

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss für die Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich-Nord 1. Bauabschnitt mit gleichzeitiger Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Teilfinanzplanes 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	11.09.2018
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	17.09.2018
Stadtentwicklungsausschuss	20.09.2018
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	24.09.2018
Rat	27.09.2018

Beschluss:

1. Der Rat stellt den grundsätzlichen Bedarf zur Vergabe von Planungsleistungen fest und beauftragt die Verwaltung, die Planung der Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich-Nord 1. Bauabschnitt inklusive eines P+R-Platzes zunächst bis zur Entwurfsplanung einschließlich Kostenberechnung (Leistungsphase 3 HOAI) vorzubereiten und frühzeitig eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.
2. Gleichzeitig beschließt der Rat die erstmalige Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Teilfinanzplanes 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV - in Höhe von 100.000 € bei Finanzstelle 6903-1202-2-5103, Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich, Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen, Hj. 2018.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Rodenkirchen und der Stadtentwicklungsausschuss uneingeschränkt zustimmen.

ja / nein

Alternative

Da es sich um eine Teilmaßnahme der Roadmap handelt, besteht zur Umsetzung der Maßnahme keine Alternative.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

Ja, investiv Investitionsauszahlungen 10,7 Mio. €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja 90% zwf. Kosten
 ___%

Ja, ergebniswirksam Aufwendungen für die Maßnahme 174.930 €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:** 2018a) Personalaufwendungen 320.900 €

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**Historie**

Bereits am 14.05.1992 hat der Rat die Verwaltung mit der langfristigen Planung sowie der Sicherung einer Stadtbahntrasse als Verlängerung der geplanten Nord-Süd Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über Hochkirchen und Rondorf nach Meschenich beauftragt.

Am 10.12.1996 wurden dem Stadtentwicklungsausschuss im Zuge einer integrierten Raumanalyse für das Gebiet Rondorf/Meschenich/Immendorf drei verschiedene Stadtbahntrassen-Varianten vorgestellt. Der Stadtentwicklungsausschuss hat darauf basierend am 26.10.2000 den Beschluss gefasst, die Planung der Variante 1a (Stadtbahnstrecke außerhalb des Ortskerns Rondorf) weiter zu verfolgen.

Aufgrund der geringen Erschließungswirkung der beschlossenen Variante 1a durch die Trasse am Ortsrand von Rondorf haben sich Verwaltung und KVB AG im Zuge der Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW darüber verständigt, Trassenalternativen zu prüfen.

Die Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen) hat am 04.07.2016 einen Antrag beschlossen (Vorlagen-Nr.: AN/1172/2016), wonach der Rat die Verwaltung beauftragen soll, mit der konkreten Planung zur Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich zu beginnen. Hierzu soll die genaue Trassierung erarbeitet werden. Insbesondere soll die Querung des Verteilerkreises Bonner Straße/Militärring, die Durchschneidung des Wasserschutzgebietes und die Kreuzung der Bundesautobahn (BAB) 4 entwickelt werden. Ebenfalls soll eine detaillierte Planung der Endhaltestelle in Meschenich vorgenommen werden.

Am 20.02.2017 hat die Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen) einen weiteren Antrag beschlossen (Vorlagen-Nr.: AN/0240/2017), wonach der Rat die Verwaltung beauftragen soll, bei den anstehenden

Planungen zur Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich, die Endhaltestelle am südwestlichen Ortsende von Meschenich vorzusehen.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in der Sitzung am 09.11.2017 die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Plangebiet Rondorf Nord-West beschlossen (Vorlagen-Nr.: 2956/2017). Die Planung beinhaltet auch eine Verlängerung der Stadtbahnstrecke vom Verteilerkreis Köln kommend über Rondorf bis nach Meschenich-Nord.

Der Verkehrsausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss sowie alle Bezirksvertretungen wurden ab dem 05.03.2018 über die „ÖPNV-Roadmap: Maßnahmen für den Stadtbahnausbau und -neubau“ informiert (Vorlagen-Nr.: 0606/2018).

Variantenuntersuchung

Die Verwaltung hat bereits Voruntersuchungen zur Stadtbahnanbindung durchgeführt und unterschiedliche Varianten zur Trassenführung betrachtet, die sich insbesondere im Bereich zwischen dem Verteilerkreis Köln und der BAB 4 und im Bereich Rondorf unterscheiden. Ebenfalls wurden unterschiedliche Varianten der Querung des Verteilerkreises erarbeitet.

