

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn / Erweiterter Planungsbeschluss****Beschlussorgan**

Rat

| <b>Gremium</b>                     | <b>Datum</b> |
|------------------------------------|--------------|
| Verkehrsausschuss                  | 05.11.2013   |
| Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen) | 11.11.2013   |
| Stadtentwicklungsausschuss         | 14.11.2013   |
| Verkehrsausschuss                  | 05.12.2013   |
| Rat                                | 17.12.2013   |

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd auf der Grundlage der Entwurfsplanung von September 2013 (Anlagen 1-8) weiterzuverfolgen, die Genehmigungsplanung zu erstellen und die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.

Zudem wird die Verwaltung aufgefordert, die Planung der Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee (Anlage 8) weiterzuverfolgen, sowie bei der Anbindung an den Verteilerkreis, vorbehaltlich der Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, die Geradlinigkeit und den Alleecharakter der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis gemäß Anlage 20 durchzuführen. Eine Verlängerung der Stadtbahn nach Meschenich ist durch eine Querung des Verteilerkreises in Hochlage möglich. Im Falle der Verlängerung als Tunnellösung müsste die Endhaltestelle zurück- und weiter nördlich neugebaut werden.

Des Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, die Haltestellen Cäsarstraße und Bonner Straße / Gürtel gemäß Anlage 4 und 5 als Seitenbahnsteige auszuführen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen) und der Stadtentwicklungsausschuss uneingeschränkt zustimmen.

**Alternative 1:**

Die Haltestelle Cäsarstraße ist als Mittelbahnsteig auszuführen (Anlage 9).

**Alternative 2:**

Die Haltestelle Bonner Straße / Gürtel ist als Mittelbahnsteig auszuführen (Anlagen 10+11).

**Alternative 3:**

Die Verschiebung der Endhaltestelle nach Norden ist nicht weiterzuverfolgen, sondern die Endhaltestelle am Verteilerkreis (Anlage 12) in der vom Rat am 29. Januar 2008 beschlossenen Lage (Anlagen 13+14) zu belassen sowie städtebaulich zu optimieren. Im Falle einer Verlängerung der Stadtbahn nach Meschenich müsste die Endhaltestelle zurück- und weiter nördlich neugebaut werden.

**Alternative 4:**

Die Planung der Endhaltestelle Variante Nord ist weiterzuverfolgen (Anlage 15+16).

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

|   |                               |   |         |
|---|-------------------------------|---|---------|
| <input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>        | Investitionsauszahlungen      |   | _____€  |
|   | Zuwendungen/Zuschüsse         | <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja | _____ % |
| <input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b> | Aufwendungen für die Maßnahme |   | _____€  |
|   | Zuwendungen/Zuschüsse         | <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja | _____ % |

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

|                               |        |
|-------------------------------|--------|
| a) Personalaufwendungen       | _____€ |
| b) Sachaufwendungen etc.      | _____€ |
| c) bilanzielle Abschreibungen | _____€ |

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

|   |        |
|---|--------|
| a) Erträge                                | _____€ |
| b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten | _____€ |

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| a) Personalaufwendungen  | _____€ |
| b) Sachaufwendungen etc. | _____€ |

Beginn, Dauer

\_\_\_\_\_

**Begründung****1. Grundsätzliches**

Mit Ratsbeschluss vom 29. Januar 2008 wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd auf Grundlage der Variante 4 (vierstreifige Lösung vom Verteilerkreis Köln-Süd bis Bayenthalgürtel und zweistreifige Lösung von Bayenthalgürtel bis Brühler Straße) unter Berücksichtigung einer P+R-Anlage im Bereich des Verteilerkreises Köln-Süd weiterzuverfolgen und die Planfeststellung hierfür einzuleiten.

Am 24. November 2011 stellte der Rat den Bedarf für die externe Vergabe der Leistungen der Generalplanung für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn fest und beauftragte die Verwaltung das entsprechende Vergabeverfahren einzuleiten. Am 21. August 2012 wurde der Generalplaner beauftragt.

