

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Ergänzung des U-Bahn-Vertrages vom 17.09. / 24.10.1973 zur Übertragung der Federführung für die Aufzugsnachrüstungen in die Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG und Bedarfsfeststellungsbeschluss für die Vergabe der Planungsleistungen****Beschlussorgan**

Rat

| Gremium | Datum |
|----------------------------------|--------------|
| Verkehrsausschuss | 23.11.2021 |
| Bezirksvertretung 8 (Kalk) | 25.11.2021 |
| Bezirksvertretung 1 (Innenstadt) | 02.12.2021 |
| Verkehrsausschuss | |
| Finanzausschuss | 06.12.2021 |
| Rat | 14.12.2021 |

Beschluss:

1. Der Rat der Stadt Köln beschließt, den U-Bahn-Vertrag vom 17.09. / 24.10.1973 dahingehend zu ändern und zu ergänzen, dass die Planung und die Baudurchführung für den nachträglichen Einbau von 2 Aufzügen in die Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) übertragen werden. Im Hinblick auf die Kostenverteilung soll es bei den bestehenden Regelungen bleiben. Der Rat der Stadt Köln ermächtigt die Verwaltung, einen entsprechenden Nachtragsvertrag zum U-Bahn-Vertrag mit der KVB abzuschließen.
2. Der Rat der Stadt Köln stellt den grundsätzlichen Bedarf zur Vergabe von Planungsleistungen für den Einbau von jeweils 2 Aufzügen in die Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße fest. Der Beschluss umfasst zunächst, dass die KVB die Planung fortführt, die notwendigen Genehmigungen beantragt und die Planung bis zur Ausschreibung (Leistungsphase 6 der HOAI – Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) vorbereitet. Die KVB beantragt die Förderung beim Zuschussgeber.

Alternative

Der Rat der Stadt Köln übergibt die weitere Bearbeitung der genannten Maßnahmen nicht an die KVB und beschließt gleichzeitig, die Planung zum nachträglichen Aufzugseinbau der Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße zurückzustellen und an diesen Haltestellen vorerst keine Aufzüge einzubauen. Dies hat zur Folge, dass sich die Zielerreichung der Barrierefreiheit aus dem 3. Nahverkehrsplan verzögert.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretungen Innenstadt, Kalk und Mülheim uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

Ja, investiv Investitionsauszahlungen s. Text ___ €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja s. Text _____ %

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

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen _____ €
 b) Sachaufwendungen etc. _____ €
 c) bilanzielle Abschreibungen _____ €

Jährliche Folgerträge (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**

Im Zuge der Ost-West-Achse sollen die Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße mit Aufzügen barrierefrei nachgerüstet werden.

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist als gesetzliches Ziel im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgeschrieben. Beide Haltestellen befinden sich zudem auf der sogenannten Ost-West-Achse.

Die brandschutztechnische Ertüchtigung des Bestandtunnels und die rechtsrheinischen oberirdischen Abschnitte der Ost-West-Achse werden durch die KVB umgesetzt. Mit der Durchführung der Aufzugsnachrüstung durch die KVB entstehen durch eine Bündelung der Maßnahmen „brandschutztechnische Ertüchtigung“ und „Aufzugsnachrüstungen“ Synergieeffekte. Den grundsätzlichen Bedarf, die Kapazität auf der Ost-West Achse zu erhöhen, hat der Rat in seiner Sitzung am 18.12.2018 (Vorlage 3211/2018) festgestellt. Mit Vorlage 1137/2019 wurde am 21.05.2019 der Bedarfsfeststellungs- und Planungsbeschluss für den linksrheinischen Streckenabschnitt, ohne Planungsleistungen für den rechtsrheinischen Abschnitt, gefasst.

Mit Ratsbeschluss vom 26.03.2020 (Vorlage 2399/2019) wurde der KVB die Federführung für die

Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1 „Ost-West-Achse“ im rechtsrheinischen, oberirdischen Streckenabschnitt sowie für die Haltestelle Rheinenergie-Stadion (nur Haltestelle für den Sonderverkehr) übertragen. Ein entsprechender Nachtragsvertrag zum Stadtbahnvertrag wurde mit der KVB abgeschlossen.

Die Ergebnisse der Planung für die Aufzugsnachrüstungen der Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße werden dem Rat der Stadt Köln nach der Vorplanung (Leistungsphase 2 der HOAI) zur weiteren Beschlussfassung vorgelegt.

