

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigung

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NRW und Genehmigung durch die Bezirksvertretung.

Betreff

Baubeschluss für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn in Rodenkirchen mit gleichzeitiger Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Finanzplanes des Hj. 2015 bei Finanzstelle 6903-1202-2-5102 Stadtb.Rh.-Sieg BANord-Süd/3.Betr.absch. und Finanzstelle 6601-1201-2-1031 Bonner Str. (Nord-Süd-Stadtbahn, 3. BA)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	22.06.2015

Begründung für die Dringlichkeit:

Aufgrund der im Verfahren eingegangenen Einwendungen musste die Planung in einigen Bereichen angepasst werden. Unter anderem soll der Linksabbieger Mathiaskirchplatz in Richtung stadtauswärts entfallen und stattdessen durch den bereits vorhandenen Wender südlich der Brühler Straße ersetzt werden. Aufgrund dieser Planungsänderungen fordert die Bezirksregierung Köln eine erneute Offenlage in den Sommerferien 2015.

Mit dem Baubeschluss durch den Rat noch vor der Sommerpause sollen die Planungsänderungen durch die politischen Gremien beschlossen werden, so dass eine erneute Offenlage in den Sommerferien stattfinden kann. Diese Offenlage ist ein unumgänglicher Weg, um den rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss bis Ende des Jahres 2015 zu erhalten.

Die Dringlichkeit ist darin begründet, dass es in der Sitzungsfolge der beteiligten Gremien zu einer terminlichen Überschneidung der Sitzungen des Finanzausschusses und der Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen (BV 2) kommt. Beide Gremien tagen am 22.6.2015. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, eine Entscheidung durch die BV 2 vor der Sitzung des Finanzausschusses am 22.6.2015 um 14 Uhr zu erlangen.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen empfiehlt gemäß § 36 Abs. 5 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung dem Rat, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung – vorbehaltlich des Inkrafttretens der Haushaltssatzung der Stadt Köln, vorbehaltlich eines rechtskräftigen Baurechts und vorbehaltlich der Genehmigung des Zuwendungsgebers zum Baubeginn der Maßnahme – mit dem Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn in Rodenkirchen unter Berücksichtigung der Planungsänderungen, die unter dem Punkt „Termine“ dieser Beschlussvorlage aufgeführt sind, mit städtischen Gesamtkosten von rd. 64.689.741,00 Euro brutto (Planungs- und Baukosten).

Außerdem beauftragt der Rat der Stadt Köln die Verwaltung zur Wahrung eines fristgerechten Baubeginns ohne rechtskräftiges Baurecht das Vergabeverfahren (Ausschreibung) für die Bauleistungen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn einzuleiten. Die Vergabe der Bauleistungen erfolgt erst nach Vorlage des rechtskräftigen Baurechts, der Genehmigung des Zuschussgebers zum Baubeginn und dem Inkrafttreten der Haushaltssatzung der Stadt Köln.

Gleichzeitig beschließt der Rat der Stadt Köln die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Finanzplanes in Höhe von 6.000.000,00 Euro bei Finanzstelle 6903-1202-2-5102 Stadtb.Rh.-Sieg BANord-Süd/3.Betr.absch. und in Höhe von 500.000,00 Euro bei Finanzstelle 6601-1201-2-1031 Bonner Str. (Nord-Süd-Stadtbahn, 3. BA) - Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen im Hj. 2015.

Datum	Abstimmungsergebnis	Unterschrift	Unterschrift
<u>15.06.2015</u>	_____	<u>gez. Homann</u>	<u>gez. Schykowski</u>

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	64.509.741	_____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja	<u>90/60</u> _____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>180.000</u>	_____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja	<u>90</u> _____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2020

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	<u>1.369.098</u> _____ €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2020

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	<u>1.066.213</u> €

Einsparungen:

ab Haushaltsjahr:

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

Beginn, Dauer _____

Begründung**Beschlusslage**

Der Rat der Stadt Köln hat am 29.01.2008 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 17.12.2013 hat der Rat der Stadt Köln die Verwaltung beauftragt, 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 weiterzuverfolgen, die Genehmigungsplanung zu erstellen und die Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.

Hierbei sind nur für den Stadtbahnbau unbedingt notwendige Flächen zur Planfeststellung zu bringen. Zudem wird die Verwaltung aufgefordert, die Planung der Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee (Anlage 8 der Beschlussfassung vom 17.12.2013) weiterzuverfolgen sowie bei der Anbindung an den Verteilerkreis, vorbehaltlich der Abstimmungen mit den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, die Geradlinigkeit und den Alleecharakter der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis gemäß Anlage 20 der Beschlussfassung vom 17.12.2013 durchzuführen.

Des Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, alle Haltestellen als Mittelbahnsteige auszuführen.

Weiterhin hat der Rat der Stadt Köln am 16.12.2014 die Verwaltung beauftragt, die Baumfällungen im Zuge der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn vorbehaltlich des Baurechtes und der Einhaltung der vegetationsarmen Phase durchzuführen. Die Vergabe der Baumfällungen erfolgt bereits ohne Baurecht.

Angesichts dieses Eingriffes in den denkmalgeschützten Baumbestand des Grüngürtels sowie der Bedeutung insbesondere der älteren Bäume, unter anderem für das Mikroklima der unmittelbar angrenzenden Wohngebiete, sollen sämtliche Ersatzpflanzungen innerhalb des Stadtbezirks Rodenkirchen erfolgen.

Die Ersatzpflanzungen, die an "noch zu findenden Standorten im Bereich des Kölner Stadtgebietes" erfolgen sollen, sind hauptsächlich zur kompletten Vervollständigung von lückenhaften Allees in den Stadtteilen im Umfeld der Bonner Straße vorzunehmen.

Die 3. Baustufe Bau der Nord-Süd Stadtbahn wurde lt. Ratsbeschluss vom 19.12.2002 im Rahmen der Prioritätenliste in die Kategorie C (Neue Maßnahmen aus Bundesprogramm (indisponibel)) eingestuft.

Verkehrliche Bedeutung

Die Nord-Süd Stadtbahn hat eine große Bedeutung in der direkten Verbindung der nördlichen und südlichen Stadtteile der Stadt Köln.