**2. Städtebauliches Konzept und Gestaltung**

Die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn erfordert eine vollständige Umgestaltung der Bonner Straße mit dem Ziel einer städtebaulichen Integration und qualitätvollen Gestaltung der Infrastruktur der neuen Stadtbahnstrecke. Die Trasse soll als Rasengleis in Mittellage entlang der Bonner Straße ausgeführt werden. Ziel ist die Aufwertung der Bonner Straße und deren Ausbildung als „Bonner Allee“. Durch den Bau einer Stadtbahn mit besonderem Bahnkörper, Hochbahnsteigen mit Rampen und notwendigen Fahrleitungsanlagen erfolgt ein erheblicher Eingriff in den öffentlichen Raum. Es besteht die Gefahr, dass durch den Neubau der Stadtbahn eine Trennwirkung entsteht, welche das bestehende Raumgefüge zerschneidet. Durch eine ganzheitliche Planung, die die Stadtbahn in den Straßenraum integriert und gleichzeitig einen öffent-

lichen Raum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität schafft, soll die Bonner Straße insgesamt aufgewertet werden.

Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität hat die Verwaltung bereits am 2. August 2010 ein Büro für Stadtraumgestaltung mit der Erstellung eines Straßenraumentwurfes sowie eines Gestaltungskonzeptes für die Infrastrukturelemente der Stadtbahn beauftragt. Die Vorgaben des städtebaulichen Konzeptes und die Gestaltungsideen sind nach Abstimmung mit Verwaltung und KVB vom Generalplaner berücksichtigt und in die Planung integriert worden.

### **3. Bürgerbeteiligung**

Innerhalb einer planungsbegleitenden Bürgerbeteiligung hat am 29. Januar 2013 eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Auftakt stattgefunden, in welcher die Projektbeteiligten die Maßnahme vorstellten. Im Anschluss fanden am 23. Februar und 2. März 2013 themenbezogene Ortsbegehungen nördlich und südlich des Gürtels statt. Am 16. März 2013 bestand für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit ihre Anregungen bei einer Planungswerkstatt im Bezirksrathaus Rodenkirchen einzubringen. Anregungen aus diesen Veranstaltungen wurden im Zuge der Vorplanung geprüft und sind soweit möglich in die Planung eingeflossen. Abschließend wurden die Ergebnisse in einer weiteren Bürgerinformationsveranstaltung am 5. September 2013 präsentiert.

### **4. Entwurfsplanung**

Mit der vorliegenden Planung wurden folgende Punkte gegenüber dem am 29. Januar 2008 vom Rat beschlossenen Vorentwurf geändert:

- Um die Linearität der Bonner Straße zu betonen, wird die Stadtbahnachse soweit wie möglich begradigt.
- Zur Schaffung einer Allee werden die Bäume im Seitenraum platziert und nicht mehr entlang der Gleise in der Straßenmitte. Es werden ca. 190 Bestandsbäume entfallen und im Rahmen der Neubaumaßnahme ca. 160 neue Bäume gepflanzt. Der Ausgleich der restlichen ca. 30 Bäume sowie anderer Grüneingriffe ist Bestandteil einer beauftragten Umweltverträglichkeitsstudie.
- Zur Betonung der neuen grünen Achse wird der Bahnkörper in der Straßenmitte als Rangesgleis ausgebildet.
- Die Wendemöglichkeit am Mathiaskirchplatz wird nach Norden in Richtung Brühler Straße verschoben.
- Nördlich des Gürtels werden die Wendespuren in Richtung Norden und in Richtung Süden räumlich getrennt. Der Knotenpunkt Bonner Straße / Annastraße wird zusätzlich mit einem Linksabbieger aus der Annastraße in Fahrtrichtung Norden und integrierter Wendespur in Fahrtrichtung Norden ausgebildet.
- An der Kreuzung Bonner Straße / Marienburger Straße / Gaedestraße wird der Knoten kompakter gestaltet.
- Die Haltestelle Ahrweilerstraße wird aufgrund der mangelnden Flächenverfügbarkeit und der strikten Vorgaben der Fördergesetze als Mittelbahnsteig ausgeführt. Es kann eine städtebaulich verträgliche Lösung realisiert werden.
- Das Linksabbiegen in die Leyboldstraße sowie die Wendespur südlich der Leyboldstraße entfallen.
- Das Linksabbiegen in und aus der Lindenallee ist nicht mehr möglich.
- Das Linksabbiegen aus der Heidekaul in Richtung Norden wird ermöglicht.
- Die Stellplatzanzahl reduziert sich von ca. 260 auf ca. 200 öffentliche Stellplätze. Im Rahmen einer Parkraumuntersuchung werden derzeit Kompensationsmaßnahmen erarbeitet.
- Von den ursprünglich vorgesehenen 10 Abbruchgebäuden können 7 Gebäude erhalten bleiben.

