

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Programm RRX-Außenäste  
Umbau Bahnhof Süd****Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss Rat

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	06.10.2016
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	15.09.2016
Verkehrsausschuss	31.01.2017
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	06.02.2017
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	09.02.2017
Finanzausschuss	13.02.2017
Rat	14.02.2017

**Beschluss:**

Der Rat begrüßt, dass die DB Station&Service AG im Rahmen des Bahnhofsumbaus Köln-Süd einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen einrichten will. Er beauftragt die Verwaltung, mit der DB AG eine in einem 2. Bauabschnitt nachgelagerte zusätzliche Erschließung durch einen Durchstich des Fußgängertunnels bis zur Moselstraße herzustellen.

Die Stadt Köln übernimmt den Anteil von voraussichtlich rd. 2,125 Mio. € (incl. Planungskosten) für Planung und Bau des Durchstichs. Der Rat beauftragt die Verwaltung, mit der DB Station&Service AG eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung über den beidseitigen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen des Südbahnhofs abzuschließen, welche auch die anteiligen Kosten für die Unterhaltung des Bauwerkes umfassen wird. Entsprechende Aufwendungen (Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten -ARAP-) bzw. Finanzmittel werden im Hpl.-Entwurf 2018ff budgetneutral berücksichtigt. Die Verwaltung wird beauftragt, beim NVR eine Förderung der zusätzlichen Erschließung gemäß ÖPNVG NRW zu beantragen.

**Alternative:**

Der Rat lehnt eine städtische Kostenübernahme der Planungs-, Ausbau- und Unterhaltskosten für den zusätzlichen Ausgang zur Moselstraße ab. Die DB Station&Service AG wird im Rahmen des Bahnhofsumbaus Köln-Süd lediglich einen einseitigen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen einrichten.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein** **Ja, investiv** Investitionsauszahlungen rd. 2.125 Mio €Zuwendungen/Zuschüsse  Nein  Ja bis zu 90 % **Ja, ergebniswirksam** Aufwendungen für die Maßnahme \_\_\_\_\_ €Zuwendungen/Zuschüsse  Nein  Ja \_\_\_\_\_ %**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2022**

a) Personalaufwendungen \_\_\_\_\_ €

b) Sachaufwendungen etc. 5.000 €c) bilanzielle Abschreibungen 28.333,33 € ARAP abAktivierung \_\_\_\_\_ €**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 Verwaltung hatte die Vorlage nach den Sitzungen der Bezirksvertretungen und bevor sie, wie ursprünglich geplant, dem Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 08.11.2016 zur Beschlussfassung vorgelegt wurde, zurückgezogen.

Das Zurückziehen der Vorlage ist in Neuerungen hinsichtlich des Projektsachstands begründet, die sich unter anderem auch aus den Beschlüssen der Bezirksvertretungen Innenstadt und Lindenthal ergeben haben.

So haben sowohl die Bezirksvertretung Innenstadt am 15.09.2016 (TOP 3.14) als auch die Bezirksvertretung Lindenthal am 06.10.2016 (TOP 9.2.1) die ursprüngliche Beschlussvorlage geändert beschlossen.

Neben der Aufforderung an die DB AG, den Zugang zur Zülpicher Straße deutlich zu vergrößern und einen zusätzlichen Ausgang zur Moselstraße zur Vermeidung von Angsträumen sowie zur Verbesserung der Evakuierungsmöglichkeiten zeitgleich im Zuge der Gesamtmaßnahme herzustellen, wie es der Beschlussvorschlag der Verwaltung unter Verzicht auf eine Kostenbeteiligung seitens der Stadt Köln vorgesehen hat, haben die Bezirksvertretungen Änderungen beschlossen, zu denen die Verwaltung nach Prüfung und Abstimmung mit dem NVR und der DB AG nun wie folgt Stellung nimmt:

1. Direkter Zugang von der Zülpicher Straße zu den Bahnsteigen am Bahnhof Köln-Süd

In einem Schreiben der DB Netz AG vom 13.06.2016, das dem NVR vorliegt, wird zum Zustand der Eisenbahnüberführung (EÜ) Zülpicher Straße Folgendes ausgeführt:

„Die Eisenbahnüberführung „Zülpicher Straße“ aus dem Jahre 1886 ist als Stahlbogenbrücken mit oben liegender, aufgeständerter Fahrbahnplatte und aus massiven Widerlagern konstruiert, die

Widerlager bestehen durchgehend aus Ziegelmauerwerk mit Fugenmaterial und unbewehrtem Beton. Die Widerlager bestehen aus einem vorderen Sporn und einem hinterem Sporn, welcher der Stützlinie des Stahlbogens folgt.