Die Linie 16 als kürzeste Stadtbahn-Verbindung Köln-Bonn und als einzige durchgehende Verbindung aus den Stadtteilen Rodenkirchen, Sürth, Godorf sowie der Umlandgemeinde Wesseling zum Innenstadtbereich und Dom/Hbf. nutzt derzeit den zentralen Innenstadttunnel zwischen den Haltestellen Poststraße und Breslauer Platz /Hauptbahnhof. Die dichte Zugfolge (2-Minutenabstand) lässt keine weitere Taktverdichtung zu. Kleinere Fahrplanunregelmäßigkeiten übertragen sich unmittelbar auf alle anderen Linien in diesem Abschnitt.

Mit der Gesamteinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn in voraussichtlich 2023 wird der zentrale Innenstadttunnel und damit auch die hochbelastete Haltestelle Neumarkt durch die Herausnahme der Linie 16 entlastet. Zudem wird sich die Betriebsqualität im heutigen Innenstadttunnel verbessern.

Die südlichen Kölner Stadtteile Bayenthal, Raderberg, Marienburg und Raderthal sind derzeit im Wesentlichen durch die Buslinien 106, 130, 131, 132 und 133 sowie im Randbereich durch die oben angeführte Stadtbahnlinie 16 erschlossen. Die vorhandene Stadtbahntrasse verläuft in diesem Bereich entlang des Rheinufer und bringt nur eine örtlich begrenzte Erschließung. Die auf der Bonner Straße verkehrenden Buslinien 106, 132 und 133 sind gegenüber der geplanten Stadtbahn störanfälliger und somit weniger attraktiv, so dass der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split verglichen mit anderen Kölner Stadtteilen derzeit unterdurchschnittlich ist.

Um den Bereich des Hauptbahnhofes und nördlich davon gelegene Gebiete direkt mit der Altstadt, Südstadt und den weiter südlich gelegenen Stadtteilen verbinden zu können, ist es erforderlich, die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn auf der Bonner Straße zu realisieren.

Erst mit dem Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wird der volle Verkehrswert der gesamten Nord-Süd Stadtbahn erreicht.

Durch eine ganzheitliche Planung, die die Stadtbahn und die vier Haltestellen in den Straßenraum integriert und gleichzeitig einen öffentlichen Raum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität schafft, wird die Bonner Straße insgesamt aufgewertet. So wird die Bonner Straße als „Bonner Allee“ erhalten bzw. in Teil-Bereichen neu gebildet werden.

Mit der geplanten Stadtbahnstrecke in der Bonner Straße werden weitere Wohngebiete an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Im Zusammenwirken mit der entlang des Rheinufer verkehrenden Stadtbahnlinie 16 und der Linie 12 in Zollstock wird die Stadtbahn in der Bonner Straße wesentliche verkehrliche Impulse in die genannten Siedlungsbereiche bringen und für einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil in der Bevölkerung sorgen.

In Ergänzung zur Stadtbahn sollen die weiterhin über den Gürtel und die Brühler Straße verkehrenden Buslinien die Erschließung abrunden und z.B. weniger stark nachgefragte Verbindungen – wie z.B. von Zollstock nach Rodenkirchen – ermöglichen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurden die beiden nördlichen Äste der Linie 106 (früher: Chlodwigplatz – Rheinauhafen – Heumarkt – Breslauer Platz / Hbf) und der Linie 133 (früher: Chlodwigplatz – Waidmarkt – Heumarkt – Breslauer Platz / Hbf) getauscht. Mit der Inbetriebnahme der Gesamtmaßnahme „Nord-Süd Stadtbahn“ soll die Linie 106 entfallen.

Die Linien 130, 131 und 133 bleiben unverändert. Die Buslinie 132 wird von Süden kommend an der zukünftigen Endhaltestelle der Linie 5 (Arnoldshöhe / Verteilerkreis) abgebunden.

Von der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis zur 3. Baustufe) wird eine Verlagerung von motorisierten Individualverkehr-Fahrten (MIV) auf den ÖPNV in Höhe von 17.907 Fahrten/Tag erwartet (Wert aus der Aktualisierung der standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2010. Der Wert

stellt nicht den durch die Attraktivität der Stadtbahnstrecke induzierten Neuverkehr im ÖPNV dar, wobei induzierte Neuverkehre nicht direkt durch die Nord-Süd Stadtbahn, sondern durch die Erhöhung der Attraktivität des gesamten ÖPNV-Netzes entstehen). Um diese Fahrten werden im Wesentlichen die an den Streckenzug der Nord-Süd Stadtbahn angrenzenden Bezirke im Planfall entlastet. So werden gemäß der oben angeführten standardisierten Bewertung im Querschnitt Bonner Straße südlich der Brühler Straße, aber vor der Haltestelle Cäsarstraße, jeweils ca. 8.000 Fahrgäste je Richtung pro Tag prognostiziert.

An der zukünftigen Endhaltestelle im Bereich des Verteilerkreises Süd ist zudem eine Park+Ride-Anlage (P+R-Anlage) vorgesehen, die dem Individualverkehr aus dem südlichen Kölner Großraum einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bietet.

Beschreibung der Maßnahme

Die Stadtbahn soll baulich und betrieblich gegenüber dem MIV möglichst konsequent mit voller Priorisierung auf einem besonderen Bahnkörper bevorrechtigt werden. Zur Erlangung der baulichen Bevorrechtigung wird eine Reduzierung oder ein Verzicht auf bestimmte gegenwärtig vorhandene Fahrstreifen bzw. Verkehrsflächen erforderlich.

Gleistrasse

Der planfestzustellende Bereich der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn schließt an der bereits hergestellten oberirdischen Haltestelle Marktstraße der 1. Baustufe an und endet nach ca. 2.100 m am Verteilerkreis Süd an der Arnoldshöhe. Die Endhaltestelle befindet sich nördlich des Verteilerkreises Süd, so dass sich eine Gleistrasse von ca. 1.950 m ergibt. Um die Linearität der Bonner Straße zu betonen, ist die Stadtbahnachse soweit wie möglich begradigt. Zur Betonung der neuen grünen Achse wird der Bahnkörper in der Straßenmitte als Rasengleis ausgebildet.

Es wird eine zweigleisige Gleisanlage als besonderer Bahnkörper in Mittellage der Bonner Straße mit Hochketten-Fahrleitungsanlage im Anschluss an die 1. Baustufe gebaut. Die Gleistrassierung verläuft bis auf die Verziehungsbereiche an den Haltestellen weitestgehend gerade und parallel. Am Ende der Strecke wird vor der Endhaltestelle ein doppelter Gleiswechsel angeordnet.