Als mögliche Querung des Verteilerkreises wurden bisher drei Varianten untersucht. Hierzu zählen eine Überführung (Teilabschnitte 1a, 2 und 3), eine Unterführung (Teilabschnitte 1b, 2 und 3) und eine vom Verteilerkreis räumlich versetzte ebenerdige Führung der Trasse (Teilabschnitt 1c). Bei der versetzten Trassenführung verläuft die Stadtbahn zukünftig etwa 300 m westlich der BAB 555 durch das Landschafts- und Wasserschutzgebiet bis zur Querung der BAB 4. Bei den beiden anderen Varianten verläuft die Stadtbahn unmittelbar westlich der BAB 555 bis zum bestehenden Brückenbauwerk über die BAB 4 ebenfalls im Landschafts- und Wasserschutzgebiet.

Im Anschluss daran ergibt sich aus den Planungen für die Siedlungserweiterung Rondorf Nord-West nur eine Trasse, welche bis zur Straße „Am Höfchen“ verläuft (Teilabschnitt 4).

Innerhalb des Plangebietes wurden zwei Varianten zum weiteren Trassenverlauf untersucht: Eine Variante verläuft westlich des Stadtteils Rondorf bis zur Bödinger Straße und von dort bis nach Meschenich-Nord (Teilabschnitte 5a bis 6). Die andere Variante verläuft durch Rondorf, in dem die Trasse südlich von Rondorf in Richtung der Bödinger Straße verschwenkt und von dort bis nach Meschenich-Nord verläuft (Teilabschnitte 5b bis 6). Bei der Potenzialabschätzung hat sich gezeigt, dass die zentral verlaufende Trasse eine wesentlich höhere Erschließungswirkung hat und deshalb von der Verwaltung und der KVB AG favorisiert wird.

Bei jeder möglichen Trassenführung der Stadtbahn werden die evtl. notwendigen Straßenumbauten ganzheitlich mitbetrachtet und sind integraler Bestandteil der Planung.

Alle möglichen Varianten bzw. Teilabschnitte sind in der Anlage 1 (Lageplan Gesamtübersicht) dargestellt.

Angrenzende Maßnahmen

Es handelt sich im Bereich von Rondorf um eine komplexe und sehr umfangreiche Gesamtmaßnahme, da Maßnahmen des Städtebaus, des Straßenbaus, des Gewässerumbaus und des Stadtbahnbbaus zeitlich eng verknüpft zueinander umgesetzt werden müssen. Hierzu zählen neben der Stadtbahnanbindung im Einzelnen folgende Projekte:

- Neubaugebiet Rondorf Nord-West (1.300 Wohneinheiten, 1 Grundschule, 1 weiterführende Schule, 3-4 Kindertagesstätten, Jugend- und Senioreneinrichtungen, 1 Vollsortimenter, ein zentraler Quartiers- und Dorfplatz, öffentliche Grünflächen mit Spielplätzen)
- Neubau einer Entflechtungsstraße im Norden von Rondorf
- Teilverfüllung einer offenen Wasserfläche für die Bebauung und die Entflechtungsstraße

Durch eine geeignete dezernats- und ämterübergreifende Projektorganisationsstruktur wird die Verwaltung die Umsetzung des Projekts sicherstellen.

Die Bezirksregierung Köln hat in diesem Zusammenhang bereits daraufhin gewiesen, dass die durchzuführenden Genehmigungsverfahren seitens der Verwaltung eng miteinander zu koordinieren und mit der Bezirksregierung Köln abzustimmen sind.

Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung

Zusätzlich ist in diesem Zusammenhang geplant, die Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls gemeinsam mit den beteiligten Fachämtern (Stadtplanungsamt und Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung) durchzuführen. Die erste öffentliche Informationsveranstaltung für Bürger/-innen wurde vom Stadtplanungsamt Ende Juni 2018 durchgeführt. Weitere Veranstaltungen sind im anstehenden Planungsprozess vorgesehen. Eine Festlegung um welche Art der Veranstaltung es sich handelt, z. B. Ortsbegehung, Workshop mit Thementischen, reine Informationsveranstaltung etc. wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Geplante Abwicklung des Stadtbahnprojektes

Aus Sicht der Verwaltung ist nach der Ausschreibungsphase ein Planungsbeginn im zweiten Quartal 2019 erreichbar. Das Genehmigungsverfahren soll ab 2021 beginnen, so dass ein Baubeginn frühestens ab 2024 möglich wäre.

