

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Haltestelle Lohsestraße; Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss für den Einbau von Aufzügen, sowie Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Finanzplanes bei Finanzstelle 6903-1202-5-7112, Hst. Lohsestr. - Einbau von Aufzügen

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	27.10.2015
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	05.11.2015
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	09.11.2015
Rat	12.11.2015

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative:

Der Rat beauftragt die Verwaltung - vorbehaltlich des Inkrafttretens der Haushaltssatzung der Stadt Köln - den Einbau von zwei Aufzügen in die Stadtbahnhaltestelle Lohsestraße zu planen, die Finanzierung sicherzustellen, die notwendigen Genehmigungen zu beantragen und die Planung zunächst bis zur Entwurfsplanung einschließlich Kostenberechnung (Leistungsphase 3 HOAI) vorzubereiten.

Gleichzeitig beschließt der Rat die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Teilfinanzplanes 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV in Höhe von 300.000,00 EUR bei der Finanzstelle 6903-1202-5-7112, Hst. Lohsestr. - Einbau von Aufzügen, Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen, Hj. 2015.

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

ja / nein

Alternative:

Der Rat beschließt, die Planung zur Nachrüstung der Haltestelle Lohsestraße zurückzustellen und an dieser Haltestelle vorerst keine Aufzüge einzubauen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	ca. 5,5 Mio. _____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja _____ <u>90</u> %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja _____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:** 2019 ff

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	<u>270.570</u> €

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

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	<u>243.510</u> €

Einsparungen: **ab Haushaltsjahr:**

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

Beginn, Dauer _____

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Der Verkehrsausschuss hat im September 2011 eine Prioritätenliste zur Bahnsteiganhebung und Aufzugnachsrüstung im Kölner Stadtbahnnetz beschlossen. Danach ist aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens von rund 11.400 Fahrgästen am Tag der Einbau von Aufzügen an der Haltestelle Lohsestraße vorrangig gegenüber anderen Haltestellen im weiteren Realisierungsbedarf eingestuft worden.

Die mit zwei Seitenbahnsteigen ausgestattete Stadtbahnhaltestelle wurde Mitte der siebziger Jahre in Betrieb genommen. Die Bahnsteige haben eine Höhe von 35 cm über Schienenoberkante. Ein barrierefreies Ein- und Aussteigen in die hier ausschließlich verkehrenden Niederflurbahnen ist gegeben. Um einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen herzustellen, ist der Einbau von zwei Aufzügen notwendig. Die Aufzüge verbinden die Bahnsteigebene mit der Oberfläche. Zusätzlich werden auf der Bahnsteig- und Verteilerebene sowie an der Straßenoberfläche Bodenindikatoren nachgerüstet.

Beschreibung der vorhandenen Situation

Die Haltestelle Lohsestraße befindet sich im Stadtbahntunnel unter der Neusser Straße im Süden des Stadtbezirks Nippes. Die Neusser Straße ist nicht nur Hauptverkehrsader des Stadtteils Nippes, sondern auch die wichtigste Einkaufsstraße und kulturelle Begegnungsstätte im Stadtviertel.

Die Neusser Straße verläuft im Bereich des Inneren Kölner Grüngürtels über eine Straßenbrücke, die eine geplante aber zwischenzeitlich verworfene Autobahntrasse überquert („Kölner Stadtautobahn“). Der mittlere Bereich der Stadtbahnhaltestelle liegt unter der ursprünglich geplanten Autobahntrasse, die heute als Geh- und Radweg ausgebaut ist.

Das Haltestellenbauwerk besteht aus einer Fahrebene mit Seitenbahnsteigen und aus zwei Verteilerebenen, die sich an das nördliche und das südliche Ende der Fahrebene anschließen.

An der nördlichen Verteilerebene befinden sich in Höhe der Lohsestraße zwei Treppenanlagen, die jeweils als Kombination aus fester Treppe und Fahrtreppe ausgebildet sind und zum östlichen und westlichen Gehweg der Neusser Straße führen. Von diesen Zugängen aus wird der südliche Bereich des Stadtteils Nippes unmittelbar erschlossen.

Die zwei südlichen Haltestellenzugänge werden als nicht barrierefreie, lange Rampen mit einzelnen Treppenstufen von der Verteilerebene zum Knotenpunkt Neusser Straße / Innere Kanalstraße geführt. Dort erschließen sie das Gebiet um den Neusser Platz. Die beiden südlichen Zugänge zur Verteilerebene sind nicht wettergeschützt und besitzen keine Fahrtreppen.