## 5. Haltestellen

### 5.1 Haltestellen Cäsarstraße und Bonner Straße / Gürtel

Seitens der Politik wurde der Wunsch geäußert zu prüfen, ob die gemäß Ratsbeschluss vom 29.01.2008 als Seitenbahnsteige geplanten Haltestellen „Cäsarstraße“ und „Bonner Straße / Gürtel“ alternativ als Mittelbahnsteige ausgeführt werden könnten.

Eine Gegenüberstellung einzelner Aspekte (Anlage 17) führt zu folgenden Ergebnissen:

#### 5.1.1. Allgemeines

Die Mittelbahnsteige werden ohne Aufstellfläche zwischen der Fahrbahn und dem Gleis betrachtet.

##### Vorteile Mittelbahnsteig:

- Breitere Seitenanlagen (Gehwege)

##### Nachteile Mittelbahnsteig:

- Die Räumzeit für Fußgänger verlängert sich, da die Fußgänger bis zur nächsten Aufstellfläche neben der Fahrbahn auch die Gleise queren müssen.
- Kleinere Fußgängeraufstellfläche als bei Seitenbahnsteigen
- Reduzierte Aufstellfläche auf dem Bahnsteig
- Keine fahrtrichtungsbezogene Vorsortierung der Fahrgäste
- Verziehen der Fahrleitung nach außen wg. Aufweitung für Mittelbahnsteige (mehr Fahrleitungsmaste erforderlich)
- Geschwungene Stadtbahntrassenführung wg. Aufweitung für Mittelbahnsteige; damit schlechterer Fahrkomfort durch Fahrzeugschwankungen und ggfs. größere Geräusentwicklung bei Kurvenfahrten

##### Vorteile Seitenbahnsteig:

- Die erforderlichen Räumzeiten und Zwischenzeiten für die Signalisierung sind günstiger, da die Fußgänger bis zur nächsten Aufstellfläche nur die Fahrbahn queren müssen
- Durch die Aufstellflächen in Verlängerung der beiden Rampenanlagen können mehr und größere Fußgängeraufstellflächen angeboten werden
- Flexible Zuwegsignalisierung zur Haltestelle möglich
- Mehr Aufstellfläche auf den Bahnsteigen
- Fahrtrichtungsbezogene Vorsortierung der Fahrgäste
- Geradlinige Fahrleitungsführung
- Geradlinige Stadtbahntrassenführung; damit besserer Fahrkomfort durch weniger Fahrzeugschwankungen und geringere Geräusentwicklung, da keine Kurvenfahrten

##### Nachteile Seitenbahnsteig:

- Schmalere Seitenanlagen (Gehwege)

#### 5.1.2. Haltestelle Cäsarstraße

Nach verkehrstechnischer Überprüfung sind beide Varianten möglich, wobei die Va-

riante Seitenbahnsteig aufgrund der zuvor aufgelisteten Vor- und Nachteile von Verwaltung und KVB favorisiert wird.

### **5.1.3. Haltestelle Bonner Straße / Gürtel**

Bereits bei der Variante Seitenbahnsteig sind in der Hauptverkehrszeit nur sehr kurze Freigabezeiten für Fußgänger im Überweg von der Ecke Raderberggürtel / Bonner Straße zur Haltestelle möglich. Bei der Variante Mittelbahnsteig wird dieser Räumweg für Fußgänger länger, da sowohl die Fahrbahn als auch ein Gleis gequert werden müssen. Eine Kürzung der Freigabezeit in einem der Kraftfahrzeugströme führt zwangsweise zu Leistungsfähigkeitsdefiziten und längeren Rückstaus. Wird bei der Variante Mittelbahnsteig der Rechtsabbieger vom Raderberggürtel wie heute frei geführt (Dreiecksinsel), so könnten die Freigabezeiten für die Fußgänger des Überwegs von der Ecke Raderberggürtel / Bonner Straße zur Haltestelle verlängert werden, ohne den Kfz-Strömen die Freigabezeit zu kürzen. Freilaufende Rechtsabbieger sollen jedoch aus Sicherheitsgründen nach Möglichkeit gar nicht mehr oder nur noch an Stellen vorgesehen werden, wo es keine andere Lösung gibt. Die Haltestelle als Mittelbahnsteig ist dann unter der Voraussetzung möglich, dass die Überwege versetzt angeordnet und diese unabhängig voneinander geschaltet werden. Damit sind längere Wege für den Fußgänger verbunden.

