

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Erneuerung der Eisenbahnüberführungen Deutz-Mülheimer Straße in Köln-Deutz

Beschlussorgan

Rat

Gremium		Datum
Verkehrsausschuss	<i>ohne Votum</i>	17.04.2018
Stadtentwicklungsausschuss	<i>zurückgezogen</i>	26.04.2018
Verkehrsausschuss		19.06.2018
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)		21.06.2018
Stadtentwicklungsausschuss		28.06.2018
Verkehrsausschuss		11.09.2018
Rat		27.09.2018

Beschluss:

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, vorbehaltlich einer positiven Begutachtung der von der DB Netz AG erstellten Fiktivkosten- und Ablöseberechnung, eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zur Erneuerung der DB-Brückenbauwerke über die Deutz-Mülheimer Straße inklusive einer Erweiterung der lichten Höhe und der lichten Weite zur verkehrsgerechten Gestaltung des Straßenraumes mit der DB Netz AG abzuschließen, auf dieser Grundlage die Finanzierung sicherzustellen und Fördermittel nach den Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus zu beantragen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja _____ %
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>ca. 3.723.000</u> €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja <u>ca. 3.342.400</u> €
		_____%

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
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:Ausgangslage:

Die DB Netz AG hat der Verwaltung mitgeteilt, dass die vorhandenen Stahl-Stabbogenbrücken in Köln-Deutz über die Deutz-Mülheimer Straße aufgrund ihrer Altersstruktur erneuert werden müssen.

Die heutige Eisenbahnüberführung Deutz-Mülheimer Straße besteht aus insgesamt 12 Überbauten, wovon 11 Stahlbogenbrücken einschließlich der Unterbauten erneuert werden.

Bei der Deutz-Mülheimer Straße handelt es sich um die Landesstraße L 188. Sie liegt in der Baulast der Stadt Köln. Der Straßenquerschnitt besteht derzeit aus fünf Fahrspuren unterschiedlicher Breite und einem beidseitigen Rad-/Fußweg. Die beiden mittleren Fahrbahns Spuren werden von der KVB AG/Stadtbahn mitgenutzt.

Bedingt durch die Stahlbogenkonstruktion ist die Durchfahrtshöhe für den Individualverkehr derzeit auf 3,10 m beschränkt. Die Oberleitungshöhe der Stadtbahn beträgt gegenwärtig mittig unter der Brücke 4,10 m und entspricht nach den heutigen Regelungen nicht mehr dem Stand der Technik. Die lichte Weite beträgt zurzeit 24,00 m.

Zielsetzung:

Die zu erneuernden Überbauten werden durch fünf Bauwerke (BW A bis E, siehe beigefügten Lageplan) ersetzt. Die Durchführung der Maßnahmen umfasst einen Zeitraum von insgesamt 11 Jahren. Zunächst erfolgt die Realisierung des Bauwerks C von voraussichtlich Juni 2019 bis voraussichtlich Mai 2023. Für das Bauwerk C wurden seitens der DB Netz AG die Planfeststellungsunterlagen im

März 2017 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Derzeit wird die Entwurfsplanung fertig gestellt.

Bei einer Brückensanierung ist seitens der Stadt Köln aufgrund der verkehrlichen Bedeutung als Haupterschließungsstraße gemäß den derzeit geltenden verkehrstechnischen Standards eine lichte Höhe von mindestens 4,80 m zu fordern. Eine Alternative hierzu besteht aus rechtlichen Gründen nicht.

Darüber hinaus schlägt die Verwaltung eine Erweiterung der lichten Weite auf 27,10 m vor. Bereits im Jahr 2009 hat der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt, um die Möglichkeit einer Verbreiterung der Deutz-Mülheimer Straße zu prüfen. Eine Tieferlegung der Deutz-Mülheimer Straße wurde im Zusammenhang mit mehreren Maßnahmen geprüft und aufgrund verschiedener Zwangspunkte, wie z. B. der zahlreichen, zum Teil mit großem Durchmesser verlegten Leitungen, abgelehnt. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden drei Varianten gegenübergestellt, wovon die Variante 2, die eine Aufweitung auf 27,10 m beinhaltet, seitens der Verwaltung weiterverfolgt wurde.

Derzeit liegen keine Planungen für eine unterirdische Stadtbahnverbindung zwischen Deutz und Mülheim vor. Als Vorleistung wurde der in der Ebene -2,5 hergestellte Haltestellenabschnitt beim Bau der Haltestelle Bf. Deutz/Messe bereits hergestellt. Die Lage dieser Vorleistung ist versetzt zu der nach Norden verlaufenden Deutz-Mülheimer-Str. angeordnet. Eine mögliche unterirdische Stadtbahntrasse würde daher westlich unterhalb der Bahnanlagen parallel zur Deutz-Mülheimer-Str. verlaufen. Grundsätzlich wäre auch nach dem Bau der neuen Eisenbahnüberführungen ein U-Bahnbau möglich. Die Gründungen der neuen Brücken schränken die notwendigen Tunnelbauarbeiten nach heutigem Kenntnisstand nicht wesentlich ein. Bauliche Vorsorgemaßnahmen der DB AG sind nicht erforderlich.

