

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Übertragung der Federführung für die Stadtbahnanbindung von Mülheim über Stammheim bis Flittard an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG**

### Beschlussorgan

Rat

| Gremium           | Datum      |
|-------------------|------------|
| Verkehrsausschuss | 28.04.2020 |
| Finanzausschuss   | 11.05.2020 |
| Rat               | 14.05.2020 |

### **Hinweis:**

*Kann die Beschlussvorlage am 14. Mai 2020 nicht im Rat behandelt werden, wird der Beratungsgang entsprechend angepasst.*

### **Beschluss:**

1. Der Rat der Stadt Köln beschließt, den Stadtbahnvertrag vom 03.09./09.09.1991 dahingehend zu ergänzen, dass die Federführung für die Planung der Stadtbahnanbindung von Mülheim bis Stammheim / Flittard an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) übertragen wird.
2. Der Rat der Stadt Köln ermächtigt die Verwaltung, einen entsprechenden Ergänzungsvertrag zum Stadtbahnvertrag mit der KVB abzuschließen.
3. Der Beschluss umfasst zunächst, dass die KVB für die Stadtbahnanbindung Stammheim / Flittard eine Machbarkeitsstudie einschließlich einer Nutzen-Kosten-Abschätzung als Planungsvorbereitung erarbeitet und eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung durchführt.  
Über das weitere Vorgehen entscheidet der Rat nach Vorlage der Ergebnisse in einem weiteren Beschluss.

### **Alternative:**

Der Rat der Stadt Köln beschließt, die Verwaltung mit der Planung der Stadtbahnanbindung Stammheim / Flittard zu beauftragen, mit der Folge, dass die Maßnahme entsprechend zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden kann.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

|                                                                |                               |                                                                      |         |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------|
| <input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>                   | Investitionsauszahlungen      | _____ €                                                              |         |
|                                                                | Zuwendungen/Zuschüsse         | <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja            | _____ % |
| <input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b> | Aufwendungen für die Maßnahme | <u>130.000</u> €                                                     |         |
|                                                                | Zuwendungen/Zuschüsse         | <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja | _____ % |

**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 \_\_\_\_\_

**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

- Nein
- Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)
- Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

**Begründung****Anlass**

Köln ist eine wachsende Stadt, deren Bevölkerung bis 2025 auf bis zu 1,15 Millionen Einwohner steigen soll. Dies stellt die Stadt auch im Mobilitätssektor vor besondere Herausforderungen.

Mit dem Projekt „Mülheimer-Süden“ wird in den nächsten Jahren eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte vorangebracht. Das rund um den Mülheimer Hafen zum Großteil verwaiste Gewerbeareal soll zu einem gemischten, urbanen Viertel umgewandelt werden. Dort entsteht ein neuer lebendiger Stadtteil mit Wohneinheiten sowie Flächen für Gewerbe, Büro, Dienstleistung, Handel, Kultur und Soziales. Durch die bauliche Entwicklung wird eine Verkehrszunahme erwartet, die im vorhandenen Straßennetz nicht aufgefangen werden kann.

Die Stadtteile Mülheim Süd, Stammheim und Flittard sollen daher über eine neue Stadtbahnstrecke erschlossen werden. Die Schaffung dieser neuen Stadtbahnverbindung wird zur Entlastung der stark frequentierten Stadtbahnlinie 4 dringend benötigt. Mit Beschluss vom 18.12.2018 (Vorlagen-Nr. 2723/2018) wurde die Verlängerung von Bahnsteigen auf dem Linienweg beschlossen, um dort eine benötigte Kapazitätserweiterung zu realisieren.

Der Grundsatzbeschluss für den Stadtbahnausbau Mülheim-Süd (Deutz-Mülheimer Straße zwischen Messekreisel und Bergischem Ring) ist am 11.12.2018 (Vorlagen-Nr. 3245/2018) vom Verkehrsausschuss gefasst worden.

Die Schaffung der neuen Stadtbahnanbindung wurde bereits zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017 (Vorlagen-Nr. 3252/2015) angemeldet und im Rahmen der ÖPNV-Roadmap (Vorlagen-Nr. 0606/2018) priorisiert. Eine Übersicht über die ÖPNV-Roadmap-Maßnahmen findet sich in Anlage 1.

## **Umsetzungsplanung**

Die Stadtbahnanbindung soll in zwei Bauabschnitten realisiert werden:

1. Bauabschnitt: Mülheim-Süd
2. Bauabschnitt: Stammheim / Flittard

Der gesamte Streckenverlauf ist wie folgt vorgesehen: Vom Messekreisel führt die Trasse über die Deutz-Mülheimer Straße und die Danzierstraße zum Wiener Platz (1. Bauabschnitt Mülheim-Süd).