Beschreibung der vorhandenen Situation

1. Stadtbahnhaltestelle Deutz Technische Hochschule

Die Stadtbahnhaltestelle Deutz Technische Hochschule befindet sich im Bereich des Einmündungspunktes Deutz-Kalker Straße / Reitweg. Zurzeit gibt es von jeder Straßenseite der Deutz-Kalker Straße eine Zugangsmöglichkeit zur Stadtbahnhaltestelle. An jedem Zugang führen eine Fahrtreppe sowie eine feste Treppe auf die Verteilerebene. Von dort erreichen die Fahrgäste die Bahnsteige der dort verkehrenden Stadtbahnlinien 1 und 9 ebenfalls über feste Treppen und Fahrtreppen. Die Fahrebene ist bereits barrierefrei ausgebaut, so dass die Fahrgäste nahezu niveaugleich in alle Bahnen ein- und aussteigen können.

Die Haltestelle Deutz Technische Hochschule wurde vor der Pandemie von ca. 11.100 Personen pro Tag genutzt und ist insbesondere wegen der LanxessArena-Besucher*innen, der Hochschule und der Berufs- und Fachoberschule sehr bedeutsam. Um einen stufenfreien Zugang zur Haltestelle zu erreichen, ist der Einbau von zwei Aufzügen notwendig. Die Aufzüge verbinden die Fahrebene ohne einen Halt in der Verteilerebene mit der Oberfläche.

Der barrierefreie Umbau der Haltestelle wird zu einem Fahrgastzuwachs beitragen, da die Haltestelle für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Fahrgäste mit Kinderwagen, etc. zukünftig uneingeschränkt nutzbar sein wird. Hinzu kommt, dass die soziale Sicherheit für die Fahrgäste durch die Aufzüge erhöht wird. Die bisherige Situation führt den Fahrgast zwangsläufig von der Fahrebene über die Verteilerebene an die Oberfläche. Durch die erforderliche Querung der Verteilerebene ist insbesondere in den Abendstunden eine geringe soziale Kontrolle gegeben.

Aufzugsstandorte

Die beiden Aufzüge werden die Straßenebene direkt mit den beiden Seitenbahnsteigen verbinden. In Folge der Aufzugsnachrüstung muss die Haltestelle inklusive des vorhandenen Kiosks technisch ertüchtigt werden. Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden verschiedene Standorte für den nördlichen und den südlichen Aufzugstandort betrachtet. Aufgrund vieler Faktoren, wie u. a. der Lage der Stadtbahnhaltestelle zur Deutz-Kalker Straße, der umgebenden Bebauung und denkmalgeschützten Einfriedung, wurden die entwickelten Vorzugsvarianten der Aufzugsstandorte verwaltungsintern und mit der KVB bewertet und als Vorzugsvariante abgestimmt (Anlage 1).

Der nördliche Aufzugsschacht wird sich an der Straßenoberfläche in direkter Nähe des Treppenabganges zur Verteilerebene befinden. Der geplante Aufzugstandort ist an der Straßenachse ausgerichtet. Nach bisherigem Stand wird der Straßenraum im Bereich des nördlichen Aufzugs nach der Aufzugsnachrüstung in den Zustand vor der Baumaßnahme wiederhergestellt. In der Zwischenebene wird der Aufzugsschacht durch Nebenräume führen. Durch eine erforderliche Anpassung der Betriebsräume wird die Erreichbarkeit der Räume weiterhin gegeben sein (s. Anlage 2). In der Fahrebene wird sich der Aufzug am östlichen Bahnsteigende (s. Anlage 3) befinden. Die Einfriedung des angrenzenden Friedhofs wird auf der Liste Kölner Baudenkmäler geführt. Dies muss in der weiteren Planung mitberücksichtigt und das Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege weiterhin an der Abstimmung beteiligt werden.