Erneuerung der Eisenbahnüberführung aus Sicht des Eisenbahnkreuzungsgesetzes:

Die Deutz-Mülheimer Straße ist in beiden Richtungen eine Zubringerstraße zu den Autobahnen A 3, A 4 und A 59. Außerdem ist sie Messezufahrt, Zufahrt zur Lanxess-Arena und wird von zwei Stadtbahnlinien genutzt. Bürogebäude mit mehreren tausend Arbeitsplätzen, Hotels und der Bahnhof Köln Messe/Deutz befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Durch die eingeschränkte Durchfahrtshöhe kommt es immer wieder zu Anfahrschäden und Störungen des Stadtbahnbetriebs aufgrund von Schädigungen der Oberleitung. Die Sicherheit des Straßenverkehrs im Kreuzungsbereich ist daher gemäß § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) nicht gewährleistet. Durch zusätzliche große Baumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld (z.B. Messe City) wird auch die Verkehrsbelastung der Deutz-Mülheimer Straße in den kommenden Jahren nochmals deutlich ansteigen, was die Sicherheit und Abwicklung des Straßenverkehrs im Kreuzungsbereich noch weiter beeinträchtigen wird.

Gemäß § 3 in Verbindung mit § 12 EKrG muss die Stadt Köln daher als Straßenbaulasträger zur Beseitigung der Durchfahrtshöhen-Begrenzung und Herstellung einer regelkonformen Oberleitungshöhe eine Vergrößerung der lichten Höhe verlangen.

Die Vergrößerung der lichten Weite von zurzeit 24,00 m auf 27,10 m stellt ebenfalls ein Verlangen der Stadt Köln dar.

Das Verlangen der DB Netz AG besteht in der Bauwerksverbreiterung zwecks Herstellung regelkonformer Randwege und Geländerabstände im Gleisbereich.

Es handelt sich somit bei der Änderung der Eisenbahnüberführung Deutz-Mülheimer Straße, Bauwerk C um eine Maßnahme gemäß § 3 EKrG mit einer Kostenfolge gemäß § 12 EKrG.

Diese Einschätzung wurde seitens des Rechts- und Versicherungsamtes juristisch bestätigt.

Gemäß § 12 Nr. 2 EKrG fallen die entstehenden Kosten beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Falle einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden.

Die kreuzungsbedingten Kosten für die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen des Bauwerks C belaufen sich nach grober vorläufiger Kostenschätzung der DB Netz AG auf rd. 7,3 Mio. €.

Die DB Netz AG hat über eine Fiktivkostenberechnung eine nahezu hälftige Aufteilung der Maßnahmekosten (Kostenteilungsfaktor Stadt Köln 0,511 bzw. Kostenteilungsfaktor DB 0,489) ermittelt. Darüber hinaus muss die DB Netz AG der Stadt Köln nach Ende der Baumaßnahme einen Vorteilsaus-

gleich zahlen. Der Vorteil der DB Netz AG besteht darin, dass der von der Stadt Köln zu zahlende Brückenanteil nach Umsetzung des Vorhabens im Gegensatz zum heutigen Zustand neu ist und die Unterhaltungskosten demzufolge entsprechend niedriger sind. Dieser Vorteilsausgleich wurde seitens der DB Netz AG vorläufig auf gerundet 3.323.000 € beziffert.

Die Verwaltung beabsichtigt, die von der DB Netz AG erstellte Fiktivkosten- und Ablöseberechnung durch ein externes Ingenieurbüro gutachterlich prüfen zu lassen, da die fachtechnische und rechnerische Richtigkeit, aufgrund des für Eisenbahnüberführungsbauwerke erforderlichen, sehr spezifischen Fachwissens, seitens der Stadt Köln nicht abschließend bestätigt werden kann.

Gemäß den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau NRW sind Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz förderfähig. Gefördert wird bei der Änderung von Kreuzungen der auf den kommunalen Straßenbaulastträger nach Kreuzungsrecht entfallende Anteil abzüglich Anteile Dritter (z.B. Ablösebeträge). Der Fördersatz beträgt 70 %. Bezogen auf die von der DB Netz AG geschätzten Gesamtkosten in Höhe von rund 7,3 Mio. € und den vorläufig ermittelten Kostenanteil der Stadt Köln von rd. 51% ergäbe sich folgende Berechnung:

Gesamtkosten laut vorläufiger Kostenschätzung der DB AG:	7.300.000 €
Baukostenbeteiligung Stadt Köln von rd. 51%:	3.723.000 €
abzüglich 10% Verwaltungskostenpauschale	372.300 €
abzüglich vorläufig ermittelter gerundeter Ablösebetrag:	<u>3.323.000 €</u>
zuwendungsfähige Kosten	27.700 €
davon 70 % (= Zuwendung)	19.390 €

Die Nettobelastung für die Stadt Köln beträgt somit nach derzeitigem Stand rd. 381.000 € (3.723.000 € ./. 3.323.000 € ./. 19.390 €).

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt zunächst in voller Höhe im Teilergebnisplan 1201, - Straßen, Wege, Plätze (Teilplanzeile 16 – sonstige ordentliche Aufwendungen) da es bei Auftragsvergabe noch nicht möglich ist, die auf das städtische Eigentum entfallenden Anteile zu ermitteln. Sobald eine Schlussrechnung vorliegt, werden die entsprechenden Anteile umgebucht und im Anlagevermögen abgebildet.

In der Gesamtkostensumme sind die kreuzungsbedingten Kosten für die straßenbaulichen Anpassungsarbeiten auf der Deutz-Mülheimer Straße noch nicht enthalten; diese können erst nach Erneuerung aller Bauwerke – voraussichtlich 2030 – seriös ermittelt werden. Auf dieser Grundlage werden dann weitere Fördermöglichkeiten geprüft.

Eine Zustimmung zu der in einem ersten Schritt vorgesehenen Erneuerung des Bauwerks C impliziert auch die Zustimmung zu einer Veränderung der Bauwerke A, B, D und E, da nur die sukzessive Erneuerung des gesamten Bauwerks die Erhaltung der Verkehrssicherheit gewährleisten kann.

Anlagen

Lageplan Deutz-Mülheimer Straße (Variante 2)

Lageplan Eisenbahnüberführung (Bauwerke A bis E)