

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.03.2018
Stadtentwicklungsausschuss	15.03.2018
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	19.03.2018
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	19.03.2018
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	16.04.2018
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	19.04.2018
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	19.04.2018
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	23.04.2018
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	26.04.2018
Bezirksvertretung 7 (Porz)	26.04.2018
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	03.05.2018

ÖPNV-Roadmap: Maßnahmen für den Stadtbahnausbau und -neubau

Köln ist eine attraktive und weltoffene Millionenstadt, deren Einwohnerzahl sich gemäß den Prognosen bis 2025 auf bis zu 1,15 Millionen erhöhen wird. Aus der Analyse des Status quo ergibt sich unter Berücksichtigung dieses Bevölkerungszuwachses insbesondere im Mobilitätssektor bei der Förderung des Umweltverbundes großer Handlungsbedarf. Daher sind für das Stadtgebiet von Köln im Rahmen der Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW eine Reihe von wichtigen Maßnahmen des Stadtbahnausbaus und -neubaus angemeldet worden. Darüber hinaus ist zwischenzeitlich ein weiteres Projekt zur Ertüchtigung der Bahnsteiglängen (Linien 4 und 13) mit der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) bezüglich einer Förderung besprochen worden. Parallel zu diesen Verfahren wurde von der Verwaltung und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB AG) eine Projektplanung durchgeführt, um die Reihenfolge und den groben Zeitverlauf der hierfür erforderlichen Planungsschritte aufzuzeigen. Sie dient vor allem als Grundlage der internen Arbeitsplanung und für die frühzeitige Bereitstellung der zeitlichen, finanziellen und personellen Ressourcen für die Projekte. Unabhängig von der Federführung bedingen die einzelnen Projekte zum Stadtbahnausbau und -neubau bei Verwaltung und KVB AG sowohl umfangreiche Eigenarbeiten als auch gegenseitige Zusammenarbeit, die entsprechende Kapazitäten bei beiden Planungsträgern erforderlich machen.

Im nachfolgenden werden die Aufgabenstellungen und groben Lösungsinhalte der jeweiligen Projektmaßnahmen zum Stadtbahnausbau und -neubau vorgestellt. Die Projektinhalte gliedern sich alle nach ähnlichen Arbeitsabläufen für die durchzuführenden Planungs- und Genehmigungsverfahren,

die Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibungen für die Bauausführung und die Abwicklung und Überwachung der anschließenden Baumaßnahmen. Im Rahmen der Planungs- und Genehmigungsverfahren handelt es sich dabei im Einzelnen um folgende Arbeitsschritte:

- Grundlagenermittlung, Machbarkeitsstudie und Grobkostenschätzung
- Standardisierte Abschätzung (Sensitivitätsanalyse)
- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
- Vorentwurfsplanung und Kostenschätzung
- Standardisierte Bewertung auf Basis der Vorzugsvariante und Erstellung des Finanzierungsantrages
- Erstellung Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- Vorbereitung und Einreichung der Planfeststellungsunterlagen
- Planfeststellungsbeschluss durch die Bezirksregierung Köln
- Erstellung Ausführungsplanung und Ausschreibungsunterlagen
- Ausschreibung und Bau

Hierfür sind von der Verwaltung je nach Planungs- und Verfahrensstand die entsprechenden städtischen Gremienbeschlüsse vorzubereiten und einzuholen. Parallel zum Planungs- und Planfeststellungsverfahren sind finanzielle Zuschüsse von Bund und Land zu beantragen. Nach Vorlage des Bewilligungsbescheides und eines entsprechenden Baubeschlusses kann mit der Baumaßnahme (Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen) begonnen werden. In der Anlage 1 ist eine Übersicht über die Zeitplanung der zu planenden Maßnahmen enthalten. Die Anlage 2 enthält eine Übersichtskarte mit den entsprechenden Streckenverläufen. Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei allen Angaben um eine erste grobe Einschätzung der möglichen Jahreszahlen handelt. Die angegebenen Zeiträume können in Abhängigkeit des weiteren Planungsverlaufes variieren.

Zur Konkretisierung der Arbeitsplanung hinsichtlich der notwendigen Kapazitäten ist geplant, ein Gespräch mit der Genehmigungsbehörde zu führen. Zur Klärung der Zuschussmöglichkeiten soll im Frühjahr 2018 ein Startgespräch mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen stattfinden.

