme September 2013) bewertet. Da die Anlagen nun sukzessive eingebaut werden, beginnt damit auch die Gewährleistungsfrist. Im Falle eines „Baustopps“ sind zwar keine speziellen Vertragsstrafen vereinbart, aber nach gültiger Rechtsprechung bei Verträgen nach VOB können in solchen Fällen Ansprüche nach „Allgemeinen Geschäftskosten“ geltend gemacht werden. Daher wäre mit Rückforderungen zwischen 10 und 15% der Auftragssummen zu rechnen.

### **Kapitalkosten/Abschreibungen**

Mit der Fertigstellung der Bauwerke der Nord-Süd Stadtbahn entstehen bereits jährliche Kapitalkosten durch die beginnende Abschreibung und Zinsen in Höhe von rd. 4,53 Mio. €. Diese sind bereits in der Betrauung berücksichtigt. Bei einer Teilinbetriebnahme erhöhen sich diese durch Abschreibungen auf die notwendigen Zusatzinvestitionen auf rd. 5,33 Mio. € pro Jahr. Die unmittelbar durch die Teilinbetriebnahme bedingten Abschreibungen betragen somit 0,8 Mio. € pro Jahr über eine Laufzeit von vier Jahren.

### **Betriebskosten**

Die Betriebskosten entstehen im Gegensatz zu neuen Verkehren auf bestehenden Strecken nicht nur aus dem Fahrbetrieb, sondern auch aus dem Betrieb der Infrastruktur. Ausgehend davon, dass ohne das Unglück am Waidmarkt die komplette Nord-Süd Stadtbahn Ende 2011 in Betrieb genommen worden wäre, wären zu diesem Zeitpunkt auch bereits die Betriebskosten für die Infrastruktur (z.B. Instandhaltung, Reinigung, Beleuchtung) in Höhe von rd. 5,93 Mio. € p.a. zum Tragen gekommen. Demgegenüber entstehen bei Verzicht auf eine Teilinbetriebnahme weitere Kosten für die „Vorhaltung und Sicherung“ der Anlagen (z.B. Reinigung, Bewachung, Instandhaltung und Abschreibung aus investiver Bauwerksicherung) in Höhe von rd. 1,69 Mio. € p.a. für den Zeitraum von vier Jahren, ohne dass diesen Kosten ein Nutzen gegenüber stehen würde, da die Anlagen nach ihrer planmäßigen Fertigstellung nicht für die Fahrgastbeförderung genutzt werden könnten.



Da mit der Teilinbetriebnahme Süd nicht das abschließende Betriebskonzept (Kürzung der Buslinien 132 und 133, veränderte Linienführung der Stadtbahnlinie 16) umgesetzt werden kann, sind die zusätzlichen Fahrbetriebskosten vollständig zu veranschlagen. Der mit Einführung einer zusätzlichen Stadtbahnlinie entstehende zusätzliche Aufwand beträgt

- in Variante 1 (ganztägiger Betrieb einer neuen Linie 17 zwischen Severinstraße und Bf. Rodenkirchen) 1,76 Mio. € pro Jahr,
- in Variante 2 (zusätzlich zu Variante 1 Verlängerung von sechs morgendlichen Fahrten in der HVZ bis Bf. Sürth) 2,2 Mio. € pro Jahr und
- in Variante 3 (ganztägiger Betrieb einer neuen Linie 17 zwischen Severinstraße und Bf. Sürth, gleichzeitig Verlängerung der Linie 16 außerhalb der HVZ bis Godorf) 3,1 Mio. € pro Jahr.

Die Angaben beziehen sich jeweils auf die Mehrkosten gegenüber dem derzeitigen Angebotskonzept.

### **Erlöse**

Durch die Teilinbetriebnahme Süd wird ein deutlicher verkehrlicher Nutzen erzielt. Die neu eingerichtete Linie 17 würden schätzungsweise 10.000 Fahrgäste täglich, davon 2.000 Fahrgäste aus Neuverkehren, nutzen. Im stärksten Querschnitt kann mit rund 6.800 Fahrgästen gerechnet werden (Variante 1). In Variante 2 erhöht sich die Zahl der Fahrgäste durch die Ausweitung in der morgendlichen HVZ auf 11.000 Fahrgäste täglich, davon 2.100 Neukunden. Variante 3 würde rund 2.500 Neukunden generieren.

