



## Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	08.04.2008	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen  
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage  
nach § 4 der Geschäftsord-  
nung

Stellungnahme zu einem  
Antrag nach § 3 der Ge-  
schäftsordnung

### Planung 2. Baustufe Nord-Süd-Stadtbahn

#### Anfrage:

Die Planungen der 2. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn sehen unter anderem die Anbindung an die bestehende Stadtbahnstrecke am Gustav-Heinemann-Ufer vor. Dafür soll die Stadtbahn oberirdisch das Gustav-Heinemann-Ufer kreuzen, um mit der Rheinuferstrecke verbunden zu werden. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Nord-Süd-Stadtbahn auch weiter in Richtung Süden verkehren kann. Durch die Art der Verkehrssteuerung kann es während der Spitzenbelastungsstunden zu kleineren Staus kommen. Die bisherigen Stellungnahmen des Landesverkehrsministeriums besagten, dass eine hiervon abweichende Planung förderschädlich sei. Nunmehr soll es Signale des Landesverkehrsministeriums geben, die auch eine geänderte Planung förderwürdig erscheinen lassen. Hierzu ergeben sich aus Sicht der SPD-Fraktion folgende Fragen, die seitens der Verwaltung kurzfristig zur folgenden Ausschusssitzung beantwortet werden sollen:

1. Gibt es eine offizielle Stellungnahme des Landesverkehrsministeriums zur Möglichkeit der förderunschädlichen Neuplanung der 2. Baustufe? Falls nein: Beabsichtigt die Verwaltung, eine aktuelle Stellungnahme einzuholen?
2. Ergeben sich hieraus Möglichkeiten der unterirdischen Verkehrsführung auf dem Gustav-Heinemann-Ufer, die vom Land gefördert würden?
3. Wie verändern sich die finanziellen Rahmenbedingungen für die Stadt durch eventuelle Neuplanungen?

4. Wann wäre die voraussichtliche Fertigstellung der Baustufe 2 und ist sicherzustellen, dass diese zeitgleich mit der 1. Baustufe in Betrieb geht?

**Antwort der Verwaltung:**

Zu 1:

Eine Stellungnahme des Landesverkehrsministeriums zur Neuplanung der 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn liegt nicht vor.

Für die bestehende, vom Rat beschlossene Planung, die auch Grundlage des seitens der Stadt Köln eingereichten und durchgeführten Planfeststellungsverfahrens war, liegt seit 2007 das Baurecht vor.

Im Planfeststellungsbeschluss wurde der Vorrang der Stadtbahn festgelegt. Das zur Planfeststellung gehörende Verkehrsgutachten der Stadt Köln zeigt allerdings gleichzeitig auf, dass zu bestimmten Zeiten Stauerscheinungen auf dem Gustav-Heinemann-Ufer nicht ausgeschlossen werden können.

Die Stadt Köln und die KVB haben daher vereinbart, zeitnah ein zusätzliches Gutachten zu beauftragen, in dem geklärt werden soll, ob weitere Maßnahmen zur Optimierung der Querungssituation sinnvoll sind. Neben verkehrlichen Maßnahmen an der bestehenden Straße wäre dabei auch die Tieflage der Straße als mögliche Variante denkbar.

Eine Anfrage an das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW über die mögliche Förderfähigkeit dieser Maßnahmen ist nach Einschätzung der Verwaltung nur sinnvoll, wenn vorher die Varianten inklusive ihrer verkehrlichen, städtebaulichen, bautechnischen und vor allem kostenmäßigen Auswirkungen sowie ihres Einflusses auf den Nutzen-Kosten-Faktor der Nord-Süd Stadtbahn untersucht werden. Ohne diese Erkenntnisse wären derzeit keine konkreten Aussagen möglich.

Zu 2:

In einem aktuellen Schreiben verweist der Verkehrsminister auf die notwendige Gesamtbetrachtung aller drei Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn, die auch unter Zugrundelegung der bekannten Kostensteigerungen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ermöglichen würde. Der Minister verweist weiterhin auf eine beabsichtigte Kostendeckelung der Gesamtmaßnahme. Aus Sicht der Verwaltung ist daher auf Grund der bereits jetzt vorliegenden Kostenentwicklung der Nord-Süd Stadtbahn derzeit zu befürchten, dass eine Veränderung der aktuellen Planung der zweiten Baustufe mit Tieferlegung der Stadtbahn im Rahmen der Nord-Süd Stadtbahn keine Fördermittel erhalten kann.

Zu 3:

Auf Basis der hier angesprochenen Deckelung der Kosten wären Mehrkosten aus Planungsänderungen, die bei einer planfreien Querung des Gustav-Heinemann-Ufers zweifelsfrei in erheblichen Umfang eintreten werden, durch die Stadt Köln gemäß

dem Nord-Süd Stadtbahn Vertrag selbst zu tragen. Dies bedeutet die Mehrkosten wären in deutlich zweistelliger Millionenhöhe aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren.

Zu 4:

Jegliche Planung, die die Stadtbahntrasse verändert, hätte unweigerlich eine erhebliche zeitliche Verzögerung der Inbetriebnahme der zweiten Baustufe zur Folge. Nach entsprechender Beschlussfassung und Abstimmung der Planung wäre ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Gleichfalls wäre die Finanzierung sicherzustellen. Nach aktuellem Sachstand wäre dann eine gemeinsame Inbetriebnahme von 1. und 2. Baustufe nicht mehr möglich. Je nach Verlauf des Genehmigungsverfahrens bzw. der weiteren Projektdurchführung mit einem komplizierten Tiefbauvorhaben unmittelbar an der Südbrücke bzw. am Rheinufer kann sich ggf. eine Verzögerung durchaus in der Größenordnung von ca. 1,5 bis 2 Jahren ergeben. Die Vorteile der Nord-Süd Stadtbahn mit einer Einbindung der Stadtbahnlinie 16 könnten auf absehbare Zeit nicht genutzt werden.