Der südliche Aufzugsschacht ist in dem Bereich der Schrägparkplätze neben dem Gehweg auf Höhe

der Deutz-Kalker Straße Hausnummern 56-60 vorgesehen. Dadurch werden Parkplätze und mindestens ein Baum (Stammdurchmesser ca. 20 cm) entfallen. Eine Umgestaltung des Straßenraumes soll nur in dem unmittelbar an den Aufzugsstandort angrenzenden Bereich erfolgen (s. Anlage 1). Aus Gründen der besseren Integration des Aufzuges in das vorhandene Straßenbild, wird die Einhausung des Aufzugs in der Straßenebene parallel zur Bordsteinkante ausgerichtet. Der Aufzugsschacht selbst wird an der Bahnsteigkante ausgerichtet. In der Fahrebene wird sich der Aufzug im Bereich des vorhandenen Zwischenpodests befinden. Das Podest wird zum Teil entfernt, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in den Aufzug ohne Rampe zu gewährleisten. Um eine möglichst große Durchgangsbreite im Bereich des Zwischenpodests zu erhalten, ist der Aufzug an der Bahnsteigkante bzw. Wand der Haltestelle auszurichten (s. Anlage 3). In der Verteilerebene wird der Aufzugsschacht Nebenräume kreuzen, die entsprechend angepasst werden müssen (s. Anlage 2). Der Planungsraum für die Anpassung der betroffenen Rad- und Fußverkehrsanlagen im Bereich des nördlichen Aufzugstandortes und die Radverkehrsführung im Bereich des südlichen Aufzugsstandortes werden im weiteren Prozess mitbetrachtet und genau festgelegt.

Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit werden die Fahr-, die Verteilerebene und die Straßenoberfläche zusätzlich mit Bodenindikatoren nachgerüstet.

Brandschutz

Im Rahmen der Aufzugsnachrüstung der Stadtbahnhaltestelle müssen aufgrund der baulichen Veränderungen zusätzliche brandschutztechnische Maßnahmen an der Stadtbahnhaltestelle inklusive des Kiosks durchgeführt werden. Voraussichtlich müssen die Türen und die Deckenverkleidungen erneuert werden, um den Brandschutz in der Haltestelle nach neuem Standard zu erfüllen. Details zu den erforderlichen Maßnahmen werden im Rahmen eines noch zu erstellenden Brandschutzkonzeptes festgestellt.

2. Stadtbahnhaltestelle Fuldaer Straße

Die Stadtbahnhaltestelle Fuldaer Straße befindet sich an der Fuldaer Straße im Bereich zwischen der Geraer Straße und des Höhenberger Kirchwegs. Das Haltestellenbauwerk kreuzt die Fuldaer Straße unterirdisch. Das Bauwerk besteht aus den überdachten Haltestellenzugängen in der Straßenebene und der Fahrebene. Die beiden Bahnsteige in der Fahrebene sind jeweils über eine Kombination aus fester Treppe und Fahrtreppe, die in beide Richtungen zu befahren ist, erreichbar. Am Ende der beiden Treppenanlagen befindet sich jeweils ein Zwischenpodest, von dem über vier Treppenstufen die Bahnsteige zugänglich sind. Von dort erreichen die Fahrgäste die Bahnsteige der dort verkehrenden Linie 1. Von den Bahnsteigen können die Fahrgäste nahezu niveaugleich in alle Bahnen ein- und aussteigen.

Die Haltestelle Fuldaer Straße wurde vor der Pandemie von ca. 5.200 Fahrgästen pro Tag genutzt. Um einen stufenfreien Zugang zu der Haltestelle zu erreichen, ist der Einbau von zwei Aufzügen notwendig. Die Aufzüge verbinden die Fahrebene mit der Oberfläche. Aufgrund des barrierefreien Umbaus ist ein Fahrgastzuwachs an der Haltestelle zu erwarten.

Bei den Planungen der Haltestellenbauwerke in den 1970er Jahren wurde das Thema soziale Sicherheit im Vergleich zu heute nur wenig berücksichtigt. Die überdachten Haltestellenzugänge der Haltestelle Fuldaer Straße sind in der Straßenebene verwinkelt und nur schlecht einsehbar, so dass eine soziale Kontrolle nicht gegeben ist. Durch einen nachträglichen Einbau von Aufzügen an der Haltestelle Fuldaer Straße, erhöht sich die Sicherheit für die Fahrgäste bei der Nutzung der Aufzüge erheblich. Die Aufzüge werden so angeordnet, dass der Ein- und Ausstiegsbereich gut einsehbar ist.