Als Maststützpunkte für die Aufnahme der Hochkettenstützpunkte werden Profile in Außen- und Mittellage entstehen. Weitestgehend wurde eine Integration der öffentlichen Straßenbeleuchtung auf die im Außenbereich platzierten Fahrleitungsmaste berücksichtigt.

Aus architektonischen Gründen erhalten die Mastprofile eine gemäß dem Profil verlaufende Masthaube sowie bei Gemeinschaftsmasten eine Schutzabdeckung über die gesamte Höhe der Kabelauführungen.

Eine Fahrsignalanlage wird den Fahrbetrieb im Bereich der Endhaltestelle regeln. Um eine zeitgerechte Einschaltung angrenzender Lichtsignalanlagen (LSA) zu gewährleisten, wird eine Schnittstelle eingerichtet, die der LSA differenzierte Informationen über die Fahrtstellung der Fahrsignalanlage zur Verfügung stellt.

Haltestellen

Es werden vier Haltestellen („Cäsarstraße“, „Bonner Straße / Gürtel“, „Ahrweilerstraße“ und „Arnoldshöhe“) in Mittellage gebaut. Alle Haltestellen werden als Hochbahnsteige mit 90 cm über Schienenoberkante ausgeführt, so dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Die Bahnsteigzüge werden als 18,0 m lange Rampen an beiden Enden mit einer maximalen Neigung von 6 % ausgebildet, nach jeweils 5,0 m werden Zwischenpodeste mit einer Länge von jeweils 1,50 m eingerichtet.

Für blinde und sehbehinderte Fahrgäste werden die Haltestellen und deren Zugänge mit taktilen Leitelementen barrierefrei gestaltet. Die Detailplanung erfolgt in Abstimmung mit den Behindertenverbänden. Die Fußgängerquerungen werden im Versatz ausgebildet.

Die Regel-Nutzlänge der Bahnsteige beträgt 50,0 m und die Regelbreite 4,0 m. Die Haltestelle Bonner Straße/Gürtel und die Endhaltestelle werden auf Grund des höheren Fahrgastaufkommens mit einer Breite von 5,0 m gebaut. Grundsätzlich ist eine zukünftige Verlängerung der Bahnsteige auf eine Nutzlänge von 80,0 m für den Halt von Langzügen möglich.

Die Haltestellenausstattung wird nach dem bei Stadtbahnstrecken üblichen und bereits angewandten Standard ausgeführt. Dies beinhaltet eine optische und akustische Fahrgastinformation (MOFIS),

Dienstfernsprecher, Videoeinrichtung, Haltestellenbeleuchtung, Fahrgastunterstände, Vitrinen, Sitzbänke und Abfalleimer.

Haltestelle Cäsarstraße

Die Haltestelle Cäsarstraße wird als Mittelbahnsteig gebaut (Anlage 3), wobei die Überwege versetzt angeordnet und diese unabhängig voneinander geschaltet werden.

Haltestelle Bonner Straße / Gürtel

Die Haltestelle Bonner Straße / Gürtel wird als Mittelbahnsteig gebaut (Anlage 4), wobei die Überwege versetzt angeordnet und diese unabhängig voneinander geschaltet werden.

Haltestelle Ahrweilerstraße

Die Haltestelle Ahrweilerstraße gewährleistet eine direkte Anbindung an das Wohnbauprojekt Quartier Reiterstaffel, bei dem ca. 490 Wohneinheiten und ca. 18.600 m² Bruttogeschossfläche für gewerbliche Nutzungen geplant sind. Die Haltestelle Ahrweilerstraße wird als Mittelbahnsteig gebaut (Anlage 5), wobei die Überwege versetzt angeordnet und diese unabhängig voneinander geschaltet werden.

Endhaltestelle Arnoldshöhe

Die Endhaltestelle Arnoldshöhe wird als Mittelbahnsteig auf Höhe der Lindenallee gebaut (Anlage 6). Mit der Endhaltestelle Arnoldshöhe wird eine direkte Umsteigebeziehung zur Busendhaltestelle für die aus Rondorf und Meschenich kommende Buslinie 132 geschaffen sowie die Anbindung an den Verteilerkreis und an die geplante Park+Ride-Palette umgesetzt.

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.

An der Endhaltestelle Arnoldshöhe wird im Bereich der bestehenden Bushaltestelle ein zentrales Schalthaus für die Fahrsignal- und Fahrgastinformationstechnik sowie für die Bahnsteigstromversorgung mit den Abmessungen 6,0 m x 2,40 m x 2,70 m (L x B x H) entstehen.

Für die Bahnstromversorgung wird darüber hinaus der Neubau eines Bahnstrom-Unterwerkes erforderlich, welches im Gebäude der P+R-Anlage an der Endhaltestelle Arnoldshöhe integriert wird.

Grunderwerb und Abriss von Gebäuden

Von den ursprünglich vorgesehenen 10 Abbruchgebäuden können 7 Gebäude erhalten werden.

Durch die Verlegung des Knotenpunktes Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße ist der Teilabriss der Villa Lenders (Schönhauser Straße 65/67) im Bereich der Einmündung Bonner Straße / Schönhauser Straße sowie zwei weiterer Gebäude auf der Bonner Straße erforderlich.

Neben dem Erwerb der Grundstücke der drei Abrissgebäude ist auch der Ankauf von ca. 36 weiteren privaten Teilflächen – für die neue Gleisstrasse, den Neubau der vier Stadtbahnhaltestellen, die Anpassungen der Nebenanlagen sowie der Verkehrswege – von insgesamt 5.650 m² erforderlich.

Kanalbau

Der vorhandene Entwässerungskanal liegt größtenteils im Bereich der geplanten Gleisstrasse. Kamerabefahrungen und statische Überprüfungen der Kanalbauten haben ergeben, dass ein Neubau und eine damit verbundene Umlegung des Kanals nicht erforderlich ist. Die Seiteneinstiegsschächte werden angepasst.

Versorgungsleitungen

Für den Bau der geplanten Verkehrsanlagen sind umfangreiche Verlegungsarbeiten von Versorgungsleitungen der vorhandenen Leitungsträger im Zuge der Baufeldfreimachung erforderlich.

