



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2017/1666

Der Oberbürgermeister

V/66-66-sy

Dezernat/Fachbereich/AZ

30.05.17

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	19.06.2017	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	26.06.2017	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	27.06.2017	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	10.07.2017	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Machbarkeitsstudie B8/Europaring zur Stadtbahntrasse und Planungsbeschluss zum Umbau B8/Küppersteg

**Beschlussentwurf:**

1. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden zur Kenntnis genommen.
2. Die weiteren Planungen zum Umbau der Unterführung Küppersteg können losgelöst von einer momentanen Entscheidung zur Stadtbahn weiter vorangebracht werden.
3. Der vorgelegten Planung zum Umbau der B8/Küppersteg wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, gemäß Beschlusspunkt 3 die weitere Ausführungsplanung zu beauftragen.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung  
Deppe

**Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage**

**Ansprechpartner/in / Fachbereich / Telefon: Herr Syring/ FB 66 / 406 - 66 00**

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

**A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):**

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

**B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:**

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

Unterführung B8 Küppersteg - 66511205021116

2017: 115.000 Euro

2018: 500.000 Euro

2019: 1.000.000 Euro

2020: 1.500.000 Euro

**C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteln:**

(Veränderungsmitteln/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

**kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:**

**D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):**

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

**E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):**

**Umbau B8/ Küppersteg**

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[nein]	[ja]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			
Im Rahmen der durchzuführenden Bauarbeiten und Umleitungen in Küppersteg.			

**F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:**

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja]	[ja]	[nein]	[ja]

## **Begründung:**

### 1. Ausgangslage

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) erwägt die Verlängerung einer Stadtbahnlinie über die Haltestelle „Wiener Platz“ hinaus auf Kölner Stadtgebiet (s. Anlage 1). Hierdurch sollen die Stadtteile Stammheim und Flittard an das stadtweite Stadtbahnnetz von Köln angebunden werden.

Der Rat hat die Verwaltung durch Beschluss des Antrags der SPD-Fraktion (s. Antrag Nr. 2015/0858 v. 11.11.2015 - Stadtbahn-Anbindung bis zum Chempark) beauftragt, ein Szenario zu entwickeln, wie eine eventuelle Stadtbahntrasse bis zum Chempark geführt und auch weiter in Richtung Stadtmitte (Busbahnhof) oder langfristig gegebenenfalls sogar bis Opladen verlängert werden könnte. Dieser Ratsbeschluss vom 14.12.2015 war Grundlage für die Anmeldung der Maßnahmen im ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes. In einer gemeinsamen Vorschlagsliste des Nahverkehr Rheinlands und der Bezirksregierung Köln wurde das Vorhaben der Städte Köln und Leverkusen noch 2015 wie folgt angemeldet.

#### 1. Bauabschnitt:

Stadt Köln

Stadtbahnanbindung Stammheim/Flittard mit Bypass Mülheim Süd

70,5 Mio. Euro,

#### 2. Bauabschnitt:

Stadt Leverkusen

Verlängerung Köln-Flittard - Chempark - Leverkusen-Mitte

28,0 Mio. Euro,

#### 3. Bauabschnitt:

Stadt Leverkusen

Verlängerung Leverkusen-Mitte - Küppersteg - Leverkusen-Opladen

32,0 Mio. Euro.

Die einzelnen Bauabschnitte bauen hierbei aufeinander auf und stellen im 2. und 3. Abschnitt jeweils eine Verlängerung dar, die ohne den vorhergehenden Abschnitt keinen Verkehrswert erzielt. Die im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans vom Land zu erstellende Kosten-/Nutzenanalyse und die Priorisierung der Maßnahmen liegen bislang noch nicht vor. Daher können noch keine Aussagen zur Förderung getroffen werden.