Aufzugsstandorte

Es wurden unterschiedliche Varianten für die Aufzugsstandorte im Vorfeld untersucht. Bei der Abstimmung verwaltungsintern und mit der KVB wurden Vorzugsvarianten für die Aufzugsstandorte

festgelegt.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite vom Haltestellengebäude befindet sich ein überdachter Wartebereich für die Bushaltestelle Fuldaer Straße. Die vorgesehenen Standorte der Aufzüge befinden sich im rückwärtigen Bereich des Unterstandes im Anschluss an den angrenzenden Spielplatz (Anlage 4).

In der Fahrebene sind die favorisierten Aufzugsstandorte am östlichen Ende des genutzten Bahnsteigs. Im Anschluss des genutzten Bahnsteigbereichs befindet sich derzeit eine nicht genutzte Bahnsteigfläche (s. Anlage 5).

Um eine vollständige Barrierefreiheit der Haltestelle zu erreichen, müssen taktile Bodenleitelemente nachgerüstet werden.

Brandschutz

Im Rahmen der Aufzugsnachrüstung der Stadtbahnhaltestelle müssen aufgrund der baulichen Veränderungen zusätzliche brandschutztechnische Maßnahmen an der Stadtbahnhaltestelle und am Kiosk durchgeführt werden. Details zu den erforderlichen Maßnahmen werden im Rahmen eines noch zu erstellenden Brandschutzkonzeptes festgestellt.

Aufzüge

Bei beiden Haltestellen sind die Aufzüge als maschinenraumlose Seilaufzüge mit einer Kabinengröße von 1,10 m x 2,10 m geplant. Die Rohbaumaße des Aufzugsschachts betragen 2,00 m x 2,70 m. Die Förderhöhe der beiden Aufzüge beträgt jeweils ca. 11,0 m. Der Rohbauschacht wird als senkrechte Verbindung zwischen Fahrebene und Straßenebene hergestellt. In diesen Schacht werden das Traggerüst und der Aufzug inklusive der kompletten Maschinenteknik eingebracht. Der Aufzugsantrieb sitzt im Schachtkopf. Geplant sind transparente Aufzüge mit Glasscheiben in den Kabinenseitenwänden und dem Schachtgerüst. Die Öffnungsbreite der Tür beträgt 1,00 m. Die Detailsausstattung der Aufzüge wird mit den Behindertenverbänden im Rahmen der Anhörung nach Behindertengleichstellungsgesetz abgestimmt.

Externe Vergaben

Bei den extern stufenweise zu vergebenden Leistungen handelt es sich voraussichtlich um folgende Gewerke / Leistungen:

- Objektplanung Ingenieurbauwerke
- Objektplanung Verkehrsanlagen
- Objektplanung Gebäude durch ein qualifiziertes Architekturbüro
- Objektplaner Freianlage durch einen qualifizierten Freiraumplaner (nur Fuldaer Straße)
- Fachplanung Tragwerksplanung
- Fachplanung Technische Ausrüstung
- Projektsteuerung
- Bauüberwachung / Bauoberleitung
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination
- Brandschutzgutachter
- Prüfstatiker
- Ökologische Bauüberwachung
- Baugrund- / Bodengutachten
- Erdungs- und Blitzschutzgutachten
- Beweissicherung
- Untersuchung Grünbelange

Die KVB übernimmt die Koordinierung und abschließende einvernehmliche Abstimmung der gesamten Planung mit der Stadt Köln.

RPA

Dem Rechnungsprüfungsamt wurde die Bedarfsprüfung für die freiberuflichen Leistungen und die Liefer- und Gutachterleistungen für die Planung der Aufzugsnachrüstung der Stadtbahnhaltestelle Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße in Höhe von rund 5,03 Mio. € netto zur Prüfung eingereicht.

Das Rechnungsprüfungsamt hat eine abschließende Stellungnahme verfasst, die als Anlage 6 beigefügt ist.

Änderung des U-Bahn-Vertrages

Im U-Bahn-Vertrag vom 17.09. / 24.10.1973 ist eine grundsätzliche Aufgaben- und Kostenteilung zwischen der Stadt Köln und der KVB für die bis zum damaligen Zeitpunkt geplanten ebenerdigen Strecken sowie den U-Bahn- und Hochbahnstrecken festgelegt worden. Im Rahmen der Barrierefreiheit soll für die Aufzugsnachrüstungen in den zwei unterirdischen Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße auf der Ost-West-Achse eine ergänzende bzw. eine vom Grundsatz abweichende Vereinbarung getroffen werden.