Durch die Verknüpfung der Nord-Süd Stadtbahnstrecke mit der Linie 15 am Chlodwigplatz und den Linien 3 und 4 an der Severinstraße ist mittelfristig ein noch höherer Fahrgastzuwachs zu erwarten. Die Höhe des Fahrgastzuwachses ist aus heutiger Sicht nur schwer abschätzbar. Eine Übernahme z.B. aus der Standardisierten Bewertung ist nicht möglich, da diese Prognose von durchgehenden Linien ausgeht.

Auf Basis grober Schätzungen rechnet die KVB mit etwa 400.000 € Mehrerlösen jährlich durch zusätzliche Fahrgäste aufgrund der Teilinbetriebnahme gemäß Variante 1. Variante 2 würde Mehrerlöse in Höhe von rund 420.000 € jährlich und Variante 3 in Höhe von rund 500.000 € jährlich erbringen.

### **Finanzierung**

Die vorzeitige Teilinbetriebnahme des südlichen Abschnitts der Nord-Süd Stadtbahn verursacht einmalige Investitionskosten sowie zusätzliche jährliche Betriebskosten und Abschreibungen. Die einzelnen Kosten je Variante sind oben dargestellt. Während die Investition der Wendeanlage (rd. 2,5 Mio. €) direkt durch die KVB erfolgt, sind die restlichen 5,3 Mio. € gemäß Nord-Süd Stadtbahn-Vertrag von der Stadt Köln zu tragen. Sollte eine Investitionsfinanzierung wegen der angespannten Haushaltslage der Stadt ganz oder teilweise nicht möglich sein, könnte alternativ eine Deckung nur aus der allgemeinen SWK-Rücklage erfolgen.

SWK und KVB erklären, dass die jährliche Mehrbelastung aus der Teilinbetriebnahme gemäß Variante 1 oder Variante 2 die mit der Stadt vereinbarte Ausschüttung der SWK in Höhe von 60 Mio. € p.a. nicht gefährdet.

Die Umsetzung von Variante 3 hingegen könnte aufgrund der höheren jährlichen Betriebskosten die Gewinnausschüttung schmälern. Daher wird Variante 3 nicht als Beschlussalternative vorgeschlagen.

Auch wenn eine haushaltsneutrale Finanzierung seitens der KVB bzw. des Stadtwerke-Konzerns gewährleistet werden kann, würde ein Verzicht auf die Teilinbetriebnahme das Ergebnis des Konzerns um die jeweiligen Folgekosten abzüglich der notwendigen Instandhaltungsaufwendungen – also um rd. 6,7 bis 7,2 Mio. € p.a. – verbessern. Hiermit könnten z.B. andere Verbesserungen des Verkehrsangebots finanziert oder auch die Ausschüttung des Konzerns an die Stadt Köln erhöht werden.

### **Zeitplan**

Nach derzeitigem Stand werden alle Haltestellen im Jahre 2014 fertig gestellt. Voraussetzung für eine Teilinbetriebnahme Süd Ende 2015 ist die zeitnahe Beauftragung der Stellwerktechnik und das Einleiten des Planfeststellungsverfahrens für den Bau der Wendeanlage Rodenkirchen. Während für die Realisierung der Stellwerktechnik erfahrungsgemäß ca. 3 Jahre bis zu einer Inbetriebnahme benötigt werden, bergen Planfeststellungsverfahren grundsätzlich zeitliche Risiken. Bei einer Realisierungsphase von gut 3 Jahren – bis zur geplanten Inbetriebnahme Ende 2015 – besteht nach Einschätzung von HGK und KVB jedoch ausreichend Spielraum, um eventuelle Einsprüche im Planfeststellungsverfahren abzuarbeiten.

Daneben sind für eine Teilinbetriebnahme eine Interimsstromversorgung und ein doppelter Gleiswechsel – im Bereich südlich der Haltestelle Bonner Wall – herzustellen.