Anstehende Umbaumaßnahmen auf der B8, wie der Neubau der Dhünnbrücke und der Umbau der Unterführung Küppersteg (siehe hierzu Vorlage Nr. 2015/0550 - Umbau B8/ Europaring in Küppersteg), müssen in diesem Zusammenhang dahingehend überprüft werden, ob eine mögliche Stadtbahnanbindung realisierbar bleibt und insbesondere hierfür erforderliche Zuwegungen nicht verbaut werden. Ziel ist es, den Bürgerinnen und Bürgern und Pendlern der Stadt Leverkusen zukünftig die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in ansprechender Qualität und Attraktivität weiterhin nutzbar zu machen.

Aufgabe dieser Vorlage ist es, eine Einschätzung der Realisierungschance und eine Empfehlung für die künftigen Schritte einer Stadtbahntrasse vorzunehmen sowie für die Umbaumaßnahme B8/Küppersteg einen Planungsbeschluss zu fassen.

### 1.1 Verkehrserschließung von Leverkusen

Die durch den Autobahnbau von A1 und A3 in den kommenden Jahren anhaltenden Verkehrsprobleme müssen durch alternative Mobilitätskonzepte aufgefangen werden. Eine nachhaltige Stärkung des Standortes in Leverkusen bedeutet auch eine deutliche Optimierung der Fernerreichbarkeit durch den ÖPNV. Diese Bemühungen können jedoch nicht isoliert erfolgen, sondern sind in den politischen Vorgaben der Stadt (Leverkusen), des Kreises (Rheinisch-Bergischer Kreis), der Region (Regio Köln/Bonn), aber auch von Land und Bund zu berücksichtigen. Dies kann zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen führen.

Besondere Aufmerksamkeit ist in diesem Zusammenhang der Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses zu widmen. Mit dieser neuen Schienenverbindung wird die Stadt Leverkusen im 15-Minuten-Takt mit den Metropolen des Landes Nordrhein-Westfalen verbunden. Durch die Linien RRX1, RRX2, RRX4 und RRX6 wird die Stadt Leverkusen (Bf. Leverkusen Mitte) über zentrale Kernachsen beispielsweise an die Städte Koblenz, Aachen, Köln, Bielefeld und Kassel sowie an die gesamte Metropolregion Ruhr (Ruhrgebiet) angebunden (s. Anlage 2).

Die Stadtteile Opladen und Wiesdorf haben zurzeit ihre eigene Anbindung an das Oberzentrum Köln, die eine höhere Wertigkeit aufweist, als die Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen selbst. Im SPNV verbinden die regionalen Bahnlinien RE1 und RE5 ab dem Bahnhof Leverkusen Mitte den zentralen Stadtbereich im 60-Minuten-Takt (Mo - Fr) mit der Stadt Köln sowie der Metropolregion Ruhr. Eine zusätzliche Verbindung bietet die Bahnlinie S6, die im 20-Minuten-Takt verkehrt (Mo - Fr). Diese Verbindungen stellen in 15 bzw. 20 Minuten Fahrtzeit den Anschluss zum überregionalen Verkehr am Kölner Hauptbahnhof her.

Die Gegenstücke dazu sind die Bahnlinien RE7 und RB48, die Leverkusen Opladen und Leverkusen-Schlebusch (nur RB48) im 60- bzw. 30-Minuten-Takt (Mo - Fr) mit dem Oberzentrum Köln verbinden. Die Fahrtzeiten liegen hier bei 15 bzw. 17 Minuten bis Köln Hbf. Somit ist bereits heute eine gute regionale und überregionale Anbindung der Stadt Leverkusen mit dichter Taktfolge und einer guten Verknüpfung der Haltepunkte mit dem Busverkehr vorhanden. Durch den RRX wird zukünftig ein qualitativ hochwertiges Angebot die RE1 und RE5 ersetzen.

