

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Erneuerung der Eisenbahnüberführung der Deutz-Mülheimer Straße, Bauwerk B in Köln-Deutz durch die DB Netz AG**

### Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	31.08.2021
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.09.2021
Stadtentwicklungsausschuss	09.09.2021
Rat	16.09.2021

### Beschluss:

Der Rat der Stadt Köln beauftragt die Verwaltung, vorbehaltlich einer positiven Prüfung der von der DB Netz AG erstellten Fiktivkosten- und Ablöseberechnung, eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zur Erneuerung des DB-Brückenbauwerks B 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 (FöRiKomStra) sowie nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr NRW (ÖPNVG) zu beantragen.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

**Ja, investiv** Investitionsauszahlungen \_\_\_\_\_ €  
 Zuwendungen/Zuschüsse  Nein  Ja \_\_\_\_\_ %

**Ja, ergebniswirksam** Aufwendungen für die Maßnahme ab 2024  
 rd. 11,0 Mio. \_\_\_\_\_ €  
 Zuwendungen/Zuschüsse  Nein  Ja rd. 2,7 Mio \_\_\_\_\_ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen \_\_\_\_\_ €  
 b) Sachaufwendungen etc. \_\_\_\_\_ €  
 c) bilanzielle Abschreibungen \_\_\_\_\_ €

**Jährliche Folgerträge (ergebniswirksam):**

**ab Haushaltsjahr:** 2025  
einmalig rd.

a) Erträge 6,9 Mio \_\_\_\_\_ €  
 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****Gesamtmaßnahme**

Die DB Netz AG plant die Erneuerung der heutigen Eisenbahnüberführung Deutz-Mülheimer Straße. Die Erneuerung ist aufgrund der Altersstruktur der Bauwerke notwendig.

Die Eisenbahnüberführung 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, welche in der Baulast der Stadt Köln liegt. Der Straßenquerschnitt besteht derzeit aus fünf Fahrspuren unterschiedlicher Breite und einem beidseitigen Rad-/Fußweg. Die beiden mittleren Fahrspuren werden von der Stadtbahn der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) 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 derzeit 24,00 m.

Die zu erneuernden Überbauten werden durch fünf Bauwerke (BW A bis E) ersetzt (s. Anlage 1).

Dabei wird die lichte Höhe auf 4,80 m und die lichte Weite auf 27,10 m angepasst.

Die Anpassung der lichten Höhe ist aufgrund der derzeit geltenden verkehrstechnischen Standards zwingend geboten. Die Deutz-Mülheimer Straße ist in beiden Richtungen eine Zubringer-Straße 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 Stadtbahnbetriebes aufgrund von Schädigungen der Oberleitung. Die Sicherheit des Straßenverkehrs im Kreuzungsbereich ist daher nicht gewährleistet. Durch zusätzliche große Baumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld wird auch die Verkehrsbelastung der Deutz-Mülheimer Straße in den kommenden Jahren ansteigen, was die Sicherheit und Abwicklung des Straßenverkehrs im Kreuzungsbereich noch weiter beeinträchtigen wird.

Die Erhöhung der lichten Weite ist ebenfalls aus den o.g. Gründen erforderlich. Zusätzlich soll nach Abschluss der Gesamtmaßnahme ein umfassender Umbau der Deutz-Mülheimer Straße erfolgen, bei dem u.a. die Stadtbahn als eigener Bahnkörper in Mittellage geführt werden soll. Hierdurch besteht die Möglichkeit, dass Konflikte mit dem Individualverkehr reduziert werden können und der Stadtbahnverkehr reibungsloser erfolgen kann. Eine mögliche Aufteilung des zukünftigen Straßenraums ist beispielhaft in Anlage 2 dargestellt.

Derzeit liegen keine Planungen für eine unterirdische Stadtbahnverbindung zwischen Deutz und Mülheim vor. Als Vorleistung wurde jedoch 1980ern Jahre in der Ebene -2,5 ein möglicher Haltestellenabschnitt beim Bau der Haltestelle Bf. Deutz/Messe bereits hergestellt. Die Lage dieser Vorleistung ist versetzt zu der nach Norden verlaufenden Deutz-Mülheimer-Straße angeordnet. Eine mögliche unterirdische Stadtbahntrasse würde daher westlich unterhalb der Bahnanlagen parallel zur Deutz-Mülheimer-Straße 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.