Für die Realisierung eines Mittelbahnsteiges wird durch einen freilaufenden Rechtsabbieger mehr Grunderwerb aus dem südlichen Eckgrundstück Raderthalgürtel / Bonner Straße notwendig.

Nach verkehrstechnischer Überprüfung wird die Variante Seitenbahnsteig aufgrund der zuvor aufgelisteten Vor- und Nachteile favorisiert.

## **5.2 Haltestelle Ahrweilerstraße**

Mit Vorlage des Straßenraumentwurfes vom Stadtraumgestalter wurde deutlich, dass selbst im grundsätzlich breiteren südlichen Teil der Bonner Straße die Ausbildung der zukünftigen Stadtbahnhaltestelle "Ahrweilerstraße" nur eingeschränkt möglich ist.

Hintergrund ist, dass auf dem ehemaligen Gelände der Reiterstaffel der NRW-Polizei an der Bonner Straße ein Quartier mit Flächen für Wohnen und Gewerbe entsteht. Der Baubeginn erfolgte bereits im Herbst 2011.

Das ehemalige Gelände der Reiterstaffel der NRW-Polizei befindet sich auf der Westseite der zukünftigen Stadtbahnhaltestelle und grenzt unmittelbar an den Gehweg. Dadurch fehlt ein 10 m breiter Grundstücksstreifen, um die Haltestelle „Ahrweilerstraße“ in angemessener Qualität mit Seitenbahnsteigen und besonderem Bahnkörper ausbilden zu können. Für die Umsetzung einer Haltestelle mit Mittelbahnsteig und besonderem Bahnkörper in beiden Fahrrichtungen fehlt ein 7 m breiter Grundstücksstreifen.

Voraussetzung für eine Förderung der Stadtbahnmaßnahme ist bei Bundesmaßnahmen nach GVFG zwingend die Anordnung eines besonderen Bahnkörpers in beiden Fahrrichtungen. Aus diesem Grunde hat die Verwaltung für den Ankauf der zusätzlich benötigten Grundstücksfläche mit dem Eigentümer die Gespräche aufgenommen. Dieser wäre zur Abtretung des benötigten 7 m breiten Grundstücksstreifens bereit, nicht aber eines 10 m breiten Streifens. Da für diesen Bereich Grunderwerb für einen 5 m breiten Grundstücksstreifen vorgesehen war, würden die zusätzlichen 2 m nach derzeitigem Stand der Planung zunächst auch eine Erhöhung der Grunderwerbskosten bedeuten. Mit Vorlage der endgültigen Planung könnte diese Erhöhung über eventuellen geringeren Grunderwerb in anderen Bereichen kompensiert werden. Des Weiteren müsste der gültige B-Plan angepasst werden.

Eine Einigung mit dem Eigentümer des ehemaligen Geländes der Reiterstaffel der NRW-Polizei wurde erzielt, sodass die Haltestelle Ahrweilerstraße als Mittelbahnsteig umgesetzt werden kann.

### **5.3 Endhaltestelle Arnoldshöhe:**

In seiner Sitzung am 28. Juni 2011 hat der Verkehrsausschuss in der Beratung zur „Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln“ (Session-Nr. 5332/2010) folgenden Beschluss gefasst:

„Der Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung den Standort D als P+R-Anlage bei den weiteren Planungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zur berücksichtigen.

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Endhaltestelle Richtung Norden verschoben werden kann, um alle Optionen für eine etwaige spätere Verlängerung der Bahnlinie nach Meschenich offen zu halten.“

Die Prüfung der Verwaltung hat ergeben, dass eine Verschiebung der Endhaltestelle machbar ist. Eine Gegenüberstellung einzelner Aspekte (Anlage 18) der verschobenen Endhaltestelle Variante Nord sowie einer Verschiebung auf Höhe der Lindenallee führt im Bezug zur Endhaltestelle am Verteilerkreis zu folgenden Ergebnissen:

#### **5.3.1. Endhaltestelle Variante Nord**

##### Vorteile:

- Die Länge der Stadtbahntrasse verringert sich um ca. 235 m, was eine Reduzierung der Ausbaukosten bedeutet.
- Die soziale Kontrolle und die Aufenthaltsqualität an der Endhaltestelle werden erhöht, da sie nun im bewohnten Bereich liegt. Die Entfernung der Endhaltestelle zum Verteilerkreis erhöht sich von ca. 70 m auf ca. 305 m. Dieser Abstand bietet eine ausreichende Entwicklungslänge für eine etwaige Weiterführung der Stadtbahn nach Meschenich sowohl als Tunnellösung wie auch als „Overfly“.
- Die Sichtachse zwischen der Kirche All Saints und der denkmalgeschützten Siedlung Heidekaul ist nicht gestört.
- Durch die Verschiebung der Endhaltestelle verkleinert sich der Flächenbedarf auf beiden Seiten der Bonner Straße um insgesamt ca. 1.950 m<sup>2</sup> (von ca. 4.500 m<sup>2</sup> auf ca. 2.550 m<sup>2</sup>). Auf der Ostseite ist kein Eingriff mehr erforderlich. Auf der Westseite können die Eingriffe in den Grünzug und das Landschaftsschutzgebiet, in den ehemaligen Friedhof und die denkmalgeschützten Flächen um ca. 990 m<sup>2</sup> reduziert werden (von ca. 3.540 m<sup>2</sup> auf ca. 2.550 m<sup>2</sup>).
- Durch eine Verschiebung ist der Anschluss der Baumaßnahme an den Bestand bereits vor dem Verteilerkreis möglich. Somit müssen im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn keine oder nur sehr geringe Anpassungsarbeiten im Verteilerkreis durchgeführt werden.

##### Nachteile:

- Es ist ein zusätzliches Betriebsgebäude (WC) für die KVB-Fahrer erforderlich.
- Durch die Verschiebung verringert sich der gemäß bisheriger Planung ausgewogene Haltestellenabstand zur Haltestelle Ahrweilerstraße von ca. 545 m auf ca. 310 m.
- Durch die Verschiebung entsteht ein Fußweg zur P+R-Palette, der außerhalb

des bebauten Bereiches liegt. Die Sozialkontrolle ist somit gering. Der Fußweg von der P+R-Palette verlängert sich von ca. 115 m auf ca. 210 m. Je größer der fußläufige Weg ist, desto weniger wird die P+R-Palette von den Nutzern akzeptiert. Des Weiteren ist die Querung der Heidekaul und der Bonner Straße notwendig.

- Der Fahrtweg des Busses aus Meschenich verlängert sich um ca. 430 m, er muss ein kurzes Stück die Bonner Straße befahren. Im Rahmen der verkehrstechnischen Betrachtung müsste hier ein weitgehend störungsfreier Busbetrieb durch entsprechende signaltechnische Einrichtungen angestrebt werden. Außerdem wird die vorhandene Busspur stadtauswärts im Abschnitt Buswendschleife bis Verteilerkreis beibehalten, um einen störungsfreien Busbetrieb gewährleisten zu können.

### **5.3.2. Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee**

#### Vorteile:

- Die Länge der Stadtbahntrasse verringert sich um ca. 135 m, was eine geringfügige Reduzierung der Ausbaurkosten bedeutet.
- Die soziale Kontrolle und die Aufenthaltsqualität an der Endhaltestelle werden erhöht, da sie nun den bewohnten Bereich erreicht und nicht mehr ausschließlich im unbebauten Teil der Bonner Straße liegt. Die Entfernung der Endhaltestelle zum Verteilerkreis erhöht sich von ca. 70 m auf ca. 205 m. Dieser Abstand bietet eine ausreichende Entwicklungslänge für eine etwaige Weiterführung der Stadtbahn nach Meschenich als „Overfly“. Eine Weiterführung via Tunnellösung ist jedoch nur durch Rückbau der Haltestelle möglich. Die dadurch verursachten Kosten sind jedoch verhältnismäßig gering.
- Die Lage der Endhaltestelle ermöglicht eine gute fußläufige Anbindung an die P+R-Palette. Die Entfernung bleibt im Vergleich zur Haltestelle am Verteilerkreis gleich. Allerdings ist eine Querung der Heidekaul bzw. der Linksabbiegespur und der Bonner Straße notwendig.
- Durch die Verschiebung der Endhaltestelle verkleinert sich der Flächenbedarf auf beiden Seiten der Bonner Straße um insgesamt ca. 600 m<sup>2</sup> (von ca. 4.500 m<sup>2</sup> auf ca. 3.900 m<sup>2</sup>). Auf der Ostseite können die Eingriffe um ca. 670 m<sup>2</sup> (von ca. 970 m<sup>2</sup> auf ca. 300 m<sup>2</sup>) reduziert werden. Auf der Westseite können die Eingriffe in den Grünzug und das Landschaftsschutzgebiet, sowie in den ehemaligen Friedhof und die denkmalgeschützten Flächen um ca. 60 m<sup>2</sup> reduziert werden (von ca. 3.600 m<sup>2</sup> auf ca. 3.540 m<sup>2</sup>).
- Der Anschluss der Baumaßnahme an den Bestand ist vor dem Verteilerkreis möglich. Somit müssen im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn keine oder nur sehr geringe Anpassungsarbeiten im Verteilerkreis durchgeführt werden. Es besteht zudem die Möglichkeit die Geradlinigkeit und den Alleecharakter der Bonner Straße bis zum Verteilkreis aufzunehmen, hierfür sind erforderliche Anpassungsarbeiten mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abzustimmen.