Straßenverkehrsflächen

Der Straßenverlauf beinhaltet eine vierstreifige Lösung vom Verteilerkreis Süd bis Bayenthalgürtel und eine zweistreifige Lösung von Bayenthalgürtel bis Brühler Straße unter Berücksichtigung einer P+R-Anlage im Verteilerkreis Köln-Süd. Dazu kommen in den Knoten zusätzliche Fahrstreifen für Links- oder Rechtsabbieger. Die Maßnahme umfasst auch die Umgestaltung der Marktstraße bis zum

Bischofsweg und der Schönhauser Straße bis zur Koblenzer Straße.

Die Lichtsignalanlagen werden mit akustischen und taktilen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet. In den Alleecharakter der Bonner Straße wird die öffentliche Straßenbeleuchtung zusammen mit den Fahrleitungsmasten integriert.

Die Strecke gliedert sich in die fünf folgenden Abschnitte:

1. Knoten Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße mit Einmündung Brühler Straße

Durch die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wird die Führung der Marktstraße und Schönhauser Straße aus verkehrstechnischen Gründen erheblich verändert, so dass der heutige Knoten eine komplett neue Ausrichtung erhält. Durch den größeren Abstand zur Einmündung der Brühler Straße wird die Abwicklung des Knotens vereinfacht, der gesamte Knoten übersichtlicher gestaltet und die Leistungsfähigkeit sichergestellt. Außerdem verhindert der größere Abstand zwischen den Knoten, dass eine in diesem Bereich wartende Stadtbahn einen der Teilknoten blockiert, da sie genug Aufstellfläche erhält.

Für die Anordnung eines besonderen Bahnkörpers in Fahrbahnmitte und für die erforderlichen Flächen zur leistungsfähigen Abwicklung des Individualverkehrs ist der vorhandene Straßenraum zu schmal. Es ist daher notwendig, die vorspringende Bebauung der Bonner Straße, und zwar die Gebäude Schönhauser Straße 65 / 67 („Villa Lenders“) sowie Bonner Straße 217 und 219 auf der Ostseite zu entfernen, um den öffentlichen Straßenraum zwischen der Schönhauser Straße und der Brühler Straße zu verbreitern.

In Fahrtrichtung Süd entfällt gegenüber dem Bestand die Linksabbiegemöglichkeit in die Schönhauser Straße, in Fahrtrichtung Nord entfällt die Linksabbiegemöglichkeit in die Brühler Straße.

Die Fußgängerquerungen über den Gleiskörper werden in Z-Form ausgeführt. Der Radverkehr wird auf Schutzstreifen (Breite 1,75 m) geführt. Im Bereich zwischen der Bonner Straße Nr. 215 und 221 wird eine Ladezone eingerichtet. Auf der Westseite werden zwischen Marktstraße und Brühler Straße Pkw-Parkstände angeordnet.

2. Bonner Straße, Streckenabschnitt Brühler Straße bis Gürtel

Für die Stadtbahn wird auf dem gesamten Abschnitt ein durchgehender besonderer Bahnkörper vorgesehen, der nur an den Einmündungen Mathiaskirchplatz, Cäsarstraße und Annastraße unterbrochen ist. Für den MIV steht je Fahrtrichtung ein durchgehender Fahrstreifen zu Verfügung. Dazu kommen in den Knoten zum Teil zusätzliche Fahrstreifen für Linksabbieger.

Der Radverkehr wird über Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Für den ruhenden Verkehr werden, je nach zur Verfügung stehender Querschnittsbreite, Parkstände in Längsaufstellung angeordnet. Beidseitig der Bonner Straße werden Baumreihen entweder in der Achse der Parkstände oder im Gehwegbereich vorgesehen.

Südlich der Brühler Straße ist eine Wendemöglichkeit von Süden nach Süden geplant. In Fahrtrichtung Süd entfällt gegenüber dem Bestand die Linksabbiegemöglichkeit in die Straße Mathiaskirchplatz und in die Cäsarstraße.

Südlich der Einmündung Cäsarstraße liegt die Haltstelle „Cäsarstraße“. Im Bereich der lichtsignalgesicherten Zugänge werden in den Nebenanlagen überdachte und nicht überdachte Abstellanlagen für Fahrräder installiert.

Südlich der Haltstelle „Cäsarstraße“ ist je Fahrtrichtung eine Wendemöglichkeit eingerichtet.

3. Bonner Straße, Streckenabschnitt Gürtel bis Verteilerkreis Süd

In diesem Abschnitt stehen für den MIV zwei durchgehende Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung. Hinzu kommen an den Einmündungen Marienburger Straße, Gaedestraße und Sinziger Straße gesonderte Linksabbiegestreifen, die auch für Wendefahrten genutzt werden können. Die möglichen Fahrbeziehungen am Knoten Raderberggürtel und Bayenthalgürtel bleiben gegenüber dem Bestand bis auf die Einmündung Brohler Straße unverändert. Die Ausfahrt aus der Brohler Straße in die Bonner Straße bzw. auf den Bayenthalgürtel wird nicht mehr möglich sein.

Der Radverkehr wird über bauliche Radwege in den Nebenanlagen geführt. Für den ruhenden Verkehr werden, je nach zur Verfügung stehender Querschnittsbreite, Stellplätze in Längsaufstellung vorgesehen. Beidseitig der Bonner Straße werden auch in diesem Abschnitt entweder in der Achse der Parkstände oder im 1-m-Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn Baumreihen angeordnet.

Unmittelbar südlich des Gürtels liegt die Haltstelle „Bonner Straße / Gürtel“. Im Bereich der signalgesicherten Zugänge werden in den Nebenanlagen überdachte und nicht überdachte Abstellanlagen für

Fahrräder installiert.

Zwischen der Andernacher Straße und der Sinziger Straße ist die Haltestelle „Ahrweilerstraße“ angeordnet. Im Bereich der signalgesicherten Zugänge werden in den Nebenanlagen nicht überdachte Abstellanlagen für Fahrräder installiert. Gegenüber dem Bestand entfallen die Linksein- und Ausbiegemöglichkeiten bei der Leyboldstraße. Die Leyboldstraße ist von der Bonner Straße nur noch von Süden erreichbar. An der Lindenallee ist die Stadtbahnendhaltestelle „Arnoldshöhe“ mit einem vorgeschalteten Gleiswechsel angeordnet. Südlich anschließend wird die Busendhaltestelle für die aus Rondorf und Meschenich kommende Buslinie gebaut.