Für die Herstellung der neuen Treppenanlage an der Zülpicher Straße muss ein Teil der Widerlager zurückgebaut werden. Durch den Rückbau der Widerlager reduziert sich die Auflagerfläche der Widerlager. Da die über 100 Jahre alten Betonwiderlager durchbohrt und teilweise abgebrochen werden müssen, wäre die Standsicherheit der Widerlager und damit des gesamten Brückenbauwerks nicht mehr gewährleistet.

Bei der Ausarbeitung der Vorplanung (des zusätzlichen Treppenzugangs zum Bahnsteig) hat sich ergeben, dass der in der Aufgabenstellung vorgesehene Neubau eines Treppenzugangs aus der EÜ Zülpicher Straße auf Bahnsteig 1/2 aus statischer und aus konstruktiver Sicht nicht realisierbar ist.“

Der NVR konstatiert aus diesen Ausführungen der DB Netz AG, dass sich die DB Netz im Rahmen der Vorplanung sehr wohl aktiv mit dem Bau eines direkten Treppenzugangs von der Zülpicher Straße aus befasst hat, diese Planungsvariante aber aus den o. g. statischen und konstruktiven Gründen verwerfen musste.

## 2. Weiterer Zugang zu den Bahnsteigen von der Luxemburger Straße

Wie unter Punkt 1 erwähnt, sind praktisch alle Eisenbahnüberführungen des westlichen Eisenbahnringes um die Kölner Innenstadt Ende des 19. Jahrhunderts gebaut worden und nähern sich dem Ende ihrer physischen Lebensdauer. Teilweise entsprechen diese Brückenbauwerke nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen des 21. Jahrhunderts hinsichtlich der Dimensionierung der Brückenbauwerke. Dies haben die Stadt Köln und die DB Netz AG auch für die EÜ Luxemburger Straße erkannt. Das Brückenbauwerk wird vsl. ab 2023 einschließlich der Widerlager und der Überbauten erneuert und in seinen Dimensionen (lichte Weite und lichte Höhe) erweitert. Hierbei ist es auch möglich, in die neuen Widerlager an der Westseite der Luxemburger Straße weitere Treppenaufgänge und Aufzüge einzubauen. Damit würde eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen den Regionalzügen und der Stadtbahnlinie 18 geschaffen werden, wenn im Bereich des Brückenbauwerks noch eine Stadtbahnhaltestelle angelegt werden würde. Die Verwaltung wird sich im Rahmen der weiteren Abstimmungen mit der DB AG und dem NVR im Zuge des Neubaus der EÜ Luxemburger Str. für einen direkten Zugang von der Luxemburger Str. zu den Bahnsteigen einsetzen.

## 3. Dimensionierung der Aufzüge

Die geplanten Aufzüge an der Zülpicher Straße werden so dimensioniert, dass Sie auch für den Transport von Rollatoren und Fahrrädern geeignet sind.

## 4. Vergrößerung der Dimensionierung des geplanten Zugangs von der Zülpicher Straße

Nach Ansicht des NVR als Bewilligungsbehörde hat die DB Station & Service den Zugang in ausreichender Breite unter Zugrundelegung des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit dimensioniert. Die Dimensionen entsprechen den üblichen Maßen für Bahnsteigzugänge. Sie werden in dieser Größenordnung von der Bauaufsichtsbehörde der DB AG, dem Eisenbahnbundesamt, auch genehmigt. Eine notwendige Umplanung hätte die Folge einer Verschiebung des Baus der barrierefreien Erschließung um mehrere Jahre. Zur Betriebsaufnahme des RRR in 2019 würde damit kein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen zur Verfügung stehen. Für den Fall, dass die Stadt Köln eine größere Breite des Zugangs wünscht, müsste diese als Veranlasserin die Kosten tragen. Aus diesen Gründen ist aus Sicht der Verwaltung eine Verbreiterung nicht zu empfehlen.

## 5. Weiterer barrierefreier Zugang von der Moselstraße zum Haupteingang Otto-Fischer-Straße

Ob neben den barrierefreien Zugängen an der Zülpicher Straße (Punkt 1) und Luxemburger Straße (Punkt 2) noch ein weiterer barrierefreier Zugang notwendig ist, ist von DB Station & Service und der Stadt Köln nach Fertigstellung zusätzlicher Zugänge von der Luxemburger Straße zu klären. Dies ist nicht Gegenstand der in dieser Vorlage zur Entscheidung anstehenden Planung.