In Mülheim soll nördlich der Stadtbahnhaltestelle Keupstraße der 2. Bauabschnitt nach Stammheim und Flittard mit einer Anbindung an die vorhandene Trasse der Stadtbahnlinie 4 entstehen.

Während die Federführung für den 1. Bauabschnitt Mülheim-Süd bei der Stadt Köln liegt und auch dort verbleiben soll, ist vorgesehen, die Federführung für die Planung des 2. Bauabschnitts an die KVB zu übertragen.

Bevor mit einer Planung für den 2. Bauabschnitt begonnen werden kann, ist als vorbereitende Planungsleistung eine Grundlagenermittlung mittels einer Machbarkeitsstudie erforderlich. Straßenplanerische und verkehrstechnische Aspekte sind in diese Betrachtung einzubeziehen. Die Machbarkeitsstudie soll eine grundsätzliche Prüfung verschiedener Trassenvarianten auf deren Umsetzbarkeit umfassen und sieht eine darauf aufbauende grobe Nutzen-Kosten-Abschätzung vor.

Die KVB AG stellt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Verwaltung zur Verfügung. Die Ergebnisse werden dem Rat der Stadt Köln für weitere Beschlussfassungen zur Fortführung der Planungen sowie zur Durchführung der Maßnahme vorgelegt.

## **Termine**

Nach erfolgtem Beschluss beginnt das Vergabeverfahren für die Planungsleistungen. Die Fertigstellung der Untersuchung bzw. der Machbarkeitsstudie dauert ca. 1 Jahr.

## **Kosten, Förderung und Finanzierung**

Die Kosten der Machbarkeitsstudie werden mit etwa 130.000 € brutto beziffert. Entsprechende Mittel stehen im Haushaltsplan 2020/2021 im Haushaltsjahr 2021 im Teilergebnisplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV – in der Teilplanzeile 13 – Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen – zur Verfügung. Kosten für Planungsleistungen werden im Rahmen einer späteren Förderung anteilig berücksichtigt.

Die Mehrwertsteuer wird beim Betrieb gewerblicher Art des Stadtbahnbaus der Stadt Köln im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung mit der Finanzverwaltung NRW verrechnet.

Die Investitionskosten für den 2. Bauabschnitt wurden bei der Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017 mit 70,5 Mio. € netto grob geschätzt. Belastbare Werte liegen erst nach Abschluss der Entwurfsplanung bzw. einer damit verbundenen Kostenberechnung vor. Über die Umsetzung der Maßnahme wird dem Rat der Stadt Köln eine Entscheidungsvorlage vorgelegt.

Die im ursprünglichen Stadtbahnvertrag geregelte Kostenteilung bleibt auch mit der aktuellen Ergänzung des Vertrages und der damit vorgesehenen Übertragung der Federführung an die KVB erhalten. Nach diesem Vertragswerk ist die Kostentragung im Wesentlichen wie folgt aufgeteilt: die Kosten für die Herstellung der Bauwerke trägt die Stadt, die Kosten für die Betriebstechnik trägt die KVB. Demnach sind die Kosten für die Machbarkeitsstudie als Planungsbestandteil der Stadt zuzurechnen und werden daher von der Stadt Köln an die KVB erstattet. Hierfür erhält die KVB auf die Fremdleistungen eine 7%ige Pauschale für Planungs-, Bauüberwachungs- und Verwaltungsleistungen. Eine Veranschlagung des städtischen Eigenanteils der Planungs- bzw. der Baukosten wird bedarfsgerecht in künftigen Haushaltsplänen veranschlagt.

Die Maßnahme wurde zusammen mit dem 1. Bauabschnitt im Sommer 2018 für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) angemeldet. Nach dem GVFG ist die Maßnahme in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten grundsätzlich förderfähig. Eine Programmanmeldung zur Aufnahme in das novellierte GVFG-Bundesprogramm wird forciert. Die Abwicklung der Förderung wird nach Ergänzung des Stadtbahnvertrags ebenfalls von der KVB übernommen.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich öffentlicher Personennahverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt diese zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

### **Begründung für die Dringlichkeit**

Die Vorlage konnte für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.04.2020 nicht fristgerecht vorgelegt werden, da sich die verwaltungsinternen Abstimmungen zeitintensiver als angenommen gestaltet haben.

Zum Ausbau des ÖPNV und damit zur Stärkung der klimapolitischen Ziele ist der frühzeitige Beginn der langwierigen Planungen dringend erforderlich.

### **Anlage 1 Übersichtsplan**