Im Bereich der lichtsignalgesicherten Zugänge werden in den Nebenanlagen nicht überdachte Abstellanlagen für Fahrräder installiert. Überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten werden in der P+R-Palette integriert.

Gegenüber dem Bestand entfallen die Linksein- und Ausbiegemöglichkeit bei der Lindenallee, sowie die Linkseinbiegemöglichkeit in die Straße Heidekaul.

Südlich der Einmündung Heidekaul ist eine P+R-Anlage geplant. Der Bau der P+R-Anlage ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses und hier nur mit der erforderlichen Ausfahrt zur Bonner Straße berücksichtigt.

4. Marktstraße bis Bischofsweg

Da der Knoten Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße aus verkehrstechnischen Gründen nach Norden verschoben wird, wird der Hauptast der Marktstraße zukünftig auf der Nordseite der Grünfläche verlaufen. Der südliche Ast der Marktstraße wird zur Einbahnstraße, die von der Bonner Straße aus anfahrbar ist. Er wird zur Erschließung der südlichen Anlieger als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut.

Durch den Rückbau der vorhandenen Verkehrsfläche vergrößert sich zudem die unversiegelte Fläche erheblich.

In der Planung ist bereits berücksichtigt, dass die Einfahrtsituation mit Schrankenanlage an der Hauptzufahrt des Großmarktes auf dem Grundstück des Großmarktes umgestaltet oder die Einfahrtsituationen des gesamten Großmarktes umstrukturiert wird.

Für den MIV steht pro Richtung ein durchgehender Fahrstreifen zur Verfügung. Hinzu kommen an den Einmündungen gesonderte Linksabbiegestreifen und am Knoten Bonner Straße zusätzlich ein kombinierter Geradeaus/Rechts-Fahrstreifen. Da der MIV aus Richtung Süden zweistreifig in die Marktstraße abbiegt, wird zwischen Bonner Straße und Großmarkteinfahrt eine zweistreifige Verkehrsführung in Fahrtrichtung Westen vorgesehen.

Der Radverkehr wird über Schutzstreifen (Breite = 1,75 m) geführt. Für den ruhenden Verkehr werden Parkstände in Längsaufstellung entstehen. Beidseitig sind Baumreihen in der Achse der Parkstände angeordnet.

Die Erschließungsstraße vor der südlichen Bebauung wird als Einbahnstraße im Mischverkehrsprinzip gestaltet. Die Zufahrt erfolgt von der Bonner Straße. Für den ruhenden Verkehr werden Parkstände in Senkrechtaufstellung vorgesehen.

5. Schönhauser Straße bis Koblenzer Straße

Die vorhandenen Baumstandorte werden so weit möglich erhalten. Östlich der REWE-Marktzufahrt wird der nördliche Gehweg hinter die Baumreihe verlegt, sodass ausreichend Platz für einen Schutzstreifen für Radfahrer geschaffen wird. Die hierfür erforderliche Fläche ist im rechtskräftigen B-Plan (Nr. 67420/08) bereits als öffentlicher Straßenraum festgesetzt, befindet sich jedoch noch in Privateigentum und wird zurzeit als Parkplatz des REWE-Marktes genutzt.

Für den MIV steht pro Richtung ein durchgehender Fahrstreifen zur Verfügung. Da der MIV aus Richtung Westen über den Knotenpunkt Bonner Straße zweistreifig in die Schönhauser Straße geführt wird, wird zwischen Bonner Straße und REWE-Zufahrt eine zweistreifige Verkehrsführung in Fahrtrichtung Osten vorgesehen.

Der Radverkehr wird über Schutzstreifen (Breite = 1,75 m) geführt. Für den ruhenden Verkehr werden je nach zur Verfügung stehender Querschnittsbreite Parkstände in Längsaufstellung entstehen. Beidseitig sind Baumreihen in der Achse der Parkstände oder im Gehwegbereich vorgesehen.

Radverkehrsführung, Gehwege

Der Radverkehr wird im nördlichen Abschnitt durchgängig über Schutzstreifen für Radfahrer auf der

Fahrbahn und im südlichen Abschnitt über bauliche Radwege in den Nebenanlagen geführt. Für die Gehwege stehen in der Regel Breiten von mindestens 2,25 m zu Verfügung.

Eingriff in Natur und Landschaft

Die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden im Rahmen der geplanten Ausgleichsmaßnahmen auf Grundlage des Landschaftspflegerischen Begleitplans kompensiert.

Aufgrund der Umgestaltung des kompletten Straßenquerschnitts ist es unter anderem erforderlich, die vorhandenen Leitungen zu verlegen. Die zukünftige Lage der Leitungen befindet sich im Bereich der vorhandenen Bäume, so dass es erforderlich wird, die vorhandenen Bäume in der vegetationsarmen Phase in der Zeit von Anfang Oktober 2015 bis Ende Februar 2016 zu fällen. Von den Baumfällungen im Rahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn sind 300 Bäume betroffen. Es handelt sich hierbei um 230 Einzelbäume entlang der Bonner Straße und 70 weitere Bäume im Bereich südlich der Heidekaul in flächenhaftem Gehölz.

Der vorhandene Baumbestand an der Bonner Straße wird zwischen dem Knoten Marktstraße / Schönhauser Straße und der Einmündung Lindenallee komplett entfernt und durch Neupflanzungen in Form von Ahorn ersetzt. Auf beiden Seiten der Straße werden weitgehend durchgehende Baumreihen gepflanzt, so dass ein Allee-Charakter entsteht. Der geplante Längsabstand der Bäume beträgt in der Regel 15,0 m. In den Abschnitten, in denen Parkstände vorhanden sind, sind die Bäume in der Achse der Parkstände angeordnet. In Abschnitten ohne Parkstände sind die Bäume im Abstand von etwa 70 cm zum Fahrbahnrand angeordnet, um den erforderlichen Sicherheitsabstand von 50 cm zur Fahrbahn einhalten zu können.

