

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Rasengleis Cäcilienstraße zwischen Hohe Straße und Nord-Süd-Fahrt, Gleissanierung der KVB AG und Planungsbeschluss für die Umgestaltung des Straßenraumes

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	28.01.2014
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	30.01.2014
Verkehrsausschuss	25.03.2014

Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt - vorbehaltlich des Vorliegens eines rechtskräftigen Baurechts, vorbehaltlich des Vorliegens des Bewilligungsbescheides über die Gewährung von Zuschüssen nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr NRW (ÖPNVG) oder alternativ vorbehaltlich der Genehmigung des Zuwendungsgebers eines vorzeitigen zuwendungsunschädlichen Baubeginns der Maßnahme - dass die KVB AG im Streckenabschnitt Cäcilienstraße zwischen Hohe Straße und Nord-Süd-Fahrt die Gleistrasse erneuert. Der Ausbau erfolgt als Rasengleis gemäß den Vorgaben des städtebaulichen Masterplanes Innenstadt in neuer Gleislage. Die KVB AG übernimmt alle Investitionskosten einschließlich der Kosten für das Rasengleis und für die hieraus unmittelbar erforderlichen Anpassungen im Straßenraum.
2. Der Verkehrsausschuss nimmt die Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Straßenraumes zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, auf dieser Grundlage die Ausführungsplanung zu erstellen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Innenstadt uneingeschränkt zustimmt.

Alternative:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt, dass die KVB AG nur eine Gleissanierung in bestehender Lage und als Schottergleis durchführt. Der Umbau gemäß städtebaulichem Masterplan erfolgt dann später. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausführungsplanung für die Umgestaltung des Straßenraumes auf Grundlage des Vorentwurfes zu erstellen.
2. Der Verkehrsausschuss beschließt, dass die Gleissanierung solange zurückgestellt wird, bis die Planungen zur Umgestaltung des o.g. Abschnitts der Cäcilienstraße abgeschlossen und von den politischen Gremien beschlossen sind. Die zusätzlichen Kosten für die Unterhaltung der Gleistrasse belaufen sich bei steigender Tendenz auf ca. 50.000 €/Jahr, wobei die für die

Baumaßnahme erforderliche Streckensperrung ausschließlich während der Sommerferien erfolgen kann.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Innenstadt uneingeschränkt zustimmt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	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:

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) müssen kurzfristig in dem Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt Cäcilienstraße/Nord-Süd-Fahrt und der Einmündung Cäcilienstraße/Hohe Straße den Unterbau der Gleistrasse erneuern. In diesem Zusammenhang soll der Ausbau als Rasengleis gemäß der Planung zur Umgestaltung der Cäcilienstraße (städtebaulicher Masterplan Köln) erstellt werden. Da die Maststandorte für die Fahrleitung mittig zwischen den Gleisen angeordnet werden, verschiebt sich das Gleis in Fahrtrichtung Deutz nach Süden. Mit dieser Vorgehensweise könnte der Gleiskörper der Stadtbahn bereits in endgültiger Lage realisiert werden und somit ein erneuter kostenintensiver Umbau mit zusätzlichen Verkehrseinschränkungen zu einem späteren Zeitpunkt vermieden werden.

Würde diese Vorgehensweise nicht weiter verfolgt bedeutet dies, dass die KVB die Gleise in bestehender Lage mit einem Schotteroberbau erneuern müsste. Der Umbau gemäß Masterplan zu einem späteren Zeitpunkt würde dann zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 300.000 € für die Oberbauerneuerung verursachen und die Strecke müsste erneut für den Fahrgastbetrieb unterbrochen werden.

Sollte keine der beiden genannten Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden, sind erhöhte Unterhaltungskosten zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs erforderlich. Diese zusätzlichen Kosten belaufen sich bei steigender Tendenz derzeit auf ca. 50.000 €/Jahr, wobei, je nach weiterer Entwicklung, im ungünstigsten Fall eine Streckensperrung erforderlich wird.

Die Verwaltung hat daher in Abstimmung mit der KVB eine Vorentwurfsplanung erstellt, die sowohl die Belange der Stadtbahntrasse als auch die verkehrlichen Vorgaben für den restlichen Straßenraum berücksichtigt. Ziel ist es, neben der Gleistrassierung und den neuen Standorten der Fahrleitungsmasten auch die Führung der Radfahrer zu optimieren und die notwendige Anzahl der Fahrspuren zu integrieren.