#### Nachteile:

- Durch die Verschiebung verringert sich der derzeit ausgewogene Haltestellenabstand zur Haltestelle Ahrweilerstraße von ca. 545 m auf ca. 410 m.
- Der Fahrtweg des Busses aus Meschenich verlängert sich um ca. 220 m, er muss ein kurzes Stück die Bonner Straße befahren. Im Rahmen der verkehrstechnischen Betrachtung müsste hier ein weitgehend störungsfreier Busbetrieb durch entsprechende signaltechnische Einrichtungen angestrebt werden. Die Busspur in stadtauswärtiger Richtung bis zum Verteilerkreis wird beibehalten, um einen störungsfreien Busbetrieb gewährleisten zu können.



## 6. Radverkehrsführung

Der Rat hat in der Sitzung vom 29. Januar 2008 beschlossen den Bereich nördlich des Gürtels mit Schutzstreifen für Radfahrer und den Bereich südlich des Gürtels mit baulichen Radwegen auszubilden.

Die Verwaltung hat aufgrund von Anregungen und Wünschen aus der Bürgerbeteiligung und der Politik die grundsätzliche Entscheidung nochmals überprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass im nördlichen Bereich der Schutzstreifen für Radfahrer wie beschlossen angelegt werden soll. Aufgrund der beengten Straßenraumbreite ist die Anlage von baulichen Radwegen nicht möglich.

Im südlichen Bereich ist mit über 2.000 Kfz im Querschnitt in den Spitzenstunden die prognostizierte Verkehrsbelastung zu hoch, um den Radfahrer in einem vierstreifigen Bereich auf Schutzstreifen für Radfahrer (Teil der Fahrbahn und nur im Bedarfsfall für Kraftfahrzeuge befahrbar) zu führen. Bei der Ausführung von Radfahrstreifen (abgetrennte Sonderfahrbahn nur für Radfahrer) würden 40 geplante Bäume entfallen, sodass ein einheitlicher Alleecharakter nicht mehr gegeben wäre.

Des Weiteren wirkt sich die Ausbildung von baulichen Radwegen positiv auf die städtebauliche Bemessung aus, die das Ziel verfolgt, die Breite der Nebenanlagen (Gehwege) in ein angemessenes Verhältnis zur Fahrbahnbreite zu setzen.

## 7. P+R-Palette

In diversen Gesprächen mit verschiedenen Bürgerinitiativen und in der Bürgerinformationsveranstaltung, die am 2. Februar 2012 stattgefunden hat, wurde der Wunsch geäußert, die Ausfahrt der geplanten P+R-Palette direkt an die Bonner Straße und nicht mehr über die Straße Heidekaul anzuschließen. Diese Lösung wurde in die Planung eingearbeitet.

Außerdem wurde von den Bürgerinnen und Bürgern der Wunsch geäußert, den Standort E (Fläche nordöstlich des Verteilerkreises) zu überprüfen. Die Überprüfung (Anlage 19) hat ergeben, dass dieser Standort aus umwelt- und verkehrstechnischer Sicht schlechter abschneidet als der Standort D, so dass die Verwaltung mit der beschlossenen Variante am Standort D weiter plant.

## 8. Kosten

Für die Nord-Süd Stadtbahn, 3 Baustufe wurden zum 30.08.2011 Gesamtkosten i.H.v. rund 55.652.000 Euro netto im Zuge der Fortführung der Planung ermittelt. Hierfür wurden durch die KVB AG im Rahmen eines Kostenänderungsantrages der Nord-Süd Stadtbahn entsprechende Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt.