Die Ersatzpflanzungen, die an "noch zu findenden Standorten im Bereich des Kölner Stadtgebietes" erfolgen sollen, werden gemäß Ratsbeschluss für die Baumfällungen vom 16.12.2014 hauptsächlich zur kompletten Vervollständigung von lückenhaften Alleen in den Stadtteilen im Umfeld der Bonner Straße vorgenommen.

Schallschutzmaßnahmen

Aufgrund der Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte sind Schallschutzmaßnahmen an den Wohnhäusern erforderlich.

Bauablauf

Während der Bauzeit soll die Bonner Straße grundsätzlich durchgängig einspurig in jede Richtung befahrbar bleiben. Es wird eine weiträumige Umleitungsstrecke ausgeschildert. Der Busverkehr verbleibt nach der derzeitigen Planung während der gesamten Bauzeit auf der Bonner Straße. Je nach Bauphase kann es zu kurzfristigen Sperrungen oder Änderungen kommen, die dann jedoch rechtzeitig bekannt gemacht werden. Zur Durchführung der Baumaßnahme müssen im öffentlichen Straßenland temporär und örtlich eingegrenzte Baustelleneinrichtungsflächen vorgehalten werden.

Da verschiedene Verkehrsführungen, wie zum Beispiel eine Einbahnstraßenregelung, während der Bauzeit denkbar sind, sollen diese nun im Hinblick auf die Bauzeit, Leistungsfähigkeit und Betroffenheit der Anlieger in einem Gutachten verkehrlich untersucht werden.

P+R-Anlage

Die P+R-Anlage ist nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Sobald die entsprechenden Planungen abgeschlossen sind und aktualisierte Kosten vorliegen, erfolgt diesbezüglich eine weitere Beschlussvorlage an die politischen Gremien der Stadt Köln.

Termine

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war es erforderlich, die vom Rat am 17.12.2013 mit Änderungen beschlossene Planung in bestimmten Bereichen aufgrund der eingegangenen Einwendungen anzupassen:

- Am Mathias Kirchplatz fallen ein Linksabbieger und dadurch bedingt neun Parkstände sowie vier Fahrradabstellanlagen (Modell Gotik - Haarnadeln) weg (siehe Anlage 14). Somit ist das Linksabbiegen zukünftig über den Wender südlich der Brühler Straße möglich. Hierzu gab es bereits eine Aussage im zur Planfeststellung gehörenden und zur Einsichtnahme ausgelegenen Verkehrsgutachten vom Ingenieurbüro Dr. Brenner. Auf Seite 32 des Gutachtens findet sich folgende daraus resultierende Bedingung:

„Aus verkehrstechnischer Sicht ist das direkte Linksabbiegen aus der Zufahrt Mathias Kirchplatz möglich und wird zur Umsetzung empfohlen. Durch das direkte Linksabbiegen entfallen die Umfahrten über den Wender südlich der Brühler Straße, das zur Entlastung der Bonner Straße führt. Die Entlastung des Wenders im Norden ist vorteilhaft für den Verkehrsablauf in Fahrtrichtung Nord, da die Wahrscheinlichkeit der Überstauung des nur begrenzten Rückstauraums der Wendefahrt sinkt. Wird das Linksabbiegen aus der Zufahrt Mathias Kirchplatz unterbunden, so muss der Wendefahrtstreifen südlich Brühler Straße um ca. 20 m bis 30 m gegenüber der zuvor genannten Empfehlung verlängert werden.“

Die zuvor genannte Empfehlung für die Länge des Rückstauraums für die Wendefahrt findet sich auf Seite 31 des Gutachtens: „Der Wender südlich der Brühler Straße soll auf rund 40 bis 50 m verlängert werden.“

Die Empfehlungen aus dem Gutachten wurden bei der Dimensionierung des Wendefahrtstreifens berücksichtigt.

- An der Annastraße wurde ein größerer Anteil des Rasengleises befahrbar versiegelt, so dass den LKW's, die aus der Annastraße in die Bonner Straße einfahren ein größerer Schwenkbereich zur Verfügung steht (Anlage 15).
- An der Einmündung Ahrweilerstraße forderte das Polizeipräsidium Köln das Freihalten des Sichtdreieckes von Bäumen und PKW-Parkständen. Nach planerischer Überprüfung konnten die beiden Bäume erhalten werden, zwei geplante Parkstände müssen entfallen (Anlage 16).
- An der Bonner Straße 487 und 489 wurde auf eine Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen verzichtet (Anlage 17).
- An der Bonner Straße 517 bis 521 wurde in den offengelegten Planunterlagen die Zufahrtssituation falsch dargestellt. Durch die Überarbeitung entfallen drei Parkstände. Dafür kann ein zusätzlicher Baum eingeplant werden (Anlage 18).
- An der Marktstraße wurde im Zuge des Erörterungstermins von dem Eigentümer der Marktstraße 1 – 19 aus Sicherheitsgründen um die Abtrennung eines Fußgängerbereiches vom Fahrbereich gebeten. Nach planerischer Überprüfung ist die Anordnung von Pollern im Bereich der Gebäudezugänge möglich. Durch diese Änderung und zur besseren Anfahrbarkeit der Grundstücke wurden außerdem die Bauminseln auf der gegenüberliegenden Seite zurück genommen (Anlage 19).

Aufgrund dieser und weiterer kleinerer Planungsänderungen im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen will die Bezirksregierung Köln, um Klagen gegen den Beschluss zu vermeiden, eine zusätzliche Offenlage der Planunterlagen durchführen. Die Offenlage ist in den Sommerferien 2015 vorgesehen. Die Planunterlagen werden auch dieses Mal zusätzlich im Internet der Bezirksregierung Köln zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

Diese von der BR Köln geforderte erneute Offenlage führt zu einer zeitlichen Verzögerung von 6 Monaten. Der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss wird nicht, wie geplant Anfang Juni 2015, sondern voraussichtlich erst im Dezember 2015 vorliegen.

Es ist geplant mit der Baumaßnahme der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Anfang 2016 zu beginnen, um die Maßnahme Ende 2018 fertigzustellen. Hierzu sind vorab Baumfällungen in der vegetationsarmen Phase von Anfang Oktober 2015 bis Ende Februar 2016 zur Baufeldfreimachung not-

wendig. Diese werden mit Vorlage des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt. Im Anschluss daran werden die erforderlichen Leitungsverlegungen erfolgen.

