

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Kapazitätserweiterungen auf den Linien 4, 13 und 18  
Baubeschluss für den Ausbau der Bahnsteige der Haltestellen der Bauphase 1 auf eine  
Nutzlänge von 60 m****Beschlussorgan**

Rat

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	23.11.2021
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	06.12.2021
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	06.12.2021
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	06.12.2021
Rat	14.12.2021

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Köln beschließt - vorbehaltlich des rechtskräftigen Baurechts, vorbehaltlich des Vorliegens des Bewilligungsbescheides über die Gewährung von Zuschüssen nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG) oder alternativ vorbehaltlich der Genehmigung des Zuschussgebers zu einem vorzeitigen zuwendungsunschädlichen Baubeginn der Maßnahme beziehungsweise einer Vorsorgemaßnahme – im Rahmen der Kapazitätserweiterungen auf den Linien 4 und 13 den Ausbau der Bahnsteige der 5 Haltestellen Aachener Str./Gürtel, Wüllnerstraße, Dürener Str./Gürtel, Im Weidenbruch und Mülheim Berliner Straße (Bauphase 1) auf eine Nutzlänge von 60 m sowie die Erstattung des städtischen Eigenanteils an den Investitionskosten in Höhe von rd. 690.000 € an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Die Maßnahme wird von der KVB durchgeführt.

Gleichzeitig beschließt der Rat der Stadt Köln im Haushaltsjahr 2021 die Freigabe einer investiven Verpflichtungsermächtigung zu Lasten des Haushaltsjahres 2022 in Höhe von 690.000 € für die o.g. Maßnahme im Teilfinanzplan 1202, Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, bei der Finanzstelle 6903-1202-0-9003, L 4, 13 u. 18 - Bst.-Verlängerung, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen.

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

ja / nein

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	690.000_€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2026**

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	<u>53.200</u> €

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr: 2026**

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	<u>35.600</u> €

**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**

In den zurückliegenden Jahren sind die Fahrgastzahlen der Linien 4, 13 und 18 stark angestiegen. In der Folge übersteigt die Nachfrage, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten auf größeren Streckenabschnitten, die derzeitigen Kapazitäten. Da Taktverdichtungen aufgrund nicht zur Verfügung stehender Fahrplantrassen nicht möglich sind, sollen die notwendigen zusätzlichen Platzkapazitäten durch ein geändertes Fahrzeugkonzept zur Verfügung gestellt werden. Das Fahrzeugkonzept sieht den Einsatz von ca. 70 m langen Zügen vor. Die Beschaffung dieser hochflurigen Stadtbahnwagen wird dem Rat mit separater Vorlage-Nr. 3243/2020 zur Entscheidung vorgelegt. Mit dem Einsatz der neuen Züge lässt sich die Kapazität um rund 20 % erhöhen. Voraussetzung für diese Umsetzung sind Bahnsteige mit einer Länge von mindestens 60 m. Dafür wird die KVB die 17 Haltestellen Aachener Str./Gürtel, Wüllnerstraße, Dürener Str./Gürtel, Sülzgürtel, Thielenbruch, Vischeringstraße, Wichheimer Straße, Schlebusch, Odenthaler Straße, Leuchterstraße, Am Emberg, Im Weidenbruch, Mülheim Berliner Straße, Von-Sparr-Straße, Keupstraße, Grünstraße und Stegerwaldsiedlung verlängern.

Die Federführung für Planung und Umsetzung der Ausbaumaßnahmen wurden der KVB durch den Rat der Stadt Köln mit den Vorlagen 2723/2018 und 2662/2019 übertragen.

Die KVB wird die Maßnahme in Abstimmung mit der Stadt Köln durchführen und die Stadt Köln fortlaufend über den aktuellen Sachstand der Planung, der Ausführung, der Kosten sowie der

Terminprognose informieren sowie Gelegenheit zur Einsicht in die entsprechenden Unterlagen geben.