Geplante Maßnahmen des Stadtbahnausbaus und –neubaus

1. Ertüchtigung der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen
(Kostengrößenordnung: ca. 250.000.000 € bis 1.050.000.000 € je nach Variante)

Die Stadtbahnlinie 1 hat in den Hauptverkehrszeiten bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Auch die Stadtbahnlinien 7 und 9 werden kurzfristig ihre Kapazitätsgrenzen überschreiten. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der angestrebten Verkehrswende zur Stärkung des Umweltverbundes ist eine deutliche Ausweitung der angebotenen Kapazitäten zwingend erforderlich. Diese Kapazitätssteigerung ist auch Voraussetzung für weitere Netzerweiterungen auf den Außenästen.

Neben der Ertüchtigung des innerstädtischen Bereichs sind für den Betrieb mit Langzügen auch die Bahnsteige auf den Außenästen der Stadtbahnlinie 1 auf 80 m zu verlängern. Zudem ist eine brandschutztechnische Ertüchtigung der U-Bahnhaltestellen notwendig.

Die Realisierungszeiten der linksrheinischen Tunnellösungen werden in Abhängigkeit der Länge des geplanten Tunnelabschnittes erheblich variieren. Hier sind zudem umfangreiche Planungsleistungen, wie Machbarkeitsstudien aller Varianten, Bauweisen, Brandschutz, Verkehrsführungen während der Bauzeit, etc. erforderlich. Auch die Bauzeiten verlängern sich in Abhängigkeit der Tunnellängen, beispielsweise wegen notwendiger Leitungsverlegungen, wesentlich.

Für die Durchführung eines Großprojektes dieser Dimension ist die Beauftragung einer externen Projektleitung erforderlich, die eng mit einer städtischen Gesamtkoordinationsstelle zusammenarbeitet.

Im Amt für Straßen und Verkehrstechnik sowie im Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau sind Teilprojektleitungen und entsprechende personelle Ressourcen in den einzelnen Fachgebieten erforderlich. Die mit dem sukzessiven Planungs- und Baufortschritt erforderlichen Personalbedarfe, die auch von der letztlich gewählten Variante abhängig sind, werden mit dem Personal- und Verwaltungsmanagement abgestimmt. Für eine zügige Umsetzung des Projektes ist es erforderlich, mit der Personalbedarfsplanung bereits jetzt zu beginnen.

2. Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich
(Kostengrößenordnung: ca. 65.000.000 €)

Die Stadtteile Rondorf und Meschenich werden heute nur durch Busse bedient, so dass die ÖPNV-Verkehrsanteile durch eine Stadtbahnanbindung deutlich erhöht werden können. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums für die Stadt Köln sollen in Rondorf weitere Siedlungsflächen entwickelt werden, die den Bedarf an leistungsfähigeren Verkehrsmitteln des ÖPNV weiter steigen lässt.

Mit dem Bau der Nord-Süd Stadtbahn bis zur Arnoldshöhe ergibt sich die Möglichkeit einer Weiterführung der Stadtbahnlinie 5 durch den äußeren Grüngürtel bis in die Stadtteile Rondorf und Meschenich. Damit können die Reisezeiten im ÖPNV deutlich verkürzt werden, wodurch eine spürbare Entlastung im Individualverkehr zu erwarten ist. Dabei gibt es unterschiedliche Varianten der Trassenführung im Bereich des Kölner Verteilerkreises, wie auch im Siedlungsbereich von Rondorf. Je nach Bauform der Verteilerkreisquerung werden die Realisierungszeiten variieren.

3. Stadtbahnanbindung Mülheim Süd und Stammheim / Flittard
(Kostengrößenordnung: ca. 133.000.000 €)

Die Stadtteile Stammheim und Flittard sowie das in der Entwicklung zu einem neuen gemischten Stadtquartier befindliche Mülheim Süd sind heute nur durch Busse erschlossen, so dass die Potenziale für den ÖPNV nicht ausgeschöpft werden können. Zudem hat die parallel verlaufende Stadtbahnlinie 4 in den Hauptverkehrszeiten bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Auch für diesen Streckenabschnitt sind aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der möglichen Verdichtung des Siedlungspotenzials weitere Verkehrssteigerungen zu erwarten. Daher ist eine deutliche Verbesserung des ÖPNV, die gleichzeitig den Umweltverbund stärkt, zwingend erforderlich. Zudem setzt eine mögliche spätere Anbindung von Leverkusen an das Kölner Stadtbahnnetz die Realisierung dieser Maßnahme voraus.