Um die Hauptbauleistungen Anfang 2016 beginnen zu können, ist es aufgrund der Zeit-Maßnahmen-Planung erforderlich, die Ausschreibungen der Leitungsverlegungen und der Hauptbauleistungen vor dem Vorliegen des rechtskräftigen Baurechts, der Genehmigung des Zuschussgebers zum Baubeginn und dem Inkrafttreten der Haushaltssatzung der Stadt Köln durchzuführen. Die Vergabe der Leitungsverlegungen und der Hauptbauleistungen erfolgt erst nach Vorliegen des rechtskräftigen Baurechts, der Genehmigung des Zuschussgebers zum Baubeginn und dem Inkrafttreten der Haushaltssatzung der Stadt Köln.

Sollte das rechtskräftige Baurecht zum vorgesehenen Baubeginn Anfang 2016 nicht vorliegen, wird die Ausschreibung der Leitungsverlegungen und der Hauptbauleistungen spätestens vor dem Vergabetermin aufgehoben. Die aus dieser Verfahrensweise ggf. entstehenden Forderungen der Bieter sind als marginal zu betrachten im Vergleich zu den erheblichen finanziellen Auswirkungen, falls die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn nicht rechtzeitig fertig gestellt und mit dem Zuwendungsgeber schlussgerechnet werden kann.

Genehmigungsverfahren

Für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wird derzeit das Genehmigungsverfahren nach den §§ 9 und 28 ff Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchgeführt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss durch die Bezirksregierung Köln wird im Dezember 2015 gerechnet.

Kosten

Die Gesamtkosten für den Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe belaufen sich auf rd. 84.283.320,00 Euro brutto. Der Betrag teilt sich wie folgt auf:

- Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe (ÖPNV-Anteil) rd.	40.565.870,00 Euro brutto
- begleitenden straßenbauliche Maßnahmen (IV-Anteil) rd.	20.473.076,00 Euro brutto
- Grunderwerb/Abgrissgebäude rd.	3.650.795,00 Euro brutto
= Summe städtischer Anteil rd.	64.689.741,00 Euro brutto
- Anteil der KVB für die betriebstechnische Ausrüstung rd.	19.054.280,00 Euro brutto
- Planungskostenanteil der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR rd.	66.242,00 Euro brutto
- Anteil RheinEnergie AG für die öffentliche Beleuchtung rd.	473.057,00 Euro brutto
= Summe insgesamt rd.	84.283.320,00 Euro brutto

Es wird darauf hingewiesen, dass sich im weiteren Verlauf Kostenänderungen aufgrund der Planfeststellung und der Submissionsergebnisse ergeben können.

Rechnungsprüfungsamt

Die Kosten in Höhe von rd. 71.442.404,00 Euro netto = rd. 84.419.262,00 Euro brutto wurden dem Rechnungsprüfungsamt (RPA) seitens der Verwaltung am 19.12.2014 zur Prüfung vorgelegt. Es gibt eine Stellungnahme vom RPA vom 13.3.2015 (Anlage 20), die eine Aufschlüsselung der vorgelegten Kostenansätze zu den einzelnen Kostengruppen wie zum Beispiel Grunderwerb, Herrichten und Erschließen, Baukonstruktion, Baunebenkosten und Risiken fordert.

Aufgrund eines Erörterungsgesprächs zwischen dem RPA und der Verwaltung am 10.2.2015 sowie des o.g. Schreibens wurden sämtliche dem RPA übergebene Unterlagen nachgebessert und mit Schreiben vom 30.3.2015 (Anlage 21) sowie mit Schreiben vom 23.4.2015 (Anlage 22) dem RPA für eine neuerliche Bewertung übergeben. Unter anderem wurden detaillierte Kostenaufschlüsselungen zu folgenden Themen erarbeitet:

- Überarbeitete Tabelle Kostenübersicht mit Zuwendungen ÖV/IV
- Kostenermittlung Grunderwerb

- Kostenermittlung Lärmschutz
- Konzeptionelle Pläne zur bauzeitlichen Verkehrsführung
- Überarbeitete Tabelle „RPA-Stellungnahmen“, die alle vom RPA geäußerten Anmerkungen zu den einzelnen Kostengruppen aufnimmt und im Einzelnen erläutert
- Überarbeitete Tabelle Kostenberechnung nach Leistungsphase 3
- Überarbeitete Übersichtsliste „Kosten Grunderwerb“ und „Kosten Anpassungsarbeiten“

Aus den detaillierten Kostenaufschlüsselungen haben sich geringe Kostenanpassungen ergeben, aufgrund dessen die vorgelegten Kosten auf rd. 84.283.320,00 Euro brutto angepasst wurden.

Eine abschließende Stellungnahme des RPA liegt noch nicht vor und wird unmittelbar nach Eingang nachgereicht.

Finanzierung

a) ÖPNV-Finanzierung (40.565.870,00 Euro):

Der von der Stadt Köln zu finanzierende investive Anteil beträgt 40.565.870,00 Euro brutto. Bis zum 31.12.2014 wurden von dem städtischen Anteil bereits Planungskosten i.H.v. 1.678.801,00 Euro brutto abgerechnet, so dass noch 38.887.069,00 Euro zu finanzieren sind.

Mittel wurden im Hpl.-Entwurf 2015 einschließlich Finanzplanung bis 2018 im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV im Hj. 2015 - Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen wie folgt berücksichtigt:

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

Auszahlungsermächtigungen aus Vorjahr	926.549,97 Euro
Haushaltsansatz 2015	6.000.000,00 Euro
Finanzplanung 2016	10.000.000,00 Euro
Finanzplanung 2017	10.000.000,00 Euro
Finanzplanung 2018	<u>10.000.000,00 Euro</u>
	36.926.549,97 Euro

Damit sind zur Zeit für den ÖPNV-Teil der Maßnahme 36.926.549,97 Euro eingeplant. Die zusätzlich erforderlichen Mittel von rd. 1.960.520,00 Euro 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 2020 ff ein entsprechender Ansatz in der Teilplanzeile 14 – Bilanzielle Abschreibungen – für die jährlichen Abschreibungen in Höhe von 959.636,00 € sowie in der Teilplanzeile 2 – Zuwendungen und allgemeine Umlagen – für die Erträge aus Auflösung von Sonderposten in Höhe von rd. 835.816,00 € bereitgestellt.

b) IV-Finanzierung (20.473.076,00 Euro):

Der von der Stadt Köln zu finanzierende investive Anteil beträgt 20.473.076,00 Euro brutto. Bis zum 31.12.2014 wurden von dem städtischen Anteil bereits Planungskosten i.H.v. 268.596,70 Euro brutto abgerechnet, so dass noch 20.204.479,30 Euro zu finanzieren sind.