## **Bauphasenweise Einholung der Baubeschlüsse**

Für die Einholung eines Baubeschlusses ist die Planungstiefe des Abschlusses der Entwurfsplanung der Leistungsphase 3 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) erforderlich. Die Leistungsphase 3 HOAI wird für die einzelnen Haltestellen des Projektes nach und nach erreicht und wird für alle Haltestellen erst in einigen Jahren vorliegen. Um Einschränkungen für die Fahrgäste während der baulichen Umsetzung möglichst gering zu halten und um eine gleichmäßige Auslastung der KVB-Baukapazitäten sicher zu stellen, soll der Umbau der Haltestellen zwischen 2022 und 2026 in vier Bauphasen erfolgen. Für jede dieser Bauphasen wird ein gesonderter Baubeschluss eingeholt. Die erste Bauphase umfasst dabei 5 Haltestellen. Es ist geplant, in 2022 einen weiteren Baubeschluss für die Haltestellen der Bauphasen 2 und 3 und in 2023 einen Baubeschluss für die Haltestellen der Bauphase 4 einzuholen.

## **Bauzeiten und Bauphasen**

Die Einteilung der Haltestellen in vier Bauphasen richtet sich nach dem Planungs- und Umsetzungsaufwand sowie dem zu erwartenden Aufwand für die Genehmigungsverfahren. Eine Bauphase besteht jeweils aus drei bis fünf Haltestellen. Dabei dient die derzeitige Einteilung der Bauphasen nur einer ersten Orientierung. Ausschlaggebend für den konkreten Umsetzungszeitpunkt sind vor allem möglichst geringe Einschränkungen aufgrund der Bautätigkeiten für die Fahrgäste und eine optimierte Integration der Bauabläufe in freie Kapazitäten der Bauabteilungen der KVB. Ersteres wird durch die Ausnutzung ohnehin anstehender Streckensperrungen erreicht, sodass zusätzliche Streckensperrungen aufgrund des Bahnsteigausbaus teilweise vermieden werden können.

## **Bauphase 1**

In der ersten Bauphase sollen die Haltestellen Aachener Str./Gürtel, Dürener Str./Gürtel, Wüllnerstraße, Im Weidenbruch und Mülheim Berliner Straße umgebaut werden. Der Ausbau der Haltestellen umfasst alle zwingend erforderlichen Maßnahmen, damit die ca. 70 m langen Züge eingesetzt werden können. Im Wesentlichen sind dies die Verlängerung der Bahnsteige, die entsprechende Anpassung von Zuwegungen, Gleis- und Fahrbahnquerungen sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagen. Darüber hinaus wird die Bahnsteigbeleuchtung auf Energiesparsysteme umgerüstet und die Blindenleitsysteme auf den aktuellen Standard angepasst. Die Verlängerungen der zwei Bahnsteige an den Haltestellen Dürener Str./Gürtel und Wüllnerstraße erfolgt mit dem geringstmöglichen Aufwand, da hier eine Überplanung der Haltestellen im Rahmen des barrierefreien Gürtelausbaus zu erwarten ist. Auf diese Vorabmaßnahme kann nicht verzichtet werden, da der Einsatz der neuen längeren Fahrzeuge ab 2026 zeitlich deutlich vor dem zu erwartenden Gürtelausbau liegt.

## **Genehmigungsverfahren**

Für die Haltestellen der Bauphase 1 sind Genehmigungen nach § 9 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erforderlich. Die Bau- und Betriebsgenehmigungen für drei der fünf Haltestellen liegen vor, ein Genehmigungsantrag wird derzeit bei der Bezirksregierung bearbeitet und die Genehmigungsunterlagen einer weiteren Haltestelle werden derzeit zusammengestellt.

Für den Ausbau der Bahnsteige an den Haltestellen der Bauphasen 2-4 sind je nach Maßnahmenumfang Genehmigungen nach § 60 Straßenbahn-Bau und Betriebsordnung (BOStrab), § 9 oder § 28 PBefG erforderlich. Die Anträge werden nach abschließender Abstimmung mit den betroffenen Ämtern der Stadtverwaltung bei der Bezirksregierung eingereicht. Für jede Haltestelle wird eine Umwelt-

verträglichkeitsstudie durchgeführt, in der die Eingriffe in Flora und Fauna bewertet werden. Entsprechende Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen werden ermittelt und im Rahmen der Umsetzung durchgeführt.

## Kosten und Förderung

Der prognostizierte Kostenorientierungswert der Bahnsteigverlängerung für alle 17 Haltestellen beträgt rd. 13,1 Mio. € netto. Die Kosten für Bauphase 1 werden auf Basis der Kostenberechnung auf rund 1,47 Mio. € geschätzt. Für die Bauphasen 2 bis 4 ergibt sich aktuell ein prognostizierter Kostenorientierungswert i.H.v. 11,63 Mio. €.