Die Durchführung der Maßnahmen umfasst nach derzeitiger Schätzung einen Zeitraum von rd. 11 Jahren. Da der DB Netz AG eine gleichzeitige Erneuerung aller Bauwerke aus fach- und finanztechnischen Gründen nicht möglich ist, erfolgt diese sukzessive. Derzeit erfolgt die Realisierung des Bauwerks C bis voraussichtlich Ende 2022 mit nachbereitenden Arbeiten in 2023. Ein diesbezüglicher Ratsbeschluss wurde im Juli 2018 gefasst (Vorlagen-Nr. 2911/2017). Auf die Erneuerung des Bauwerks C folgt die Erneuerung des Bauwerks B. Der Baubeginn ist nachzeitigem Stand auf 2024 terminiert. Vorbereitende Arbeiten erfolgen bereits in 2023.

Es handelt sich bei der Änderung der Eisenbahnüberführung Deutz-Mülheimer Straße (Bauwerke A – E) um eine Maßnahme nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit der Kostenfolge nach § 12 Nr. 2 EKrG (beidseitiges Verlangen).

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.

Das Verlangen der Stadt besteht in der Erhöhung der lichten Weite auf 27,10 m und der lichten Höhe auf 4,80 m.

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

Eine Fiktivkostenberechnung, die derzeit nur für die Bauwerke C und B vorliegt, hat eine nahezu hälftige Aufteilung der kreuzungsbedingten Kosten ergeben. Da sich das beidseitige Verlangen auf alle Bauwerke bezieht, ist davon auszugehen, dass sich auch für die Bauwerke A, D und E ein ähnlicher Kostenverteilungsschlüssel ergibt.

Von dem Kostenanteil der Stadt Köln entfallen rund 74 % auf den Individualverkehr (IV) und 26 % auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Ermittlung dieses Kostenteilungsschlüssels erfolgte über das Nutzungsverhältnis. Von den insgesamt 27,10 Metern lichte Weite entfallen auf den IV 20,10 m, damit rd. 74 % der Gesamtbreite. Entsprechend entfallen auf den ÖV 7,00 m, damit rd. 26 % der Gesamtbreite.

Darüber hinaus muss die DB Netz AG der Stadt Köln nach Ende der Baumaßnahme einen Vorteilsausgleich 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.

Gemäß derzeitiger Kostenschätzung belaufen sich die Gesamtbaukosten für die Erneuerung aller Bauwerke (Anteil DB Netz AG und Stadt) auf rd. 73.000.000 € netto. Zuzüglich 10 % Verwaltungskosten ergibt sich ein Betrag von rd. 80.300.000 €. Ausgehend von einem Kostenteilungsschlüssel von rd. 50 %, ergibt sich ein Anteil für die Stadt Köln über alle 5 Bauwerke von rd. 40.150.000 €. Zuzüglich 19 % Umsatzsteuer ergibt sich ein städtischer Anteil in Höhe von rd. 47.800.000 €. Davon entfallen rd. 35.400.000 € (rd. 74 %) auf den IV und rd. 12.400.000 € (26 %) auf den ÖV.

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.

**Bauwerk B**

Die DB Netz AG wird Anfang 2024 damit beginnen, das Bauwerk B zu erneuern. Derzeit erfolgt die Erstellung der Entwurfsplanung.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat einen entsprechenden Planfeststellungsbeschluss am 27.08.2020 gefasst.

Nach derzeitiger Prognose betragen die Nettobaukosten für die Erneuerung des Bauwerks B rd. 17.200.000 €. Zuzüglich 10 % Verwaltungskosten ergibt sich ein Betrag von 18.920.000 €. Die von der DB Netz AG übersandte Fiktivkosten- und Ablöseberechnung ergibt eine nahezu hälftige Aufteilung der Kosten. Demnach entfallen auf die DB Netz AG rd. 51 % (9.649.200 €) und auf die Stadt Köln rd. 49 % (9.270.800 €). Zuzüglich 19 % Umsatzsteuer ergibt sich ein städtischer Anteil in Höhe von rd. 11.032.300 €.

74 % des städtischen Anteils (rd. 8.163.900 €) entfallen auf den IV und 26 % des städtischen Anteils (rd. 2.868.400 €) auf den ÖV.

Der von der DB Netz AG ermittelte vorläufige Vorteilsausgleich beläuft sich auf rd. 6.900.000 €

**Förderung**

Gemäß FöRiKomStra 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. Vorteilsausgleich). Der Fördersatz beträgt 70 %.

Der kreuzungsbedingte ÖV-Anteil der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme ist nach dem ÖPNVG NRW in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten als Vorsorgemaßnahme förderfähig.

