

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Ergänzung des Stadtbahnvertrages vom 03.09. / 09.09.1991 zur Übertragung der Federführung für die "Verlängerung der Stadtbahnlinie 7" an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG****Beschlussorgan**

Rat

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 7 (Porz)	01.09.2020
Verkehrsausschuss	01.09.2020
Finanzausschuss	07.09.2020
Rat	10.09.2020

Beschluss:

1. Der Rat der Stadt Köln beschließt, den Stadtbahnvertrag vom 03.09. / 09.09.1991 dahingehend zu ändern und zu ergänzen, dass die Federführung für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Zündorf / Ranzeler Straße und in einer weiteren Stufe bis Langel 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 Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Zündorf / Ranzeler Straße die Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung (bis Leistungsphase 4 der HOAI – Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) erarbeitet und die notwendigen Genehmigungen beantragt. Für die weitere Verlängerung bis Langel erstellt die KVB die Vorplanung einschließlich einer Nutzen-Kosten-Abschätzung als Planungsvorbereitung. Die KVB beantragt für beide Baustufen die Förderung beim Zuschussgeber.
4. Der Rat der Stadt Köln beauftragt in diesem Zuge die KVB mit der Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der städtischen Gewerke für die 1. Baustufe bis zur Haltestelle Ranzeler Straße in Höhe von prognostizierten 0,43 Mio. €. Die auf die Betriebstechnik entfallenden Planungskosten für die 1. Baustufe hat die KVB in ihrer Mittelfristplanung berücksichtigt. Für die 2. Baustufe beauftragt der Rat die KVB mit der Erstellung der Planung der Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI einschließlich der Nutzen-Kosten-Abschätzung der städtischen Gewerke in Höhe von ebenfalls prognostizierten 0,43 Mio. €. Die anfallenden Planungskosten für die Betriebstechnik der 2. Baustufe wird die KVB in ihrer Mittelfristplanung berücksichtigen.

Alternative:

Der Rat der Stadt Köln beschließt, die Verwaltung mit der Planung der Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 zu beauftragen, mit der Folge, dass die Maßnahme erst zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden kann.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	s. Text	__€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	s. Text _____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme		_____€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input 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 prosperierende Stadt, deren Bevölkerung bis 2025 auf bis zu 1,15 Millionen Menschen anwachsen wird. Dies stellt die Stadt auch im Mobilitätssektor vor besondere Herausforderungen.

Im Stadtteil Zündorf soll ein neues Wohnquartier entstehen. Parallel zu den Planungen des neuen Wohnquartiers soll die verkehrliche Anbindung dort weiterverfolgt werden. Im Zusammenhang mit den Flächenentwicklungen im Porzer Süden wird derzeit die Machbarkeit einer Ortsumgehung für den motorisierten Individualverkehr untersucht. Diese Verkehrsuntersuchung befasst sich primär mit den verkehrlichen und umwelttechnischen Belangen der im Flächennutzungsplan hinterlegten Streckenführung der Landesstraße L 82n. Neben der Ortsumgehung ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 eine weitere wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des Gebietes.

Umsetzungsplanung

Die Stadtbahnlinie 7 soll von der bisherigen Endhaltestelle Zündorf in einer **1. Baustufe** bis zur Ranzeler Straße um 2 Haltestellen verlängert werden. Voraussetzung hierfür ist die Erlangung des Baurechts für die Stadtbahnmaßnahme. Dazu ist die vorliegende Planung zu überprüfen und zu aktuali-

sieren. Anschließend ist das seit 2003 ruhende Planfeststellungsverfahren wiederaufzunehmen. Das Vorhaben wurde seinerzeit ausgesetzt, da unter anderem das Baurecht nicht sichergestellt werden konnte. Es ist vorgesehen, dass ein neues Planfeststellungsverfahren nach Aktualisierung der Planungsunterlagen beantragt werden soll. Nach einem erfolgreichen Planfeststellungsverfahren und dem Vorliegen der Genehmigung wird dem Rat der Stadt Köln der Baubeschluss zur Durchführung der Maßnahme vorgelegt.

Darüber hinaus soll die weitere Verlängerung der Linie 7 bis Langel vorgeplant werden. Hier wäre eine Verknüpfung mit der geplanten Neubaustrecke Godorf-Lülsdorf-Bonn möglich. Durch die Bestrebungen des Rhein-Sieg-Kreises zur Schaffung einer neuen Rheinquerung zwischen Lülsdorf und Godorf besteht die Möglichkeit, die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis zu einem Verknüpfungspunkt mit dieser neuen Stadtbahnstrecke ebenfalls zu realisieren. Demnach könnte dieser Abschnitt als **2. Baustufe** der geplanten Verlängerung bis zur Ranzeler Straße (1. Baustufe) realisiert werden. Die 2. Baustufe hat eine Länge von voraussichtlich ca. 3 km und beinhaltet 2 bis 3 Haltestellen zur Erschließung Langels.

Die Planung für die 2. Baustufe wird parallel zu den Überlegungen des Rhein-Sieg-Kreises vorangetrieben. Für einen Abschluss der Vorplanung sollte das Projekt der neuen Rheinquerung soweit fortgeschritten sein, dass sich die Lage der Haltestelle zur Erschließung von Langel-Süd insoweit konkretisiert, dass die Endhaltestelle der zu planenden 2. Baustufe zur idealen Verknüpfung beider Stadtbahnstrecken positioniert werden kann.