Externe Vergaben

Auf Grund der Größe und Dringlichkeit des Projekts ist geplant, Ingenieurleistungen an einen externen Dienstleister als Generalplaner (Objektplanung Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke, Fachplanungen Tragwerksplanung und Technische Ausrüstung) sowie weitere Gutachten und Beratungsleistungen an Einzelauftragnehmer zu vergeben. Die Beauftragungen erfolgen zunächst bis zur Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI).

Zusätzlicher Personalbedarf

Die zur Koordinierung der Planung und Umsetzung dieser Maßnahme erforderlichen Stellen/Personalkapazitäten sind beim federführenden Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau nicht vorhanden.

Der ermittelte Kapazitätsbedarf für die Planungs- und Umsetzungsphase zur Wahrnehmung der nicht delegierbaren bauherrenseitigen Aufgaben durch die Stadt Köln ergibt für die Straßen- und Stadtbaumaßnahmen folgenden Stellenmehrbedarf:

- 1 Stelle Gesamtprojektleitung für das Stadtbahnprojekt, Bauingenieur/in, EG 14 TVöD,
- 1 Stelle Projektkoordinierung für das Stadtbahnprojekt, Stellvertretung Projektleitung, Bauingenieur/in EG 12 TVöD
- 1 Stelle Grundlagenermittlung, Vorbereitung + Durchführung der Vergabe für Gutachter/Planer, Bauingenieur/in EG 11 TVöD
- 1/2 Stelle Projektassistenz, Gremienarbeit/Öffentlichkeitsarbeit/Genehmigungsverfahren, EG 9c TVöD/ A 10 LBesG

Die Stellen für das Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau wurden bereits im Rahmen des Stellenplanverfahrens 2019 angemeldet.

In Anbetracht des bestehenden Fachkräftemangels an Ingenieuren/innen und unter Berücksichtigung der absehbaren Fluktuation aufgrund der Altersstruktur in den technischen Ämtern ist es mit Blick auf die enge Zeitplanung des Projektes notwendig, die beantragten Stellen im Vorgriff auf den Stellenplan 2019 zur sofortigen unbefristeten Besetzung freizugeben. Entsprechende unterjährige Verrechnungsmöglichkeiten stehen verwaltungsseitig zur Verfügung.

RPA

Das Rechnungsprüfungsamt hat für die Vergabe zur Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung 174.930 € brutto unter der RPA-Nr.: 141/15/03/17 vom 18.08.2017 als Planungsmittel anerkannt (siehe Anlage 2).

Zusätzlich hat das Rechnungsprüfungsamt für die Vergabe der weiteren o.g. Dienstleistungen ca. 10,7 Mio. € brutto unter der RPA-Nr.: 2018/0561 vom 14.05.2018 als Planungsmittel anerkannt (siehe Anlage 3).

Die Anmerkungen des RPA werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

Kosten

Für die ÖPNV-Bedarfsplananmeldung wurden Gesamtkosten (Stand 2016) von 77,35 Mio. € brutto grob geschätzt. Dabei handelt es sich um eine Kostengrößenordnung vor Aufnahme der Planung. In diesen Kosten waren **keine** Grunderwerbs- und Entschädigungskosten und **keine** Kosten für Maßnahmen für Gewässer-, Natur- und Landschaftsschutz enthalten.

Im Rahmen der bereits durchgeführten überschlägigen Nutzen-Kosten-Voruntersuchung wurden diese grob angenommenen Kosten für die Varianten „ebenerdige Querung Verteilerkreis“ und „Unterführung Verteilerkreis“ weiter fortgeschrieben. Die Investitionskosten liegen derzeit (Stand 07/2017) bei ca. 90,50 Mio. € brutto für die Variante „ebenerdige Querung Verteilerkreis“ und bei ca. 113,05 Mio. € brutto für die Variante „Unterführung Verteilerkreis“ als Summe aus Bau- und Planungskosten (**inkl.** Ansätzen für Grunderwerb, Entschädigung und Risikozuschlägen).

Die Gesamtkosten von ca. 113,05 Mio. € brutto der Variante „Unterführung Verteilerkreis“ teilen sich auf in den Anteil der KVB AG für die betriebstechnische Ausrüstung in Höhe von ca. 19,04 Mio. € brutto und den städtischen Anteil in Höhe von ca. 94,01 Mio. € brutto.

Die Mehrwertsteuer wird bei der Stadt Köln, Betrieb gewerblicher Art des Stadtbahnbaus, im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung mit der Finanzverwaltung NRW verrechnet. Für die Finanzierung ist die gesetzliche Mehrwertsteuer jedoch einzubeziehen.

Die zuvor genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenannahme. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenannahme“ können sich bis zur Kostenfeststellung Abweichungen von bis zu 40 % ergeben.