Bezogen auf die von der DB Netz AG geschätzten Gesamtkosten in Höhe von rund 18.920.000 € netto bzw. rund 22.514.800 € inklusive Umsatzsteuer ergeben sich nach Abzug aller nicht zuwendungsfähiger Anteile zum jetzigen Zeitpunkt förderfähigen Kosten in Höhe von 3.674.300 € die sich wie folgt aufteilen:

**Förderung gem. FöRiKomStra auf Basis der Bruttokosten**

Bauausgaben gesamt brutto	22.514.800 €
abzüglich kreuzungsbedingter Anteil DB	11.482.500 €
abzüglich kreuzungsbedingter Anteil ÖV (26 %)	<u>2.868.400 €</u>
IV-Anteil	8.163.900 €
abzüglich 74 % des vorläufig ermittelter Vorteilsausgleich	<u>5.106.000 €</u>
Zuwendungsfähige Bauausgaben	3.057.900 €
Voraussichtliche Förderung	2.140.500 €

**Förderung gem. ÖPNVG auf Basis der Nettokosten**

Bauausgaben gesamt netto	18.920.000 €
abzüglich kreuzungsbedingter Anteil DB (51%)	9.649.200 €
abzüglich kreuzungsbedingter Anteil IV (74%)	<u>6.860.400 €</u>

ÖV-Anteil	2.410.400 €
abzüglich 26 % des vorläufig ermittelter Vorteilsausgleich	<u>1.794.000 €</u>
Zuwendungsfähige Bauausgaben	616.400 €
Voraussichtliche Förderung	554.800 €

Insgesamt können zum jetzigen Zeitpunkt Fördermittel in Höhe von 2.695.300 € erzielt werden.

Die Mehrwertsteuer wird bei der Stadt Köln, Betrieb gewerblicher Art des Stadtbahnbaus, im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung für den ÖV-Anteil mit der Finanzverwaltung NRW verrechnet. Für die Förderung ist die gesetzliche Mehrwertsteuer nicht einzubeziehen.

Die Bezirksregierung Köln und der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) prüfen als Zuwendungsgeber im Rahmen der Zuschussmaßnahme für das Bauwerk C derzeit, ob der von der DB Netz AG am Ende der Baumaßnahme zu zahlende Vorteilsausgleich tatsächlich als Kosten Dritter von den zuwendungsfähigen Kosten abzusetzen ist. Sollte der Vorteilsausgleich nicht abzusetzen sein, hätte dies auch Auswirkungen auf die Berechnungen der zuschussfähigen Kosten des Bauwerks B.

Die Stadt Köln wird zeitnah einen Anmeldeantrag bei der Bezirksregierung Köln als Zuwendungsgeber einreichen. Beim NVR wurde bereits vorsorglich eine Rahmenanmeldung für den ÖV-Anteil aller Brückenbauwerke vorgelegt.

## Finanzierung

Wie sich der städtische Anteil auf die einzelnen Haushaltsjahre verteilt, ist noch nicht bekannt und steht in Abhängigkeit des Bauablaufs, der in der Hand der DB Netz AG als Bauherrin liegt. Es wird erwartet, dass die ersten Zahlungen an die DB Netz AG frühestens ab dem Haushaltsjahr 2024 erfolgen. Davon abhängig ist auch die Vereinnahmung der Zuwendungen und des Vorteilsausgleichs. Die Veranschlagung des städtischen Anteils (IV- und ÖV-Anteil) in Höhe von rd. 11,0 Mio. € brutto erfolgt anteilig im Teilergebnisplan 1201 - Straßen, Wege, Plätze sowie im Teilergebnisplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV (jeweils Teilplanzeile 16 – sonstige ordentliche Aufwendungen).

Die ab dem Haushaltsjahr 2024 ff. zu erwartenden Zuschüsse in Höhe von rd. 2,7 Mio. werden im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze sowie im Teilergebnisplan 1202- Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV (jeweils Teilplanzeile 2 - Zuwendungen und allgemeine Umlagen) anteilig veranschlagt. Die Veranschlagung des Vorteilsausgleichs in Höhe von rd. 6,9 Mio €, der voraussichtlich frühestens in 2025 zu erwarten ist, erfolgt anteilig in den gleichen Teilergebnisplänen in Teilplanzeile 07 - Sonstige ordentliche Erträge.

Das Dezernat für Mobilität wird im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsprozesses 2024 ff. innerhalb des dann zugewiesenen Budgets die erforderlichen Mittel, ggf. durch Umschichtungen, vorsehen.

## Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung leistet einen wesentlichen Beitrag, den Bürgerinnen und Bürgern adäquate Alternativen zur Nutzung des privaten PKW zu bieten. Dies alles trägt u.a. zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Demnach kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Eisenbahnüberführung (Bauwerke A bis E)

Anlage 2: Lageplan Deutz-Mülheimer Straße