Die Ergebnisse der Vorplanung werden dem Rat der Stadt Köln für weitere Beschlussfassungen zur Fortführung der Planungen sowie zur Durchführung der Maßnahme vorgelegt.

Termine

Nach einem ersten groben Zeitplan soll das neue Planfeststellungsverfahren im Jahr 2021 beginnen, so dass grundsätzlich ein Baubeginn ab 2023 möglich wäre. Voraussetzung hierfür ist jedoch der Aufstellungsbeschluss eines Bebauungsplans mit anschließendem städtebaulichem Wettbewerb für die Siedlungserweiterungen „Zündorf Süd“.

Änderung des Stadtbahnvertrags

Im Stadtbahnvertrag vom 03.09. / 09.09.1991 ist eine grundsätzliche Aufgaben- und Kostenteilung zwischen der Stadt Köln und der KVB für die bis zu diesem Zeitpunkt geplanten ebenerdigen Stadtbahnstrecken festgelegt worden. Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 soll eine abweichende Vereinbarung in Form des Beschlusspunktes Nummer 2 über die Federführung getroffen werden.

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. Die Kosten für die Planung der Bauwerke für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 sind der Stadt zuzurechnen und werden daher von der Stadt Köln an die KVB erstattet.

Grunderwerb

Die Stadt Köln wird Eigentümerin der Trasse und der neuen Haltestellen. Daher wird sie auch den notwendigen Grunderwerb tätigen. Ziel ist dabei der freihändige Erwerb durch eine Einigung mit den Eigentümern. Kommt eine Einigung nicht zustanden kann auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses durch das Instrument der vorzeitigen Besitzeinweisung sichergestellt werden, dass die erforderlichen Grundstücke rechtzeitig zum Baubeginn zur Verfügung stehen.

Kosten, Förderung und Finanzierung

Die Gesamtkosten (Planung und Bau der **1. Baustufe** bis Ranzeler Straße) werden mit einem prognostizierten Kostenorientierungswert von rund 13,0 Mio. € netto benannt. Davon entfallen 1,3 Mio. € netto auf die gesamte Planung und 11,7 Mio. € netto auf den Bau.

Der prognostizierte Kostenorientierungswert für die ca. 3,4 km lange Neubaustrecke der **2. Baustufe** beträgt ca. 30,0 Mio. € netto. Hier betragen die Planungskosten 3,0 Mio. € und die Kosten für den Bau 27,0 Mio. €.

Die für diesen Beschluss relevanten Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 4 für die 1. Baustufe (0,72 Mio. €) werden nach der ursprünglich geregelten Kostentragung des Stadtbahnvertrages aufgeteilt. Demnach wäre der Stadt Köln ein Anteil von 0,43 Mio. € zuzuordnen, der von der KVB zu finanzierende Anteil der betriebstechnischen Ausrüstung beträgt 0,29 Mio. €.

Gleiches gilt für die Aufteilung der Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 2 einschließlich der Nutzen-Kostenabschätzung für die 2. Baustufe (0,66 Mio. €). Der Stadt Köln wäre ein Anteil von 0,43 Mio. € und der KVB ein Anteil von 0,23 Mio. € zuzuordnen.

Durch die Übernahme der Federführung bei der Planung, erstattet die Stadt Köln den städtischen Anteil an die KVB. Dieser deckt eine 7 %-Pauschale für Planungs-, Bauüberwachungs- und Verwaltungsleistungen bereits mit ab.

Die für den städtischen Anteil erforderlichen Mittel wird das Dezernat für Mobilität und Liegenschaften im Rahmen des Haushaltsaufstellungsprozesses 2022 ff. im Teilplan 1202, Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV innerhalb des dann zugewiesenen Budgets vorsehen. Der Anteil der KVB in Höhe von 0,29 Mio. € für die 1. Baustufe ist in der aktuellen Mittelfristplanung der KVB ebenso wie die bis 2024 im Rahmen der 1. Baustufe anfallenden prognostizierten Kosten und Erlöse bereits berücksichtigt worden. Die Kosten und Erlöse der 2. Baustufe werden zur gegebenen Zeit in die Mittelfristplanung der KVB aufgenommen.

Jede Baustufe für sich ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) förderfähig. Der Fördersatz beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Beide Baustufen als Gesamtpaket können im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes (GVFG) berücksichtigt werden. Voraussetzung für eine GVFG-Förderung sind zuwendungsfähige Kosten von mindestens 30,0 Mio. €. Mit einem Investitionsvolumen von 43,0 Mio. € netto für beide Baustufen ist dieses Kriterium grundsätzlich erfüllt. In diesem Fall ist eine Förderung mit einem durch das Land NRW aufgestockten Fördersatz von 95 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich. Die Fördermöglichkeiten für beide Baustufen sind noch mit dem Zuschussgeber abzustimmen. Die Abwicklung der Förderung wird nach der Änderung des Stadtbahnvertrags ebenfalls von der KVB übernommen.

Nach Abschluss der Planungen für die 1. und 2. Baustufe liegen durch die Kostenberechnung belastbarere Werte vor, die dem Rat der Stadt Köln im Rahmen für die weitere Beschlussfassung über die Umsetzung der Maßnahmen vorgelegt wird.

Die von der KVB zu tragenden Kosten werden über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach dessen Maßgabe ausgeglichen.

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

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 Menschen in Köln 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 der Dringlichkeit

Die Vorlage konnte für die Sitzungen des Verkehrsausschusses und der BV Porz am 01.09.2020 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

Übersichtslageplan