## 2. Rahmenbedingungen zur Förderung von Maßnahmen im ÖPNV und SPNV

Bei zuwendungsfähigen Kosten von mindestens 50 Mio. € kommen die Maßnahmen aus dem Bereich Stadtbahnbau dann für das GVFG-Bundesprogramm infrage. Im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms sind Trassen für „Straßenbahnen“ (worunter auch Stadtbahnen fallen) nur förderfähig, wenn sie auf besonderem Bahnkörper ohne den Individualverkehr geführt werden. Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms können nach § 13 ÖPNVG und mit einem Fördersatz von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

Voraussetzung ist bei Maßnahmen über 5 Mio. € zuwendungsfähigen Kosten die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW. Falls die Maßnahme für das GVFG-Bundesprogramm nicht infrage kommt, ist ggf. eine Förderung nach § 12 ÖPNVG (Schienenwege des SPNV/ÖPNV) möglich. In diesem Fall ist unter Umständen auch eine abschnittsweise Förderung der Trasse in straßenbündigem Bahnkörper (gemeinsame Führung von Stadtbahn und Individualverkehr) möglich. In jedem Fall ist aber ein eigener Bahnkörper für die Stadtbahn anzustreben.

### 3. Linienführung einer Stadtbahnverlängerung

Im Rahmen einer ersten Analyse zu einer möglichen Verlängerung der Stadtbahnlinie über Köln-Flittard hinaus wurden im Rahmen dieses Ideenpapiers der Ist-Zustand sowie denkbare Trassen untersucht. Die heutigen Linienführungen des ÖPNV und des SPNV im Untersuchungsgebiet sind in der Anlage 3 dargestellt. Die roten Linien zeigen den Verlauf der Bahnlinien mit den Haltepunkten der Deutschen Bahn bzw. von National Express sowie die grünen Achsen der S-Bahn. Als Erschließungsgebiet der S-Bahnhaltepunkte (grün dargestellt) gilt ein Radius von 1.000 m. Die Linie 4 der KVN mit der Endhaltestelle in Schlebusch (blau dargestellt) besitzt Erschließungsbereiche von 600 m.

Wie unter Punkt 1 beschrieben, sehen die derzeitigen Planungen eine Verlängerung der Stadtbahn über die Haltestelle „Wiener Platz“ auf Kölner Stadtgebiet bis nach Köln-Flittard vor. Für die Linienführung einer Stadtbahn auf Leverkusener Stadtgebiet wurde zunächst eine Hauptroute definiert, für die in zwei Bereichen Alternativen erstellt wurden (Anlage 4). Ab der bislang geplanten Endhaltestelle Köln-Flittard ist zunächst eine direkte Führung der Stadtbahn zurück zur B8 sinnvoll, um das Einzugsgebiet voll ausschöpfen zu können. Von einer Weiterführung im Bereich des Rheins ist aufgrund fehlenden Kundenpotenzials abzusehen.

Als mögliches Einzugsgebiet einer Stadtbahn wird im Rahmen dieses Ideenpapiers ein Radius von ebenfalls 600 m um die jeweiligen Haltestellen angesetzt. Ein erster Haltepunkt nach Köln-Flittard ist demnach im Bereich des Knotenpunktes B8/Am Hirschfuß anzuordnen. Hiermit würde das gesamte Gewerbegebiet im Umfeld der B8 rund um den Chempark-Flittard erschlossen werden. Grundsätzlich ist im Übergangsbereich zwischen Köln und Leverkusen ebenfalls eine direkte Führung über die B8 als Alternative möglich, sollte sich eine Führung durch den Stadtteil Flittard als nicht realisierbar erweisen.

Der folgende Haltestellenstandort befindet sich im Bereich der Otto-Bayer-Straße und ermöglicht eine direkte Anbindung an die S-Bahnhaltestelle Leverkusen-Chempark. Nach einer weiteren Haltestelle kurz vor dem Willy-Brandt-Ring, die den nördlichen Bereich des Chemparks Leverkusen erschließt, ist eine Führung in Richtung Carl-Duisberg-Straße bzw. Manforter Straße und dann auf den Europaring möglich.