Zusätzlich bedarf es einer softwaremäßigen Überarbeitung von 74 Lichtsignalanlagen entlang der Linien 4, 13 und 18. Hier ist in Summe mit Investitionen in Höhe von ca. 0,55 Mio. € zu rechnen. Abzüglich einer zu erwartenden Förderung in Höhe von 90 % ergibt sich ein Eigenanteil von ca. 55.000 €. Die Programmierung der Lichtsignalanlagen erfolgt kurz vor Inbetriebnahme der Langzüge, so dass diese Mittel ab 2026 benötigt werden.

Nach dem Stadtbahnvertrag vom 03.09./09.09.1991 umfasst der zu finanzierende städtische Maßnahmenanteil grundsätzlich die Ingenieurbauwerke einschließlich der Haltestellen, der Leiteinrichtungen und deren Möblierung sowie die Lichtsignalanlagen der Straßenführung. Die Betriebstechnik einschließlich bahnspezifischer Signalanlagen wird von der KVB umgesetzt und finanziert.

Nach dieser Aufteilung ergibt sich für die Stadt Köln ein Gesamtkostenanteil für die 5 Haltestellen der Bauphase 1 in Höhe von 1,24 Mio. € netto und 0,23 Mio. € netto für die KVB. Der Maßnahmenanteil der Stadt Köln wird der KVB inklusive eines pauschalen Planungskostenzuschlags auf die Gesamtkosten von 7 % in Höhe von rund 0,09 Mio. € netto für Planungs-, Bauüberwachungs- und Verwaltungsleistungen erstattet.

Die Maßnahme ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG) förderfähig; der Fördersatz beträgt bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die KVB hat die Fördermittel beantragt und geht derzeit von zuwendungsfähigen Kosten von rund 1,17 Mio. € netto aus. Es werden Fördermittel für die Baukosten in Höhe von rd. 1,05 Mio. € netto (anteilig Stadt Köln 0,89 Mio. €; KVB: 0,16 Mio. €) erwartet. Diese Fördermittel werden von der KVB vereinnahmt. Der städtische Anteil an der Förderung wird entsprechend weitergegeben.

Der Finanzierungsantrag für die oberirdischen Haltestellen auf allen Linien wurde vorsorglich am 16. April 2021 durch die KVB beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) eingereicht. Für die 3 Haltestellen Aachener Str./Gürtel, Dürener Str./Gürtel und Wüllnerstraße/Gürtel ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Förderung nicht möglich, da die Zuwendungsvoraussetzungen, insbesondere zur „Barrierefreiheit“, nicht vollständig erfüllt werden. Daher wurde für diese 3 Haltestellen beim NVR ein Antrag auf Genehmigung einer Vorsorgemaßnahme gestellt. Die Vorsorgemaßnahme wurde vom NVR bereits kurzfristig genehmigt. Hierdurch kann mit dem Bau der 3 Haltestellen zuwendungsunschädlich begonnen werden.

Vorsorgemaßnahmen sind einzelne Bauleistungen, die aus bautechnischen, baubetrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich mit einem Bauvorhaben (Erstvorhaben) ausgeführt werden, deren Nutzen allerdings erst mit der Realisierung eines späteren Bauvorhabens (Zweitvorhaben) gegeben ist.

Als Erstvorhaben werden die Bahnsteigverlängerungen als „Bauzwischenzustand“ bzw. als vorgezogene Baumaßnahme der KVB AG mit dem Zweck, bereits vor dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen längere Fahrzeuge einsetzen zu können, dargestellt. Das Zweitvorhaben ist der nachlaufende barrierefreie Ausbau der Haltestellen durch die Stadt Köln.

Die zuvor genannte Vorsorgemaßnahme der 3 Haltestellen umfasst Gesamtkosten in Höhe von rd. 0,22 Mio. € netto, hiervon entfallen 0,21 Mio. € netto auf die städtischen Gewerke und 0,01 Mio. € netto auf die KVB-Betriebstechnik. Den Anteil der Stadt Köln für die städtischen Gewerke i.H.v.