Von den beiden unterirdischen Verteilerebenen sind die beiden Bahnsteige jeweils über eine Kombination aus fester Treppe und Fahrtreppe erreichbar. An das untere Ende jeder Fahrtreppe (90 cm über der Schienenoberkante) schließt eine ca. 5,70 m lange Rampe an, die auf das Bahnsteigniveau (35 cm über der Schienenoberkante) hinunterführt.

Die Bahnsteige sind ca. 80 m lang, ca. 4 m breit und Teil des Niederflursystems. Sie sind geeignet für das niveaugleiche Ein- und Aussteigen in die hier eingesetzten Niederflurfahrzeuge der Stadtbahnlinien 12 und 15.

Planung

Bei der Planung der Aufzugsstandorte wurden die benötigten Flächen für die Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen und Gehwege sowie die Lage der Haltestelle in Beziehung zur Straßenebene berücksichtigt.

Die Aufzüge werden von außen an das Tunnelbauwerk angebaut, was einen aufwändigen Verbau für die Baugrube erfordert. Die Standorte werden geradlinig an der Straßenachse ausgerichtet.

Die beiden Aufzüge werden die Straßenebene direkt mit den Seitenbahnsteigen verbinden. Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit werden die Bahnsteig- und Verteilerebenen und die Straßenoberfläche zur Auffindung der Aufzüge und Treppen zusätzlich mit Bodenindikatoren nachgerüstet.

Östlicher Aufzugsstandort

Der geplante Aufzugsschacht für den östlichen Seitenbahnsteig befindet sich südwestlich der Jugendverkehrsschule (Neusser Straße 164) im Bereich des heutigen Radweges. Er liegt in Höhe der Einmündung des Weges, der in den Inneren Grüngürtel führt. Derzeit plant das Amt für Straßen und Verkehrstechnik (Amt 66) den Umbau der östlichen Fahrbahn der Neusser Straße. Die Planungen von Amt 66 sind noch nicht endgültig abgeschlossen. Die Straßenplanung ist unter der Berücksichtigung der Aufzüge abzuschließen.

Westlicher Aufzugsstandort

Südöstlich der Shell-Tankstelle (Neusser Straße 153) liegt der geplante westliche Aufzugsschacht im Bereich des Gehwegs. Er befindet sich an der Einmündung des Weges, der in den Inneren Grüngürtel führt. Amt 66 plant derzeit nicht, diesen Bereich umzubauen. Da der geplante Aufzugsstandort ausschließlich im Gehwegbereich liegt und einen Abstand von ca. 50 cm zum vorhandenen Radweg hat, ist keine Änderung der Oberflächenplanung notwendig.

Aufzugstechnik

Die Aufzüge sind als maschinenraumlose Seilaufzüge mit einer Kabinengröße von 1,10 m x 2,10 m geplant. Die Rohbaumaße des Aufzugsschachts betragen 2,00 m x 2,70 m. Bei beiden Aufzügen handelt es sich um Durchlader. Die Förderhöhe der beiden Aufzüge beträgt jeweils ca. 11,5 m. Der Rohbauschacht wird als senkrechte Verbindung zwischen Fahrebene und Straßenebene hergestellt. In diesen Schacht werden das Traggerüst und der Aufzug inklusive der kompletten Maschinenteknik eingebracht. Die Unterfahrt beträgt 1,40 m. Der Aufzugsantrieb sitzt im Schachtkopf.

Geplant sind transparente Aufzüge mit Glasscheiben in den Kabinenseitenwänden und dem Schachtgerüst. Die Öffnungsbreite der Tür beträgt 90 cm. In der Aufzugskabine sind das Standardbedientableau und das barrierefreie Pulttableau installiert. Auf der Straßenebene sind Außentableaus neben der Aufzugstür und 1,00 m seitlich vor den Aufzügen an Rufsäulen vorgesehen. In der Fahrebene befinden sich die Außentableaus neben der Aufzugstür und an der Tunnelwand direkt neben der neu entstehenden Nische. Die Detailsausstattung der Aufzüge wird mit den Behindertenverbänden im Rahmen der Anhörung nach Behindertengleichstellungsgesetz abgestimmt.

Bahnsteigebene

Die Standorte der Aufzüge richten sich nicht nur nach den Zwangspunkten auf der Straßenebene, sondern auch nach der vorhandenen Bausubstanz unter der Straße. Im mittleren Bahnsteigbereich, über dem sich die Straßenbrücke, ihre Widerlager und Winkelstützmauern befinden, sind technisch und statisch keine Aufzugsstandorte möglich. Nur an den Bahnsteigenden befinden sich geeignete Standorte. Außerdem werden dort die beiden Seitenbahnsteige jeweils breiter, so dass sich nur dort ein zwischen den beiden Aufzügen an der Straßenoberfläche ausreichend großer Abstand für die Fahrbahnen und Radverkehrsanlagen befindet.