Als alternative Routenführung ist der Weg weiter über die B8, den Kreisverkehr Ludwig-Erhard-Platz und den Europaring denkbar. Dies hätte jedoch gravierende Eingriffe insbesondere am Knotenpunkt Ludwig-Erhard-Platz zur Folge, die zu deutlichen Qualitätseinbußen auch für den Individualverkehr führen können. Aus diesem Grund ist von dieser Variante eher abzusehen.

Im Bereich des Bahnhofs Leverkusen Mitte ist der nächste potenzielle Haltestellenpunkt festzulegen. Dieser ermöglicht den direkten Anschluss an das regionale und überregionale Verkehrssystem. Da im Umfeld der Autobahnunterführung (A1) kaum Siedlungsstruktur vorhanden ist, kann der Abstand zwischen der Haltestelle Leverkusen Mitte und den nächsten Haltestellenpunkten deutlich größer gewählt werden. Dieser potenziell nächste Standort liegt im Bereich rund um die Küppersteger Straße. Denkbar ist in diesem Abschnitt eine Führung der Stadtbahn auf der unteren Ebene, durch die Unterführung Küppersteg oder überirdisch.

Die weitere Führung der Stadtbahn findet aufgrund des vorhandenen großzügigen Querschnitts entlang der B8 statt. Zur Anbindung des Gewerbegebietes Karl-Ulitzka-Straße und der nördlich der B8 liegenden Wohnbebauung erscheint ein weiterer Haltestellenstandort kurz vor der Anbindung Fixheider Straße sinnvoll.

Ein möglicher Endhaltestellenstandort befindet sich in direkter Nähe der beginnenden Fußgängerzone. Dies hat zur Folge, dass die Stadtbahn über die gesamte Kölner Straße geführt werden müsste. Dies erscheint jedoch nur auf einem straßenbündigen Bahnkörper zusammen mit dem Autoverkehr möglich.

#### 4. Berücksichtigung der Stadtbahntrasse bei den anstehenden Großprojekten auf dem Europaring

Wie eingangs dargestellt, müssen bei den beiden Großprojekten „Erneuerung der Dhünnbrücke“ und „Umbau der B8 im Bereich der Unterführung Küppersteg“ mögliche Trassenführungen einer Stadtbahn Berücksichtigung finden.

##### 4.1 Neubau der Dhünnbrücke

Aufgrund gravierender statischer Probleme ist ein kurzfristiger Um-/Neubau der Dhünnbrücke im Zuge der B8 notwendig. Um hierfür Vorgaben bezüglich der zukünftigen Lage und Breite zu definieren, wurden diesbezüglich im Zuge dieses Ideenpapiers bereits umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Ergebnisse hierzu sind in den Anlage 5 dargestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass durch einen modularen Aufbau einzelner, nebeneinander stehender Brückenbauwerke auf alle zukünftigen Verkehrserfordernisse eingegangen werden kann.

Bei einer Querschnittsgestaltung ohne Stadtbahn können die Bauwerke 1 und 2 der neuen Dhünnbrücke alle Funktionen des Individualverkehrs mit jeweils 2 Fahrspuren je Richtung aufnehmen sowie zusätzlich Fuß- und Rundverkehr auf der Ost- wie auf der Westseite der Brücke. Bei einer Entscheidung in Richtung Stadtbahn kann durch das zusätzliche Brückenbauwerk 3 eine Gleisführung in Seitenlage bzw. in Mittellage umgesetzt werden. Alle übrigen Verkehrsarten stehen hierbei unverändert zur Verfügung. Der modulare Aufbau gewährleistet hierbei, dass auch erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Entscheidung in Sachen Stadtbahn gefällt wird, das dritte Bauwerk errichtet werden kann.