Mittel wurden im Hpl.-Entwurf 2015 einschließlich Finanzplanung bis 2018 im Teilfinanzplan 1201 - Straßen, Wege, Plätze, im Hj. 2015 - Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen wie folgt berücksichtigt:

unter Finanzstelle 6601-1201-2-1031 Bonner Str. (Nord-Süd-Stadtbahn, 3. BA)

Auszahlungsermächtigungen aus Vorjahr	223.061,30 Euro
Haushaltsansatz 2015	500.000,00 Euro
Finanzplanung 2016	2.500.000,00 Euro
Finanzplanung 2017	5.000.000,00 Euro
Finanzplanung 2018	<u>7.400.000,00 Euro</u>

Damit sind zur Zeit für den IV-Teil der Maßnahme 15.623.061,30 Euro eingeplant. Die zusätzlich erforderlichen Mittel von rd. 4.581.418,00 Euro werden nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsplans angemeldet und bereitgestellt.

Des Weiteren wird im Rahmen der künftigen Hpl.-Anmeldung im Teilergebnisplan Straßen, Wege, Plätze ab 2020 ff ein entsprechender Ansatz in der Teilplanzeile 14 – Bilanzielle Abschreibungen – für die jährlichen Abschreibungen in Höhe von rd. 409.462,00 Euro sowie in der Teilplanzeile 2 – Zuwendungen und allgemeine Umlagen – für die Erträge aus Auflösung von Sonderposten in Höhe von rd. 230.397,00 Euro bereitgestellt.

Der Grunderwerb i.H.v. 3.470.795,00 Euro und der Abriss der Gebäude i.H.v. 180.000,00 Euro werden über das Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster durchgeführt und finanziert.

In Vorjahren erfolgten durch das Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster hierfür bereits Ankäufe i.H.v. 1.890.074,00 Euro. Für die noch ausstehenden Ankäufe i.H.v. 1.580.721,00 Euro wurden im Hpl.-Entwurf 2015 einschließlich Finanzplanung bis 2018 im Teilfinanzplan 01801 - Zentrale Liegenschaftsangelegenheiten, Teilplanzeile 07 - Auszahlungen für Erwerb v. Grundstücken und Gebäuden, Auszahlung wie folgt im Gesamtansatz berücksichtigt:

<u>unter Finanzstelle 2301-0108-0-5000 – Grundstücksgeschäfte</u>	
Haushaltsplanansatz 2015	767.051,00 Euro
Finanzplanung 2016	<u>813.670,00 Euro</u>
	1.580.721,00 Euro

Für den anstehenden Abriss der Gebäude wurden im Hpl.-Entwurf 2015 ff. für das Haushaltsjahr 2016 im Teilergebnisplan 0108 - Zentrale Liegenschaftsangelegenheiten, Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, entsprechende Mittel i.H.v. 180.000,00 Euro im Gesamtansatz berücksichtigt.

Die Kostenanteile der KVB AG, der Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR und der Rheinenergie AG werden über deren Wirtschaftspläne finanziert.

Förderung

a) ÖPNV-Förderung

Für die Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe wurden zum 30.08.2011 Gesamtkosten i.H.v. rund 55.652.000,00 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.

Bei der zuschusstechnischen Prüfung durch den Zuwendungsgeber wurde ein Zuwendungsbescheid am 03.12.2013 mit dem Vorbehalt des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Gleichzeitig hat der Zuschussgeber einen Förderhöchstbetrag i.H.v. rd. 49.723.700,00 Euro netto an zuwendungsfähigen Kosten bei einer Förderung von 90 % für die Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe festgelegt. Der zuwendungsfähige Betrag teilt sich auf in die städtischen Ausbaukosten von rd. 33.232.500,00 Euro (inkl. Anteil der RheinEnergie AG für die öffentliche Beleuchtung von

180.000,00 Euro) und die anteilige betriebstechnische Ausstattung der KVB AG mit einem Anteilsbeitrag von 16.491.200,00 Euro.

Mehrkosten sind nach Abstimmung mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland und dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aufgrund der Deckelung der Maßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nicht zuwendungsfähig.

Da das GVFG zum 31.12.2019 ausläuft und eine Folgeregelung bisher vom Bund nicht beschlossen wurde, ist das Projekt mit der Beendigung des GVFG soweit wie möglich fertigzustellen und schlusszurechnen.

Nicht rechtzeitig fertiggestellte und abgerechnete Bauteile können daher bei der Schlussabrechnung der Förderung nicht berücksichtigt werden.

b) IV-Förderung

Die IV-Maßnahmen können entsprechend der vorliegenden Einplanungsmittteilung der Bezirksregierung Köln zu 60 % gemäß Entflechtungsgesetz (EntflechtG) gefördert werden. Entsprechende Finanzierungsanträge wurden Ende März 2015 beim IV-Zuschussgeber eingereicht.

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.

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Lageplan Schönhauser Straße / Mathiaskirchplatz
- 3 Lageplan Haltestelle Cäsarstraße
- 4 Lageplan Haltestelle Bonner Straße / Gürtel
- 5 Lageplan Haltestelle Ahrweilerstraße
- 6 Lageplan Haltestelle Arnoldshöhe
- 7 Lageplan Raderberggürtel
- 8 Lageplan Marktstraße
- 9 Lageplan Schönhauser Straße
- 10 Querschnitt Bonner Straße
- 11 Querschnitt Bonner Straße
- 12 Querschnitt Bonner Straße
- 13 Querschnitt Bonner Straße
- 14 Änderung Mathiaskirchplatz
- 15 Änderung Bereich Annastraße
- 16 Änderung Bereich Ahrweilerstraße
- 17 Verzicht auf private Inanspruchnahme
- 18 Änderung Bereich Bonner Straße 517 - 521
- 19 Anpassung Gestaltung Marktstraße
- 20 Stellungnahme RPA vom 13.3.2015
- 21 Schreiben Verwaltung vom 30.3.2015
- 22 Schreiben Verwaltung vom 23.4.2015