Die Stadtteile sollen über eine weitere, aus dem Innenstadttunnel kommende Stadtbahnlinie, die über die Severinsbrücke und Deutz bis zur Messe geführt wird, erschlossen werden. Hierzu ist die Schaffung einer Entlastungsstrecke zur Bestandsstrecke der Stadtbahnlinie 4 zwischen der Messe und dem Wiener Platz über die Deutz-Mülheimer Straße unter Mitfinanzierung durch Investoren (Mülheim-Süd) sowie die Realisierung einer nördlich der Stadtbahnhaltestelle Keupstraße abgehenden Strecke nach Stammheim und Flittard vorgesehen.

Der Bau der Abschnitte Mülheim Süd und Stammheim / Flittard soll in zwei Losen erfolgen.

4. Linksrheinische Gürtelverlängerung
(Kostengrößenordnung: ca. 112.000.000 €)

Die südliche Erweiterung der Stadtbahnlinie 13 ist essentiell für die Bildung attraktiver Tangentialverbindungen im Netz. So müssen heute die Kunden für diese Verbindungen südlich der Luxemburger Straße entweder den Bus nutzen oder einen Umweg über die Kölner Innenstadt in Kauf nehmen, um ihre Ziele zu erreichen. Zudem sind wesentliche in der Stadtentwicklung befindliche Planungsvorhaben der Stadtteile Zollstock, Raderthal und Raderberg derzeit nur mit Bussen zu erreichen. In der Folge führt dieses zu einer zusätzlichen

Auslastung der Stadtbahnlinien in der Kölner Innenstadt, zum anderen werden die Nachfragepotenziale für den ÖPNV nur ungenügend erschlossen.

In einem ersten Schritt sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Lösungen für die erforderliche Unterfahrung des Güterbahnhofs Klettenberg und den Klettenberger Wochenmarkt erarbeitet werden, um die Netzlücke bis zur Bonner Straße zu schließen.

5. Bahnsteigverlängerungen für die Stadtbahnlinien 4 und 13
(Kostengrößenordnung: ca. 10.000.000 €; außerhalb vom Bedarfsplan)

Die Stadtbahnlinien 4 und 13 haben in der Hauptverkehrszeit bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht, so dass in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf Teilstrecken parallel ein Bus zum Einsatz kommt (Buslinie 104 von Dünnwald bis Mülheim) bzw. ein zusätzlicher Zug auf der Stadtbahnlinie 13 eingesetzt wird. Da es sich in beiden Fällen um Interimslösungen handelt, sollen die erforderlichen Kapazitäten durch den Einsatz von 10 m längeren Zugeinheiten geschaffen werden. Damit kann die Platzkapazität je Fahrt um ca. 20 % gesteigert werden.

Einige Stadtbahnhaltestellen sind bereits barrierefrei ausgebaut und verfügen über die erforderliche Bahnsteignutzlänge von 60 m. Diese Stadtbahnhaltestellen sind damit für den Betrieb der längeren Zugeinheiten ertüchtigt. Bei den übrigen Stadtbahnhaltestellen sind zwei Varianten zu unterscheiden. Zum einen gibt es Stadtbahnhaltestellen, die schon barrierefrei ausgebaut wurden, aber nur eine Bahnsteiglänge von 50 m aufweisen. Diese Stadtbahnhaltestellen sind entsprechend der größeren Zuglänge auf 60 m Bahnsteignutzlänge auszubauen. Zum anderen gibt es Stadtbahnhaltestellen, die die erforderliche Nutzlänge aufweisen, aber noch nicht barrierefrei ausgebaut worden sind. In diesen Fällen muss die barrierefreie Ertüchtigung noch durchgeführt werden. Parallel hierzu plant die KVB AG den Umbau von 15 Stadtbahnwagen, um die längeren Zugeinheiten stellen zu können.

6. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 im rechtsrheinischen Stadtgebiet
(Kostengrößenordnung: ca. 13.200.000 €)

Im Stadtteil Zündorf soll auf einer Fläche von 54 Hektar ein neues Wohnquartier mit rund 2.250 Wohnungen entstehen. Voraussetzung zur Entwicklung dieses Gebietes ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 sowie eine Ortsumgehung des bestehenden Stadtteils für den motorisierten Individualverkehr. Diese Verlängerung wurde mit dem ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet. Da für eine Finanzierung und bisher auch für die Planrechtfertigung der Stadtbahnverlängerung jedoch auch ein ausreichender volkswirtschaftlicher Nutzen nachzuweisen ist, der erst mit den zusätzlichen Wohneinheiten erreicht wird, sind seitens des Dezernats für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur zunächst Gespräche mit der Genehmigungsbehörde NVR und dem Land als Zuschussgeber zu führen.