Die Mehrwertsteuer ist nicht im Kostenänderungsantrag enthalten, da die Mehrwertsteuer bei der KVB AG und der Stadt Köln, Betrieb gewerblicher Art des Stadtbahnbaus im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung mit der Finanzverwaltung NRW verrechnet wird. Für die Finanzierung ist die gesetzliche Mehrwertsteuer jedoch einzubeziehen.

Gleichzeitig wurde eine Aktualisierung der standardisierten Bewertung durchgeführt, um den Kosten-Nutzen-Indikator auf Basis der geänderten Kosten festzustellen. Diese standardisierte Bewertung wurde dem Zuschussgeber zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis ergibt sich ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor, so dass eine Voraussetzung für die Bewilligung von Fördermitteln gegeben ist.

Der städtische Anteil an den Gesamtkosten der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe beträgt rd. 38.600.000 Euro netto = 45.934.000 Euro brutto. Für die Durchführung der im Zuge der 3. Bau-

stufe geplanten begleitenden straßenbaulichen Maßnahmen betragen die derzeit bekannten Gesamtkosten 10.173.700 Euro netto = 12.106.703 Euro brutto.

Für die P+R Anlage - die eigenständig nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) gefördert werden kann - ergeben sich nach einer ersten Kostenschätzung Gesamtkosten von rd. 4.376.000 Euro netto = 5.207.440 Euro brutto.

**Bei den zuvor genannten Kosten handelt es sich überwiegend um Baukosten ohne Projektnebenkosten. Des Weiteren können sich Kostenänderungen aufgrund des Baupreisindex und der weiteren Detailplanung ergeben.**

Nach Abschluss der Untersuchungen werden dem Rat die Ergebnisse inklusive der jeweiligen Gesamtkosten im Rahmen eines Baubeschlusses zur Entscheidung vorgelegt.

## 9. Finanzierung

Mittel stehen im Hpl.-Entwurf 2013/2014 einschließlich Finanzplanung bis 2017 im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV im Hj. 2013/2014 - Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen wie folgt bereit:

unter Finanzstelle 6903-1202-2-5102, Stadtb.Rh.-Sieg BANord-Süd/3.Betr.absch.

|                                       |                           |
|---------------------------------------|---------------------------|
| Auszahlungsermächtigungen aus Vorjahr | 1.354.294,78 Euro         |
| Haushaltsansatz 2013                  | 1.500.000,00 Euro         |
| Haushaltsansatz 2014                  | 1.000.000,00 Euro         |
| Finanzplanung 2015                    | 6.000.000,00 Euro         |
| Finanzplanung 2016                    | 10.000.000,00 Euro        |
| Finanzplanung 2017                    | <u>10.000.000,00 Euro</u> |
|                                       | 29.854.294,78 Euro        |

unter Finanzstelle 6902-1202-2-5102, P&R-Anlage im Zuge NS-Stadtbahn 3.BA

|                      |                          |
|----------------------|--------------------------|
| Haushaltsansatz 2013 | 250.000,00 Euro          |
| Haushaltsansatz 2014 | 250.000,00 Euro          |
| Finanzplanung 2015   | 500.000,00 Euro          |
| Finanzplanung 2016   | 500.000,00 Euro          |
| Finanzplanung 2017   | <u>6.000.000,00 Euro</u> |
|                      | 7.500.000,00 Euro        |

Für die IV-Maßnahmen stehen im Hpl.-Entwurf 2013/2014 im Teilfinanzplan 1201 Straßen, Wege, Plätze – Teilplanzeile 8 – Auszahlungen für Baumaßnahmen, Planungsmittel in Höhe von 100.000,00 Euro zur Verfügung.

Die zur Realisierung der IV-Maßnahmen erforderlichen Baumittel werden im Rahmen der Hpl.-Anmeldung 2015 ff. mit aufgenommen.

Die zusätzlich erforderlichen Mittel für die Nord-Süd Stadtbahn 3. Baustufe werden im Rahmen der Hpl.-Anmeldung 2015 ff. bereitgestellt.

## 10. Förderung

Die Stadt Köln geht davon aus, dass die Nord-Süd Stadtbahn 3. Baustufe im Bereich der ÖPNV-Maßnahmen nach dem GVFG in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig ist. Die IV-Maßnahmen können entsprechend der vorliegenden Einplanungsmittelteilung der Bezirksregierung Köln zu 60 % gemäß EntflechtG gefördert werden.