Als Aufzugsstandorte werden die nördlichen Enden der Bahnsteige gewählt. In der Straßenebene liegen diese Standorte im unmittelbaren Sichtbereich der benachbarten Tankstelle. Nördlich der Tankstelle schließt Wohnbebauung an. Eine soziale Kontrolle an der Straßenoberfläche ist somit gegeben.

An den unteren Enden der Fahrtreppen befinden sich Rampen, die von der Fahrtreppe (90 cm über Schienenoberkante) auf das Bahnsteigniveau (35 cm über Schienenoberkante) führen. Diese Rampen werden durch ca. 1,00 m hohe Trennwände seitlich zum Bahnsteigniveau hin abgesichert. Um genügend Aufstell- und Wartefläche (zum Beispiel für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder) vor den Aufzugsnischen bereitzustellen und Stauraumüberlagerungen zu vermeiden, sollen die Rampen zum unteren Ende hin verbreitert werden, so dass sie am Ende der Trennwand ca. 1,00 m weiter von der Tunnelwand entfernt sind als derzeit. Die verbleibende Bahnsteigbreite in diesen Bereichen ist mit ca. 3,40 m weiterhin ausreichend dimensioniert.

Die Aufzüge werden von außen an das vorhandene Tunnelbauwerk (Wanddicke ca. 85 cm) angebaut und über einen Durchbruch in der Tunnelwand mit dem Bahnsteig verbunden. Beide Aufzüge befinden sich ca. 7,00 m südlich der nördlichen Bahnsteigenden, die gleichzeitig Treppenaufgänge zur Verteilerebene sind.

Die neuen Aufzugsnischen in der Tunnelwand werden zwischen der Aufzugstür und der Bahnsteighinterkante ca. 1,35 m bis ca. 1,75 m tief sein. Da sich das Tunnelbauwerk in der Fahrebene in diesem Bereich aufweitet, verläuft die Tunnelwand nicht parallel zur Straßenachse. Die Aufzüge sind jedoch parallel zur Straßenachse ausgerichtet. Aus diesem Grund ist die Nische nicht gleichmäßig tief, und die Aufzugstür befindet sich nicht parallel zur Bahnsteighinterkante. Die Aufzugsnischen werden seitlich abgeschrägt, um von den Bahnsteigen besser einsehbar zu sein. Dies erhöht die soziale Kontrolle in der Fahrebene.

Verteilerebene

Die Verteilerebenen werden von den geplanten Aufzugsschächten nicht berührt. Die Verteilerebenen werden mit Bodenindikatoren ausgestattet.

Straßenebene

Der Rohbauschacht wird als senkrechte Verbindung zwischen der Bahnsteigebene und der Oberflächenebene hergestellt. In diese Schächte werden die Traggerüste und die Aufzüge eingebracht.

Der Aufzug für den östlichen Bahnsteig befindet sich auf dem derzeit noch vorhandenen Radweg und zum Teil auf dem Gehweg. Hier wird in Abstimmung mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik eine Umplanung erfolgen.

Der westliche Aufzugsstandort befindet sich komplett im Bereich des vorhandenen Gehwegs. Die Fahrbahn in Fahrtrichtung Süden ist in diesem Bereich zweistreifig. Parallel zur Fahrbahn befindet sich ein ca. 2,10 m breiter Radweg (einschließlich Sicherheitsraum zur Fahrbahn). Der Abstand zwischen Aufzug und Radweg wird ca. 50 cm betragen. Dauerhafte Umbaumaßnahmen sind weder für den Aufzugsstandort notwendig noch durch das Amt für Straßen und Verkehrstechnik geplant.

Die Baumstandorte unweit der beiden Aufzugsstandorte sind mindestens 6,00 m von den geplanten Aufzügen entfernt. Somit können sie nach jetzigem Planungsstand erhalten bleiben.

Die Standorte der beiden Aufzugsschächte machen eine Verlegung verschiedenster Leitungen (Wasser, Gas, Strom, Fernmelde u.a.) notwendig. Auf der westlichen Straßenseite wird ein Kanal der Stadtentwässerungsbetriebe (StEB) mit einem Durchmesser von 350 mm verlegt. Dieser Kanal beginnt in Höhe der Tankstelle.