Die Fertigstellung des Rohbaus, der weiteren Betriebstechnik sowie der zweiten Baustufe erfolgt planmäßig innerhalb des Realisierungszeitraums, so dass hieraus kein zusätzlicher Zeitbedarf entsteht.

### **Zusammenfassung**

Durch die stark verzögerte Inbetriebnahme der gesamten Nord-Süd Stadtbahn ist eine Teilinbetriebnahme auch des südlichen Abschnitts zwischen Severinstraße und Rodenkirchen überlegenswert. Diese entfaltet angesichts der hohen Investitionskosten ihren Nutzen aber nur dann adäquat, wenn die Zeit bis zur endgültigen Inbetriebnahme mehrere Jahre umfasst. Insofern ist eine Entscheidung über die Teilinbetriebnahme zeitnah zu treffen.

Mit der Fertigstellung der Bauwerke der Nord-Süd Stadtbahn entstehen bereits jährliche Kapitalkosten durch die beginnende Abschreibung und Zinsen in Höhe von rd. 4,53 Mio. € (in der Summe zwischen 2015 und der avisierten Gesamtinbetriebnahme 2019 demnach 18,12 Mio. €). Diese sind bereits in der Betrauung berücksichtigt.

Zu bedenken ist auch, dass ohne Fahrbetrieb bereits Kosten von rund 1,69 Mio. € pro Jahr für die Bauwerksicherung und Instandhaltung der fertigen Infrastruktur anfallen (in der Summe zwischen 2015 und der avisierten Gesamtinbetriebnahme 2019 demnach 6,76 Mio. €), ohne dass hieraus ein Fahrgastnutzen entstünde.

Auf der anderen Seite erscheinen die Gesamtkosten für die Teilinbetriebnahme des südlichen Abschnitts gegenüber dem beschlossenen nördlichen Abschnitt und in Relation zu dem erzielbaren Fahrgastnutzen als recht hoch. Für die voraussichtlichen vier Jahre Betrieb fallen 5,3 Mio. € einmalige Infrastrukturkosten (7,8 Mio. € abzüglich 2,5 Mio. € für den Bau einer nachhaltig nutzbaren Wendeanlage) an. In Variante 1 entstehen für den Zeitraum von vier Jahren Folgekosten in Höhe von insgesamt 34,88 Mio. € (23,72 Mio. € Mehrkosten für den Betrieb der Infrastruktur, 0,92 Mio. € für den Fahrgastservice, 7,04 Mio. € Mehrkosten für den

Fahrbetrieb und 3,2 Mio. € Abschreibungen der Zusatzinvestitionen). Demgegenüber erwartet die KVB 1,6 Mio. € zusätzliche Einnahmen.

Aus den Zahlen ergibt sich, dass eine positive Bewertung der Maßnahme nur dann möglich ist, wenn man neben der rein betriebswirtschaftlichen Rechnung auch andere Aspekte mit in die Abwägung einfließen lässt. Diese sind z.B. eine Verbesserung des durch das Unglück am Waidmarkt und dessen Begleitumstände stark verschlechterten Images der Maßnahme Nord-Süd Stadtbahn sowie die Tatsache, dass nach vielen Jahren Bauzeit mit Zumutungen für Anwohner und Geschäftsleute nun zumindest ein Teilnutzen auch im südlichen Bereich zeitnah erfahrbar würde. Auch ergäbe sich eine Entlastung der weitgehend parallel verkehrenden Linie 16.

Insgesamt empfiehlt die Verwaltung aber, auf die Teilbetriebnahme Süd angesichts der immens hohen Kosten zu verzichten. Die KVB plädiert abweichend davon für die Umsetzung der Teilbetriebnahme Süd in Variante 1.

### **Begründung der Dringlichkeit:**

Ein Beschluss über die Teilbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn Süd ist vor der Sommerpause 2012 erforderlich, um den geplanten Fertigstellungstermin Ende 2015 halten zu können (vgl. Abschnitt Zeitplan). Eine frühere Fertigstellung der Vorlage war leider nicht möglich, da die Frage der Finanzierung bei der KVB erst in der 21. KW endgültig geklärt werden konnte.

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