Für die P+R Anlage wurde beim Zuschussgeber eine entsprechende Programmanmeldung nach dem ÖPNVG eingereicht, mit der Aufnahme in das Förderprogramm wird Mitte 2014 ge-

rechnet.

## 11. IVC

Eine Bedarfsanerkennung im Rahmen des IVC ist nicht mehr erforderlich, da für die Nord-Süd Stadtbahn 3. Baustufe unter Berücksichtigung einer P+R-Anlage im Bereich des Verteilerkreises Süd bereits ein Planungsbeschluss gefasst wurde und die standardisierte Bewertung weiterhin einen positiven Kosten-Nutzen-Indikator ergeben hat.

## 12. Fazit und Empfehlung

### 12.1. Haltestellen Cäsarstraße und Bonner Straße / Gürtel

Die vorliegende Planung zeigt die gelungene städtebauliche Geradlinigkeit der Bonner Straße. Daher empfiehlt die Verwaltung nach Abwägung aller Vor- und Nachteile (vgl. Anlage 17) die beiden Haltestellen aufgrund der geradlinigen Straßen- und Fahrleitungsführung sowie der Umlaufzeiten der Signalisierung als Seitenbahnsteige weiterzuverfolgen.

Die KVB spricht sich für eine einheitliche Lösung aus. Die Haltestellen sollen beide entweder als Seitenbahnsteig oder als Mittelbahnsteig umgesetzt werden.

### 12.2. Endhaltestelle Arnoldshöhe

Die vorliegende Planung zeigt die gelungene städtebauliche Integration der zukünftigen Stadtbahnstrecke und die damit verbundene Aufwertung der Bonner Straße als Allee. Die Verwaltung empfiehlt nach Abwägung aller Vor- und Nachteile (vgl. Anlage 18) die Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee weiterzuverfolgen. Insbesondere die Fahrgastfreundlichkeit spricht für die Variante „Lindenallee“. Bei der Anbindung an den Verteilerkreis wird, vorbehaltlich der Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, die Geradlinigkeit und der Alleecharakter der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis durchgeführt (Anlage 20).

Die KVB favorisiert aus betrieblichen Gründen die Endhaltestelle in der ursprünglich geplanten Lage. Die Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee hat allerdings aus Sicht der KVB nur geringe betriebliche Nachteile und ist somit ebenfalls umsetzbar.

## Anlagen

- 1 Lageplan Marktstraße
- 2 Lageplan Schönhauser Straße
- 3 Lageplan Bonner Straße / Schönhauser Straße / Mathiaskirchplatz
- 4 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Cäsarstraße
- 5 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Bonner Straße / Gürtel
- 6 Lageplan Raderberggürtel
- 7 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Ahrweilerstraße
- 8 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Arnoldshöhe
- 9 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Cäsarstraße – Variante Mittelbahnsteig
- 10 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Bonner Straße / Gürtel – Variante Mittelbahnsteig
- 11 Lageplan Raderberggürtel – Variante Mittelbahnsteig
- 12 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Arnoldshöhe – Variante Endhaltestelle am Verteiler
- 13 Beschlossene Planung von 29.01.2008 / nördlicher Teil
- 14 Beschlossene Planung von 29.01.2008 / südlicher Teil
- 15 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Ahrweilerstraße – Variante Nord
- 16 Lageplan Bonner Straße / Haltestelle Arnoldshöhe – Variante Endhaltestelle Nord

- 17 Vergleich Seiten- / Mittelbahnsteig
- 18 Vergleich Varianten Endhaltestelle
- 19 Auswertung Standorte P+R-Palette
- 20 Geradlinige Führung zum Verteilerkreis
- 21 Übersichtslageplan Bonner Straße, Marktstraße, Schönhauser Straße
- 22 Querschnitte
- 23 Visualisierung / Knoten Bonner Straße – Schönhauser Straße – Marktstraße
- 24 Visualisierung / Ecke Bonner Straße – Schönhauser Straße
- 25 Visualisierung / Haltestelle Cäsarstraße
- 26 Visualisierung / Engstelle – Erhalt Gebäude
- 27 Visualisierung / Engstelle – Erhalt Gebäude - Vogelperspektive
- 28 Visualisierung / Haltestelle Bonner Straße / Gürtel
- 29 Visualisierung / Haltestelle Ahrweilerstraße
- 30 Visualisierung / Haltestelle Arnoldshöhe