Die Trassensicherung und Planung zur Baurechtschaffung der Stadtbahnmaßnahme wird weiterverfolgt. Vor dem Hintergrund der schon weiter fortgeschrittenen Planung der Maßnahmen Kapazitätserweiterung Ost-West-Achse und der Stadtbahnverlängerung Rondorf / Meschenich-Nord und Mülheim Süd (Messekreisel bis Wiener Platz) werden diese allerdings prioritär bearbeitet.

Der Ausbau der zuführenden Linien ist nur sinnvoll, wenn die Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse erhöht wird.

7. Weitere Projekte, deren Bearbeitung in Abhängigkeit zur jeweils weiteren Entwicklung steht

Vor einer Priorisierung der Stadtbahnanbindung von Widdersdorf ist zunächst eine Entscheidung der politischen Gremien erforderlich, ob diese durch die Stadtbahnlinie 1 oder die Stadtbahnlinie 4 hergestellt werden soll.

Der geplante Stadtbahnanschluss von Neubrück kann erst im Zusammenhang mit der Umset-

zung der Ertüchtigung der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen erfolgen.

Für die rechtsrheinische Gürtelstrecke werden sowohl die Fördermöglichkeiten als auch die verkehrliche Bedeutung im Vergleich zu den anderen Erweiterungsmaßnahmen geringer eingeschätzt, daher wird die Planung zunächst zurückgestellt.

Unabhängig von diesen Netz- bzw. Kapazitätserweiterungsmaßnahmen werden zudem die Themen Barrierefreiheit und Errichtung einer neuen Stadtbahnhaltestelle am Bf. Köln-Süd (Deutsche Bahn AG) parallel bearbeitet.

8. Weitere betriebliche Ergänzungen im Stadtbahnverkehr

Mit Fertigstellung der planfreien Querung der Militärringstraße und der Stadtbahntrasse der Stadtbahnlinie 18 ist vorgesehen, die derzeit in Klettenberg endenden Fahrten in der Hauptverkehrszeit bis Hürth-Hermülheim zu verlängern. Hinsichtlich der erforderlichen Kostenbeteiligung ist noch eine entsprechende Entscheidung der Stadt Hürth erforderlich.

Arbeitsteilung zwischen Stadt Köln und KVB AG

Zwischen Verwaltung und KVB AG ist aufgrund der vielen, zum Teil parallel laufenden, Planungsvorhaben nachfolgende Arbeitsteilung beabsichtigt:

Die KVB AG wird die Federführung übernehmen

- für die Ertüchtigung der Ost-West-Achse im Abschnitt Haltestelle Kalker Friedhof bis Haltestelle Bensberg (siehe Nr. 1),
- für die Streckenverlängerung nach Stammheim / Flittard (ab Stadtbahnhaltestelle Wiener Platz, siehe Nr. 3) sowie für die Bahnsteigverlängerungen der bereits barrierefrei ausgebauten Stadtbahnhaltestellen der Stadtbahnlinien 4 und 13 (siehe Nr. 5) sowie
- für die weiteren betrieblichen Ergänzungen im Stadtbahnverkehr (siehe Nr. 8).

Die Verwaltung wird die Federführung übernehmen

- für die Ertüchtigung der Ost-West-Achse im Abschnitt Haltestelle Weiden West bis Haltestelle Kalk Kapelle (siehe Nr. 1),
- für die Stadtbahnanbindung Rondorf / Meschenich (siehe Nr. 2),
- für die Stadtbahnanbindung Mülheim Süd von Messekreisel bis Wiener Platz (siehe Nr. 3),
- für die Linksrheinische Gürtelverlängerung (siehe Nr. 4),
- für die Bahnsteigverlängerungen der noch nicht barrierefrei ausgebauten Stadtbahnhaltestellen der Stadtbahnlinien 4 und 13 (siehe Nr. 5) sowie
- für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 im rechtsrheinischen Stadtgebiet (siehe Nr. 6). Die Federführung für die weiteren Projekte (siehe Nr. 7) ist noch nicht festgelegt.

Anlagen

1. Maßnahmen für die Kölner Stadtbahnerweiterungen
2. Übersichtskarte: geplante Stadtbahnmaßnahmen in Köln

Gez. Blome