Vertraglich geregelt ist grundsätzlich, dass die Stadt Köln für die Erstellung von Bauwerken mit den erforderlichen Zugängen und Einrichtungen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt. Während die KVB generell für die Erstellung und Finanzierung von Betriebseinrichtungen zuständig ist und die damit verbundenen Kosten übernimmt. Demnach ist die Verwaltung für die Errichtung der geplanten Aufzugsnachrüstungen an den Haltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße verantwortlich. Zwischen KVB und Stadt Köln besteht Einvernehmen, diese Zuständigkeiten durch einen noch abzuschließenden Nachtragsvertrag an die KVB zu übertragen, da Synergieeffekte zwischen Aufzugsnachrüstung, brandschutztechnischer Nachrüstung und dem Fahrbetrieb der KVB bestehen.

Kosten, Förderung und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Aufzugsnachrüstung bei den Stadtbahnhaltestellen Deutz Technische Hochschule und Fuldaer Straße einschließlich der brandschutztechnischen Anpassung der Haltestellen betragen nach einem ersten prognostizierten Kostenorientierungswert 20,3 Mio. € netto, der aus vergleichbaren Maßnahmen beruht. Hierin enthalten sind die jeweiligen Planungskosten.

Das geschätzte Gesamtvolumen der für die Planung zu vergebenden Ingenieurverträge und Planungsleistungen beträgt rd. 5,03 Mio. € netto. Die von der Stadt zu übernehmenden Planungskosten werden nach Ergänzung des U-Bahn-Vertrages an die KVB erstattet. Ferner erhält die KVB auf die Fremdleistungen eine 7%ige Pauschale i. H. v. rd. 0,35 Mio. € netto für interne Planungs-, Bauüberwachungs- und Verwaltungsleistungen.

Für den städtischen Haushalt ergibt sich im Zusammenhang mit den zu erbringenden Planungsleistungen folgende Belastung:

| | |
|--|--------------------|
| Planungskosten | 5,03 Mio. € |
| <u>zuzüglich 7 % Pauschale auf Fremdleistungen</u> | <u>0,35 Mio. €</u> |
| Zwischensumme | 5,38 Mio. € |
| <u>zuzüglich 19 % MwSt.</u> | <u>1,02 Mio. €</u> |
| Summe rund | <u>6,40 Mio. €</u> |

Die Zahlungen an die KVB stehen mit Abschluss der Planungen der externen Ingenieurbüros an. Die

entsprechenden investiven Auszahlungen i. H. v. rund 6,40 Mio. € wird das Dezernat für Mobilität im Rahmen des Haushaltsplan-Anmeldeverfahrens 2023 ff. bei der Finanzstelle 6903-1202-0-5200 Ost-West-Stadtbahn im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8 bedarfsgerecht berücksichtigen.

Die Förderung der Maßnahme soll im Rahmen der Gesamtmaßnahme Kapazitätserweiterungen auf der Ost-West Achse zwischen Bensberg und Weiden West erfolgen. Das Projekt wurde für eine Förderung nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) in Verbindung mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einem Fördersatz von bis zu 95 % auf die zuwendungsfähigen Kosten angemeldet und in „Zeile c“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen. Nach einer standardisierten Bewertung auf Basis der Entwurfsplanung aller Projektbausteine stellt die KVB einen Finanzierungsantrag für das Gesamtprojekt.

Nach Abschluss der Entwurfsplanung liegen durch die Kostenberechnung belastbarere Werte vor. Die Kostenberechnung wird dem Rat der Stadt Köln in einer weiteren Beschlussvorlage über die Durchführung der Maßnahmen vorgelegt.

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.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

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

Die hier dargestellte Maßnahme fördert eine verkehrssichere und bedarfsgerechte Infrastruktur und trägt somit zur Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei. Dies ist systemimmanent und fördert eine effiziente sowie ressourcenschonende Verkehrsabwicklung. Somit trägt dies zu einer Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

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

Anlagen

Anlage 1: Technische Hochschule Deutz Lageplan Straßenebene

Anlage 2: Technische Hochschule Deutz Lageplan Verteilerebene

Anlage 3: Technische Hochschule Deutz Lageplan Bahnsteigebene

Anlage 4: Fuldaer Straße Lageplan Straßenebene

Anlage 5: Fuldaer Straße Lageplan Bahnsteigebene

Anlage 6: Stellungnahme RPA