Radfahrer sollen zukünftig die Fahrbahn benutzen. Daher werden auch in diesem Abschnitt Schutzstreifen für Radfahrer abmarkiert. Die vorhandenen baulichen Radwege in den Nebenanlagen werden zugunsten breiterer Gehwege zurückgebaut. Die Anzahl der Fahrspuren in Fahrtrichtung Neumarkt wird zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsqualität beibehalten. Aufgrund der geänderten Lage des Gleiskörpers und der Integration des Schutzstreifens für Radfahrer sind kleinere Anpassungen an den Abbiegespuren und Fahrbahnmarkierungen erforderlich.

In Fahrtrichtung Deutzer Brücke soll der KFZ-Wender in Höhe des Kaufhofes kurzfristig aufgegeben werden, da die Wendeanlage an der Straße „Kleine Sandkaul“ diese Aufgabe übernimmt.

Die Gehwegflächen werden im Rahmen der Maßnahme aufgewertet. Die Vorgaben des Gestaltungshandbuchs Innenstadt werden berücksichtigt. Die Pflanzbeete der Bäume auf der südlichen Seite, westlich der Hohe Straße, werden vergrößert, die Länge der Parkhaus-Ausfahrt des Kaufhofes (Südseite) wird auf das notwendige Maß reduziert, die gewonnenen Flächen dem Gehweg zugeschlagen. Die Parkhaus-Zufahrt des Kaufhofes (Nordseite) bleibt erhalten. Aufgrund des Rückstaus vor den Schrankenanlagen ist der zweispurige Stauraum unbedingt erforderlich, damit es zu keinen Behinderungen auf den Fahrspuren kommt.

Die KVB wird nach der Aufgabe des Wenders nur die Gleistrasse umbauen und die dafür erforderlichen Anpassungen im restlichen Straßenraum vornehmen (Markierung, Beschilderungen etc.). Die Abmarkierung der Schutzstreifen für Radfahrer, die einen Umbau der äußeren Fahrbahnränder erfordern, sowie die Umgestaltung der Nebenanlagen (Gehwege usw.) werden dann später von der Stadtverwaltung umgesetzt.

Baurecht:

Mit der Bezirksregierung Köln wurde vereinbart, dass das Baurecht für den Umbau der Gleistrasse über ein vereinfachtes Verfahren relativ zeitnah vorliegen könnte. Mit betroffenen Anliegern (Kaufhof AG) werden bereits Abstimmungsgespräche geführt.

Finanzierung und Förderung:

Die Umsetzung dieser Planung führt aufgrund der notwendigen Verziehung der Gleistrasse, der Veränderung der Fahrleitung und des vorgesehenen Rasengleises zu Kosten von rd. 1,3 Mio. €, die nach Aussage des NVR zuschussfähig sind (förderfähig sind 90% der Kosten). Antragsteller ist die KVB. Der verbleibende Betrag von rd. 130.000,- € würde von der KVB getragen. Auch sämtliche Kosten für die erforderlichen Anpassungen im Straßenraum (z. B. Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen, Lichtsignalanlagen usw.), die in direktem Zusammenhang mit der vorzeitigen Umsetzung des Rasengleises in Endlage entstehen, trägt die KVB.

Der ÖPNV-Anteil des Streckenbereiches wird nach § 12 ÖPNVG NRW gefördert. Den verbleibenden Eigenanteil der Investitionskosten für den Gleisbau trägt die KVB. Die Investitionskosten sind somit kostenneutral für die Stadt Köln.

Die Kosten für die Umgestaltung des Straßenraumes trägt die Stadt Köln. Diese werden im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt.

Geplante Umsetzung der Maßnahmen:

Die KVB plant, die Gleissanierung in den Sommerferien 2014 umzusetzen. Dies setzt voraus, dass bis zu diesem Zeitpunkt sowohl das Baurecht als auch die Finanzierungszusage durch den NVR vorliegt. Um die Maßnahme umsetzen zu können, ist eine 14-tägige Sperrung der Strecke für den Stadtbahnbetrieb in den Sommerferien 2014 erforderlich. Die KVB richtet dann einen Buspendelverkehr zwischen Neumarkt und Heumarkt ein.

Die Umgestaltung des restlichen Straßenraumes erfolgt dann nach Fertigstellung der Ausführungsplanung, Sicherstellung der Finanzierung und nach Beschlussfassung durch die politischen Gremien voraussichtlich ab Ende 2014/Anfang 2015 durch die Stadtverwaltung.

Anlage