##### 4.2 Umbau B8/Europaring in Küppersteg

Neben der Dhünnbrücke ist im Bereich Küppersteg (Küppersteger Straße/ Bismarckstraße) aufgrund der vorhandenen Unterführung ein weiterer Zwangspunkt erkennbar. Für diesen Abschnitt der B8 liegen bereits heute konkrete Umbauplanungen vor, die überwiegend einen Entfall der (sanierungsbedürftigen) Stützmauern auf der Südseite vorsehen. Zusätzlich soll durch die geplanten Maßnahmen ein städtebaulich hochwertiger Charakter im gesamten Verlauf der B8 zwischen Wiesdorf und Opladen fortgesetzt werden. Ziel ist es, einen innerstädtischen leistungsfähigen Boulevard zu realisieren, der auch im Bereich von Küppersteg fortgeführt wird. Dies wird im Bereich der Unterführung Küppersteg durch zwei Maßnahmen ermöglicht, die bereits ausführlich in der Vorlage Nr. 2015/0550 - Umbau B8/ Europaring in Küppersteg - vorgestellt wurden:

- Anpassung der Gradienten in Längsrichtung (Steigung und Gefälle) (Anlage 6),
- Verschmälerung des Querschnitts und Abriss der Stützwände (Anlage 7).

Durch die Anpassungen der Gradienten wird ein Höhengewinn im überwiegenden Teil der Unterführung erreicht, der fast den Entfall der gesamten Stützmauer ermöglicht. Im Zusammenspiel mit der Reduktion des Straßenquerschnitts von heute 8,00 m auf zukünftig 5,00 m ist eine hochwertige Gestaltung mit Anordnung von Grünflächen trotz Berücksichtigung aller funktionalen Vorgaben realisierbar.

Die Planung sieht die Reduktion der heute vorhandenen zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf einen „überbreiten“ Fahrstreifen je Richtung vor. Die Reduzierung der Fahrstreifen von je zwei auf einen Fahrstreifen ermöglicht eine Abböschung der Randbereiche und ein Abtragen der maroden Stützwände. Mit einer attraktiven Begrünung können große Bereiche der Stützwände entlang der B8 entfallen und so dauerhaft Sanierungs- und Instandsetzungskosten reduzieren.

Die Kosten für den ersten Abschnitt der Unterführung Küppersteg (südliche Rampe) belaufen sich auf 3.100.000 Euro (Kostenschätzung ohne Instandsetzung des Brückenbauwerks Küppersteger Straße/Bismarckstraße) und sind im Haushalt etatisiert.

#### 4.3 Bürgerbeteiligungen

Mit der 3. Bürgerinformation in den Räumlichkeiten der AVEA im August 2015 wurde den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern mittels eines PowerPoint-Vortrages sowie anschließender Diskussionsrunde die vorliegende Planung vorgestellt. Anregungen kamen seitens der unmittelbaren Anwohner des Europarings bezüglich hoher Geschwindigkeiten auf der Windthorststraße und der Hardenbergstraße, die durch den geplanten Umbau wirkungsvoll reduziert werden können. Da keine weiteren Anregungen und Bedenken zur Umbaumaßnahme vorliegen, wird die Phase der Bürgerbeteiligung als abgeschlossen angesehen.

#### 4.4 Trassierung der Stadtbahn im Bereich Küppersteg

Für die Fortführung einer Stadtbahn entlang des Europarings mit Haltestelle im Bereich des Kreisverkehrs sind auf Basis der vorliegenden Planungen zwei Varianten denkbar:

- 4.4.1 Führung der Stadtbahn durch die Unterführung und Anordnung einer „unterirdischen“ Haltestelle im Bereich Küppersteg Nordteil.

#### 4.4.2 Führung der Stadtbahn auf die Null-Ebene der Windthorststraße bzw. Hardenbergstraße und Anordnung einer „oberirdischen“ Haltestelle im Bereich Küppersteg Nord.