Finanzierung

Die im Rahmen der Planung in 2018 erforderlichen investiven Haushaltsmittel von 100.000 € stehen im Haushaltsplan 2018 im Teilfinanzplan 1202, Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen bei Finanzstelle 6903-1202-2-5103, Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich zur Verfügung.

Die darüber hinaus benötigten investiven Planungsmittel von 10,6 Mio. € wurden im HPL-Entwurf 2019 inklusive der Finanzplanung 2020 bis 2022 an gleicher Stelle berücksichtigt.

Die zur Finanzierung der ergebniswirksamen Bestandteile der Maßnahme benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 174.930 € stehen im Teilergebnisplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen im Haushaltsjahr 2018 bereit.

Förderung

Der Verkehrsausschuss hat am 26.04.2016 die Kategorisierung aller angemeldeten ÖPNV-Maßnahmen mit Bezug zum Kölner Stadtgebiet für den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW in Maßnahmen mit *vordringlichem* und *weiterem Bedarf* beschlossen. Die Maßnahme Verlängerung nach Rondorf/Meschenich ist im ÖPNV-Bedarfsplan als *vordringlicher Bedarf* angemeldet. Fördermittel werden vom Fördergeber jedoch nur dann in Aussicht gestellt, wenn im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung ein Faktor $\geq 1,0$ erreicht wird.

Die Abschätzung der Förderfähigkeit ist mit einer sogenannten Sensitivitätsbetrachtung in Form einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt worden. Hierbei wurde sowohl die Variante in Form einer ebenerdigen Querung der Militärringstraße (kostengünstigste Variante) als auch die Variante mit einer Unterführung (teuerste Variante) betrachtet. Ergebnis der Untersuchung ist, dass die kostengünstigste Variante (ebenerdige Querung) einen Nutzen-Kosten-Wert von circa 1,4 und die teuerste Variante (Untertunnelung) einen Nutzen-Kosten-Wert von circa 1,0 erreicht.

Um im weiteren Verfahren die Förderfähigkeit sicherzustellen, ist es erforderlich, die Anzahl der geplanten Wohneinheiten (WE) bei der Realisierung des Neubaugebietes von bisher circa 1.000 WE auf circa 1.300 WE zu erhöhen. Hierbei soll der bekannte städtebauliche Entwurf im Wesentlichen beibe-

halten werden und lediglich das Verhältnis zwischen Einfamilienhausbau und Geschosswohnungsbau verschoben werden. Durch eine Erhöhung der Wohneinheiten können im Plangebiet mehr Miet- und Eigentumswohnungen entstehen. Die notwendige technische und soziale Infrastruktur ist entsprechend anzupassen. Die Erhöhung der Wohneinheiten auf 1.300 WE wurde bereits im Rahmen einer Mitteilung (1486/2018) dem Stadtentwicklungsausschuss und der Bezirksvertretung Rodenkirchen erläutert.

Hierdurch kann sichergestellt werden, dass alle Stadtbahntrassen-Varianten im Planungsprozess weiter betrachtet werden können, da sie die Mindestanforderungen der Förderfähigkeit erfüllen.

Derzeit wird die Stadtbahnbindung Rondorf/Meschenich in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der erste Bauabschnitt endet im nördlichen Bereich des Stadtteils Meschenich. In einem zweiten Bauabschnitt soll die Stadtbahn bis ans südwestliche Ortsende von Meschenich verlängert werden. Die Stadtbahn muss in Meschenich auf einem straßenbündigen Bahnkörper geführt werden. Dies ist jedoch derzeit, zumindest nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), nicht förderfähig.

Der erste Bauabschnitt für die Stadtbahnbindung Rondorf/Meschenich-Nord ist nach dem GVFG in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig. Eine entsprechende Programmanmeldung wurde Ende März 2018 beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) zur Prüfung und Weiterleitung an das Land NRW und den Bund eingereicht.

Für den zweiten Bauabschnitt - der nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist - könnte eine Förderung nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) möglich sein. Eine Klärung der Fördermöglichkeit für den zweiten Bauabschnitt kann jedoch erst erfolgen, wenn für die Maßnahme die Planung begonnen und eine Kostenermittlung vorgenommen wird.

IVC

Im Rahmen des IVC-Verfahrens wurde der Bedarf für die Stadtbahnbindung nach Rondorf/Meschenich anerkannt.

Anlagen

Anlage 1: Übersichtslageplan

Anlage 2 und 3: Stellungnahmen RPA