Verknüpfungsfunktion

Die Stadtbahnlinie 12 verbindet den Stadtteil Zollstock mit dem Stadtteil Merkenich. Die Linie 15 verkehrt zwischen dem Ubierring am Rheinauhafen und Chorweiler. Beide Linien halten an den ÖPNV-Verkehrsknoten Ebertplatz, Friesenplatz, Rudolfplatz und Barbarossaplatz sowie am S-Bahnhof Hansaring.

An der Haltestelle Lohsestraße wurden laut Prioritätenliste im Mai 2008 ca. 11.400 Ein- und Aussteiger pro Tag gezählt. Analog zu den seither gestiegenen Fahrgastzahlen der KVB ist von einer Erhöhung auszugehen.

Kosten

In einem ersten Schritt wird ein Teil der Planungsmittel (rund 300.000,00 EUR) benötigt. Die späteren Kosten für den Einbau der Aufzüge in die Stadtbahnhaltestelle Lohsestraße betragen nach einer Kostenschätzung insgesamt einschließlich aller Planungs- und Baukosten rund 5.500.000,00 EUR brutto.

Finanzierung

Im Haushaltsplan 2015 einschließlich Finanzplanung bis 2018 wurden im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV unter Finanzstelle 6903-1202-5-7112, Hst. Lohsestr. - Einbau von Aufzügen - Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen folgende Beträge veranschlagt:

Haushaltsansatz 2015	300.000,00 EUR
Finanzplanung 2016	500.000,00 EUR
Finanzplanung 2017	3.000.000,00 EUR
Finanzplanung 2018	1.600.000,00 EUR

Damit sind zurzeit für die Gesamtmaßnahme 5.400.000,00 EUR eingeplant. Die zusätzlich erforderlichen Mittel von 100.000,00 EUR werden nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsplans angemeldet und bereitgestellt.

Des Weiteren wird im Rahmen der künftigen Hpl.-Anmeldung im Teilergebnisplan Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV ab 2019 ff ein entsprechender Ansatz in der Teilplanzeile 14 – Bilanzielle Abschreibungen – für die jährlichen Abschreibungen in Höhe von 270.570,00 Euro sowie in der Teilplanzeile 2 – Zuwendungen und allgemeine Umlagen – für die Erträge aus Auflösung von Sonderposten in Höhe von rd. 243.510,00 Euro bereitgestellt.

RPA

Das Rechnungsprüfungsamt hat für die externe Vergabe von diversen freiberuflichen Leistungen 1.031.000,00 Euro (netto) bzw. 1.226.890,00 Euro (brutto) unter der RPA-Nr.: BP 2014/1609 vom 03.11.2014 als Planungsmittel anerkannt (siehe Anlage 3).

Ingenieurleistungen und Gutachten

Es ist geplant, folgende Gutachten und Ingenieurleistungen der Entwurfs- und Ausführungsplanung an externe Dienstleister zu vergeben:

- Objektplanung Ingenieurbauwerke
- Fachplanung Tragwerksplanung
- Fachplanung Technische Ausrüstung
- Brandschutzkonzept
- Erdungs- und Blitzschutzgutachten
- Baugrund-/Bodengutachten
- Beweissicherung Straßenoberfläche und Zustandserfassung Kanal/Sinkkasten
- Leitungsvereinbarungen
- Verkehrssicherungsplanung
- Baustoffuntersuchung und Untersuchung Betonfestigkeit
- TÜV als Begleiter der TGA-Planung
- Prüfstatiker
- Projektsteuerung
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator
- Bauüberwachung

Leistungsbeauftragung und Baubeschlussverfahren

Abhängig vom Planungsverlauf werden die zu vergebenden Leistungsphasen stufenweise beauftragt. Nach Fertigstellung der Kostenberechnung in der Leistungsphase 3 HOAI und Zustimmung des RPA wird die Politik im Rahmen des Baubeschlussverfahrens erneut beteiligt.

Förderung

Für die Aufzugsnachrüstung Lohsestraße wurde beim Zuschussgeber eine Programmanmeldung im März 2014 eingereicht. Das Vorhaben ist noch nicht im Maßnahmenkatalog des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland aufgenommen worden, so dass ggf. in 2015 erneut eine Programmanmeldung erfolgen muss. Nach Aufnahme in den Maßnahmenkatalog kann die Maßnahme nach dem ÖPNVG

mit 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

IVC

Im Rahmen des IVC-Verfahrens wurde der Maßnahme Aufzugsnachrüstung Lohestraße zugestimmt. Die Realisierung der Maßnahme richtet sich nach den jeweiligen haushaltsmäßigen Möglichkeiten.

Anlagen