In Variante 1 (Anlage 8) wird die Stadtbahn in der unteren Ebene durch Küppersteg geführt. Dies hat grundsätzlich keinen Einfluss auf die Lage der geplanten Gradienten. Um auch bei Berücksichtigung der Stadtbahntrasse in der unteren Ebene weiterhin den Flächengewinn zugunsten von Grünflächen gewährleisten zu können, ist eine Führung der Stadtbahn im Bereich der Unterführung sowie der Rampen auf straßenbündigen Gleisen machbar. Eine solche gemeinsame Nutzung der Flächen ist im Normalfall aus den Bundesmitteln nicht förderfähig (siehe Punkt 2). Unter bestimmten Voraussetzungen ist jedoch eine evtl. reduzierte Förderung aus Landesmitteln möglich. Eine gemeinsame Führung würde aber nur einen kurzen Abschnitt der Gesamttrasse betreffen.

Eine gemeinsame Führung der Stadtbahn mit dem Kfz-Verkehr ist auch zu einem späteren Zeitpunkt baulich möglich (Gleistrasse und Elektrifizierung) und damit unabhängig von den weiteren Planungen zum Aus- und Umbau der Unterführung Küppersteg.

Bei Berücksichtigung der Variante 1 wird die Realisierung eines Haltestellenpunktes in der 1. Ebene erforderlich. Dies hätte zur Folge, dass der oberirdische Bereich „Küppersteg Nordseite“ einen hochattraktiven Bereich zur Nutzung durch eine Mobilstation erhalten könnte. Dieser zentrale Punkt kann durch den Bau einer Stadtbahn zukünftig als wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Bahn, Bus, CarSharing, Rad und Fußgängern funktionieren. Evtl. besteht die Möglichkeit, dass die bereits in Erwägung gezogene Deckelung dieses nördlichen Bereichs gegebenenfalls aufgrund der Anbindung an den ÖPNV als Haltestellenpunkt und Nutzung durch eine Mobilstation förderfähig werden könnte.

Zu berücksichtigen wären ferner Aufzüge und Rolltreppen zur unteren Ebene, ein barrierefreier Ausbau, Beleuchtung und Aufenthaltsbereiche. Eine Konkretisierung dieser Planungsideen kann im Zusammenhang mit anstehenden Bewertungen seitens des Landes im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplanes erfolgen.

Die Prüfung einer zweiten Variante (Anlage 9) mit Führung der Stadtbahn auf der Ebene von Hardenbergstraße und Windthorststraße und Berücksichtigung einer oberirdischen Haltestelle hat ergeben, dass auch dies unter den vorhandenen Gegebenheiten realisierbar erscheint. Änderungen sind überwiegend im Bereich des Parkens zu erwarten, um die notwendigen Breiten zur Führung der Stadtbahn zu gewährleisten. Parkplätze und Stadtbahn können in den Seitenbereichen von Hardenbergstraße und Windthorststraße nicht parallel angeboten werden. Die Führung der Stadtbahn in der Null-Ebene führt ferner zu zusätzlichen Lärmproblemen der haltenden und anfahrenden Stadtbahn. Ferner müssen bei einer ebenerdigen Kreuzung die Belange der Küppersteger Straße sowie der Bismarckstraße Berücksichtigung finden. Die Führung der Stadtbahn im Kreisverkehr stellt ein weiteres Hindernis dar. Auch eine solche Führung der Stadtbahn ist zu einem späteren Zeitpunkt möglich und lässt sich mit den vorliegenden Planungen der 1. Baustufe Küppersteg Südteil kombinieren. Im Vergleich zu der Variante 1 kann bei der „ebenerdigen“ Variante 2 eine nicht so gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten in Form einer Mobilstation erfolgen, da die oberirdischen Haltestellenbereiche viel Platz einnehmen.