0,21 Mio. € netto zuzüglich 7 % Zuschlag, somit rund 0,23 Mio. €, stellt die KVB AG direkt im Anschluss an die Baumaßnahme in Rechnung. Die entsprechenden Fördermittel werden nach der Bewilligung abgewickelt. Der zuvor genannte städtische Eigenanteil von 0,23 Mio. € ist in der unten ausgewiesenen Zwischensumme des Gesamtkostenanteils der Stadt Köln von 1,33 Mio. € bereits berücksichtigt. Gleiches gilt für die erwarteten Fördermittel, die in dem unten ausgewiesenen Zuschuss von 0,89 Mio. € enthalten sind.

Für die weiteren Bauphasen bzw. die weiteren eingeplanten Fördermaßnahmen zur Kapazitätserweiterung auf den Linien 4, 13 und 18, ist eine Behandlung als Vorsorgemaßnahme nicht erforderlich.

Die Stadt Köln erstattet der KVB AG für die Bauphase 1 insgesamt den folgenden Eigenanteil:

Gesamtkostenanteil Stadt Köln	1,24 Mio. €
<u>zuzüglich 7 % Zuschlag</u>	<u>0,09 Mio. €</u>
Zwischensumme	1,33 Mio. €
<u>zuzüglich 19 % MwSt.</u>	<u>0,25 Mio. €</u>
Zwischensumme	1,58 Mio. €
<u>abzüglich Zuschuss</u>	<u>0,89 Mio. €</u>
Eigenanteil Brutto rund	<u><b>0,69 Mio. €</b></u>

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.

## Finanzierung

Die im Haushaltsjahr 2021 erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen i.H.v. 690.000 € stehen im HPL 2020/2021 im Teilfinanzplan 1202, Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV bei der Finanzstelle 6903-1202-0-9003, L4, 13 u. 18, Teilplanzeile 8 Auszahlungen für Baumaßnahmen, bereit. Die in 2022 entsprechend benötigten Auszahlungsermächtigungen wurden an gleicher Stelle im HPL-Entwurf 2022 berücksichtigt.

Die mit der Maßnahme nach Fertigstellung ab 2026 verbundenen bilanziellen Abschreibungen in Höhe von 53.200 € (Abschreibungsdauer 25 Jahre) und die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten in Höhe von 35.600 € (gleiche Laufzeit) wird das Dezernat für Mobilität im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsprozesses 2026 ff innerhalb des dann jeweils zugewiesenen Budgets, ggf. durch Umschichtungen, vorsehen.

## Rechnungsprüfungsamt

Die Kostenberechnung der Maßnahme wurde dem Rechnungsprüfungsamt vorgelegt. Die Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamtes ist der Anlage 3 zu entnehmen.

## Erläuterungen zu den Auswirkungen auf den Klimaschutz

Das Dezernat für Mobilität verfolgt im Rahmen seiner Dezernatsstrategie 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 bewert-

tet.

## **Dringlichkeit**

Mit Beschluss 3243/2020 vom 09.11.2021 wurde die Beschaffung und Finanzierung von verlängerten Stadtbahnwagen für die Kapazitätserweiterungen auf den Linien 4, 13 und 18 bis zum Jahr 2026 beschlossen. Um den vorgesehen Zeitplan für den hierfür erforderlichen Ausbau der Bahnsteige der Haltestellen dieser Linien im Zeitraum 2022 bis 2026 ohne Termin- und Kostenrisiko einhalten zu können, ist es zwingend erforderlich mit der ersten Bauphase im II. Quartal 2022 zu beginnen. Bei einem späteren Baubeginn können zudem in 2022 anstehende Liniensperrpausen der KVB nicht genutzt werden, so dass es zu zusätzlichen Einschränkungen für die Fahrgäste in den Folgejahren kommen würde. Entsprechend ist eine Beschlussfassung in der Sitzung des Rates der Stadt Köln am 14.12.2021 dringend erforderlich, um den Terminplan der Maßnahme und den angesetzten Kostenrahmen nicht zu gefährden.

**Anlage 1** Übersichtslageplan

**Anlage 2** Lagepläne

2.1 Aachener Str./Gürtel

2.2 Wüllnerstraße

2.3 Dürener Str./Gürtel

2.4 Mülheim Berliner Str

2.5 Im Weidenbruch

**Anlage 3** Stellungnahme RPA