Neben den erweiterten Beschlüssen der Bezirksvertretungen ergeben sich Neuerungen hinsichtlich der Sachlage, wie sie in der Begründung zum ursprünglichen Beschlussvorschlag dargestellt wurden, vor allem auch aus den weiteren Verhandlungen mit der DB AG:

- Die Verwaltung hält die in der Begründung zum ursprünglichen Beschlussvorschlag dargelegte Position aufrecht, dass ein Durchstich, der einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof auch von der Moselstraße ermöglicht, aus den in der Begründung dargelegten Gründen notwendig ist. Eine Verpflichtung zur Kostenübernahme lehnt die DB AG jedoch weiterhin ab.
- Allerdings konnte mit dem NVR in weiteren Gesprächen vereinbart werden, dass eine Förderung der Kosten nach ÖPNVG NRW mit grds. 90 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben geprüft wird. Sowohl die verkehrliche Bedeutung des Vorhabens als auch die Anhebung der zur Verfügung stehenden Fördertöpfe auf Seiten des NVR lassen eine realistische Fördermöglichkeit erkennen. Nach Auskunft der DB AG ist zum jetzigen Zeitpunkt keine Projekterweiterung mehr möglich, ohne dass sowohl Baubeginn als auch Fertigstellung des Bauvorhabens zeitlich negativ beeinflusst würden. Es besteht jedoch die Möglichkeit, den Durchstich zur Moselstraße als nachlaufenden, zeitlich entkoppelten 2. Bauabschnitt zu realisieren. Ein Bau könnte nach grober Schätzung 2021 realisiert werden; diese Tendenz muss allerdings noch mit den umliegenden Arbeiten harmonisiert werden.
- Die ursprünglich genannten Kosten für den Tunneldurchstich beliefen sich unter Berücksichtigung aller Synergien durch den zusammenhängenden Bau im Zuge der Hauptmaßnahme auf 1,535 Mio. Euro. Diese Kosten erhöhen sich einer Grobkostenschätzung zufolge durch den separaten Bauabschnitt auf 1,925 Mio Euro (nicht nominalisiert), da Mehrkosten durch separate Planungsleistungen, Sicherungsleistungen, Baustelleneinrichtung, Ausbildung der konstruktiven Anbindung an den ersten Bauabschnitt u.ä. anfallen. Unter Berücksichtigung der Nominalisierung ist somit bei einem angenommenen Bau im Jahr 2021 insgesamt mit Kosten iHv 2,125 Mio. € zu rechnen. Die Unterhaltungskosten für Beleuchtung und Reinigung betragen nach derzeitiger Schätzung rd. 5000,- € jährlich.
- Die geplanten baulichen Umsetzungen werden am Eigentum und auf Grund und Boden der DB AG vorgenommen. Somit geht auch der zukünftige Durchstich in das Anlagevermögen der DB AG über. Die Stadt Köln wird im Rahmen der weiteren Verhandlungen mit der DB AG darauf hinwirken, dass der Durchstich in städtischen Besitz übergeht. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Stadt Köln mit der DB AG (neben den Vereinbarungen über die Planung, den Bau und die Unterhaltung) auch eine Vereinbarung über eine sogenannte „Gegenleistungsverpflichtung“ abschließen. Die Gegenleistung der DB AG für die Finanzierung der Maßnahme durch die Stadt Köln wird dann unter anderem die öffentliche Widmung des Durchstiches beinhalten.

Da die Verwaltung nach wie vor der Auffassung ist, dass die lediglich einseitige barrierefreie Erschließung über das Universitätsgelände nicht in ausreichendem Maße die Anforderungen erfüllt, welche die Stadt an eine nutzerfreundliche Erschließung stellt und gleichzeitig nunmehr eine Förderwürdigkeit gemäß ÖPNVG NRW durch den Zuwendungsgeber gesehen wird, schlägt die Verwaltung dem Verkehrsausschuss vor, dem geänderten Beschlussvorschlag zu folgen

#### Finanzierung:

Die Aufwendungen (ARAP) bzw. Finanzmittel in Höhe von 2,125 Mio. € werden entsprechend budgetneutral im Haushaltsplanentwurf 2018 ff berücksichtigt.