## 5. Weitere Vorgehensweise beim Projekt „Umbau der B8 im Bereich der Unterführung Küppersteg“

Im Rahmen dieser Vorlage wird auf die Anfrage der CDU-Fraktion vom 30.03.2017 zum Aus- und Umbau der B8 Bezug genommen (Anlage 10). Die Auftragsvergabe zum Umbau B8/Europaring wurde an das planende Büro bis einschließlich 50 Prozent der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) vergeben. Dies entspricht dem Umfang einer Vorplanung. Weitere Leistungsphasen, wie die sich in der Phase 4 bzw. 5 anschließenden Ausführungsplanungen, müssen noch beauftragt werden. Hierzu ist jedoch zunächst der Beschluss dieser Vorlage zur Stadtbahntrasse im Bereich der B8/Europaring abzuwarten. Erst im Anschluss daran können weitere Planungsschritte beauftragt werden (s. Beschlusspunkt 4).

Im Rahmen der weiteren Beauftragung ist die neueste Rechtsprechung zur Vergabe von Planungsleistungen zu beachten. Das OLG München hat als erstes deutsches Gericht klar und eindeutig entschieden, dass sämtliche externen Planungsleistungen eines Bauvorhabens für die Bestimmung des Auftragswertes zusammenzurechnen sind. Dies bedeutet, dass aufgrund des Schwellenwertes von 209.000 Euro im Rahmen der weiteren Beauftragung eine evtl. europaweite Ausschreibungspflicht der Planungsleistungen besteht.

Die Vergabe der Bauleistungen ist abhängig von der zur erstellenden Planung sowie der für das Bauvorhaben notwendigen politischen Beschlüsse. Ferner ist in diesem Zusammenhang eine mögliche Förderkulisse mit den unterschiedlichen Zuschussgebern wie Bund und Land zu erörtern. Zum Umbau der B8 in Küppersteg liegt bislang ausschließlich eine Kenntnisnahmevorlage (Vorlage Nr. 2015/0550) aus dem Rat vom 22.06.2015 vor. Aufgrund der Höhe der Kosten ist für die Umbaumaßnahme Küppersteg neben einem Planungsbeschluss auch ein Baubeschluss mit Feststellung der Ausbaurkosten erforderlich.

Die mit der o. g. Kenntnisnahmevorlage vorgestellte Planung wurde nun bis zur Stufe der Vorplanung abgeschlossen, sodass zusammen mit den beiden Stadtbahnvarianten zum möglichen späteren Ausbau auch der Planungsbeschluss zu einem abgeböschten reduzierten Querschnitt, ohne Stützwände vorgelegt wird. Eine gemeinsame Beschlussfassung im Rahmen dieser Vorlage (Machbarkeitsstudie und Planungsbeschluss zu Küppersteg) würde das Umbauvorhaben insgesamt beschleunigen, da unmittelbar nach Beschlussfassung die weiteren Schritte zur Vergabe der Ausführungsplanung erfolgen könnten.

Eine detaillierte Darstellung des zeitlichen Ablaufes der Maßnahme wird nachgereicht.

(Hinweis des Fachbereichs Oberbürgermeister, Rat und Bezirke: Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind im Ratsinformationssystem Session auch in farbiger und vergrößerter Darstellung einzusehen.)

**Anlage/n:**

Anlage\_1\_Netzerweiterung\_Koeln

Anlage\_2\_RRX\_Konzept

Anlage\_3\_Bestand\_ÖPNV\_SPNV\_mit\_Einzugsgebiet\_oM

Anlage\_4\_Planung\_ÖPNV\_SPNV\_mit\_Einzugsgebiet\_oM

Anlage\_5\_Querschnitt der neuen Dhünnbrücke

Anlage\_6\_Längs- und Querschnitt\_Umbau\_B8\_Küppersteg

Anlage\_7\_Lageplan\_Umbau\_B8\_Küppersteg

Anlage\_8\_Varinate\_1\_Küppersteg

Anlage\_9\_Varinate\_2\_Küppersteg

Anlage\_10\_Anfrage\_Fraktion\_CDU\_B8 - Machbarkeitsstudie