

Beschlussvorlage	
- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW	
Drucksachen-Nr.	
1910481	
Externe Dokumente	Eingang Ratsbüro
- Lageplan - Querschnitt	06.02.2019

Betreff
Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle Chlodwigplatz

Finanzielle Auswirkungen	Stellenplanmäßige Auswirkungen
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, sh. Begründung <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, sh. Begründung <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Verwaltungsinterne Abstimmung	Datum	Unterschrift
Federführung: Amt 66	06.02.2019	gez. Gehrman
Amt 61	23.01.2019	gez. Isselmann
Amt 33	16.01.2019	gez. Dick
Amt 63	24.01.2019	gez. Scharf
Amt 56	11.01.2019	gez. Dr. Zolondek
Amt 68	24.01.2019	gez. Fuchs
Dez. III	29.01.2019	gez. Wiesner
Amt 21	30.01.2019	gez. Schmidt
Amt 20	05.02.2019	gez. Schütte
Dez. II	06.02.2019	gez. i.V. Fuchs
Genehmigung/Freigabe durch OB	11.02.2019	gez. Sridharan

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss 5 = Anreg. an Rat 9 = Anhörung	2 = Empf. an Rat 6 = Anreg. an HA 10 = Stellungnahme	3 = Empf. an HA 7 = Anreg. an FachA	4 = Empf. an BV 8 = Anreg. an OB
-------------------	--	--	--	-------------------------------------

Beratungsfolge	Sitzung	Ergebnis	Z. *
Baumkommission	11.03.2019	einstimmig mit Maßgabe, sh. 1910481EB4	4
Bezirksvertretung Bonn	12.03.2019	vertagt (e) bei Anerkennung der Tagesordnung	1
Bau- und Vergabeausschuss	21.03.2019	vt (einstimmig)	4
Bau- und Vergabeausschuss	18.04.2019	Ziffer 1: ohne Votum an BV Ziffer 2: sh. 1910481EB4	4
Bezirksvertretung Bonn	30.04.2019	e sh. 1910481EB4	1

Beschlussvorschlag (vorbehaltlich der Empfehlung des Bau- und Vergabeausschusses)

- Der vorgelegten Planung zum barrierefreien Umbau der Straßenbahnhaltstellen Chlodwigplatz, stadteinwärts und stadtauswärts, einschließlich der Nebenanlagen im Abschnitt von den Haltestellen bis zum Kaiser-Karl-Ring wird zugestimmt. Gleichzeitig wird einer Anpassung der Straßenbauplanung an den tatsächlichen Ausbau zugestimmt, sofern der beschlossene Ausbau aus technischen bzw. tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. (DS-Nr. [1712995NV2](#))

Der Ausführung wird vorbehaltlich der Planfeststellung und der Zusage der Förderung (siehe Begründung) zugestimmt.

2. Der Fällung von fünf Bäumen im Rahmen der Ausführung der Maßnahme

- a. Kölnstraße vor Haus-Nr. 191, Krim-Linde (*Tilia x euchlora*), Stammumfang 101 cm, Kronendurchmesser 6 m, Höhe 15 m, in gutem Zustand.
- b. Kölnstraße vor Haus-Nr. 189, Krim-Linde (*Tilia x euchlora*), Stammumfang 91 cm, Kronendurchmesser 6 m, Höhe 14 m, in gutem Zustand (nicht durch die Baumschutzsatzung geschützt)
- c. Kölnstraße vor Haus-Nr. 189, Sommer-Linde (*Tilia platyphyllos*), Stammumfang 101cm, Kronendurchmesser 8 m, Höhe 15 m, in befriedigendem Zustand.
- d. Kölnstraße vor Haus-Nr. 190, Sommer-Linde (*Tilia platyphyllos*), Stammumfang 133 cm, Kronendurchmesser 8 m, Höhe 12 m, in ausreichendem Zustand.
- e. Kölnstraße vor Haus-Nr. 188, Sommer-Linde (*Tilia platyphyllos*), Stammumfang 158 cm, Kronendurchmesser 10 m, Höhe 15 m, in befriedigendem Zustand.

wird zugestimmt

Begründung

Die vorhandenen Straßenbahnhaltestellen „Chlodwigplatz“ auf der Kölnstraße in Bonn stadteinwärts und stadtauswärts erfüllen gegenwärtig nicht die Anforderungen an den barrierefreien ÖPNV.

Auf Grundlage der Beschlüsse der Bezirksvertretung Bonn „Behindertengerechter Umbau der Bahnhaltestellen auf der Kölnstraße - Chlodwigplatz - Rosental“ (DS-Nr. [0410073](#)) „Verbesserung der Straßenbahn-Haltestellen Königstraße, Poppelsdorfer Allee und Chlodwigplatz für die Fahrgäste“ (DS-Nr. [1110656NV2](#)) wurde die Planung fortgeführt.

Durch die Umgestaltung der Straßenbahnhaltestellen wird zukünftig ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen ermöglicht. Die Nutzung der Haltestelle durch mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Fahrgäste wird nach der Umbaumaßnahme ebenfalls deutlich verbessert. Die Lage der Gleisanlagen bleibt von der geplanten Maßnahme unberührt.

Der Umbau umfasst neben den Straßenbahnhaltestellen auch die Nebenanlagen der Kölnstraße zwischen der Haltestelle und dem Kaiser-Karl-Ring.

Straßenbahnhaltestellen

Der Ausbau sieht auf der nördlichen Seite (stadtauswärts) eine barrierefreie Haltestelle mit einer Länge von 32,80 m und auf der südlichen Seite (stadteinwärts) mit einer Länge von 35,00 m vor.

Im südlichen Bereich wird der zukünftige Haltepunkt aufgrund der benötigten Länge der Haltestelle in Richtung Kaiser-Karl-Ring verlegt. Infolge der Umbaumaßnahme werden insgesamt fünf Bäume entfernt, zwei Bäume auf der nördlichen und drei Bäume auf der südlichen Seite. Eine Ersatzpflanzung im Bereich der barrierefreien Straßenbahnhaltestellen ist wegen der vorhandenen Versorgungsleitungen in den von der Umbaumaßnahme betroffenen Verkehrsflächen nicht möglich.

Die Abgrenzung der barrierefreien Bahnhaltestelle zur Fahrbahn erfolgt mittels Buskapstein mit einer Auftrittshöhe von +20 cm beogen auf das Höhenniveau der Gleisanlagen. Um den Anforderungen an die Barrierefreiheit zu genügen, wird der Buskapstein im Bereich der nördlichen Haltestelle um ca. 1,10 m näher an die Gleise vorgerückt, im südlichen Haltestellenbereich wird der Buskapstein um ca. 0,50 m in Richtung Gleisanlagen vorgerückt. Durch das Vorrücken der Buskapsteine wird ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen, in der Hauptsache für mobilitäts- eingeschränkte Fahrgäste, ermöglicht.

Für Blinde und Sehbehinderte sind taktile Leitelemente gemäß dem Ausbaustandard der Stadt Bonn vorgesehen.

Derzeit steht lediglich auf der südlichen Seite eine Wartehalle zur Verfügung. Die Planung sieht zukünftig auf beiden Seiten mindestens eine Wartehalle vor, auf der südlichen Seite sollen aufgrund der hohen Fahrgastzahlen zwei Wartehallen aufgestellt werden.

Die Oberfläche soll mit Betonsteinplatten 40x40 cm in Anthrazit befestigt werden. Die Oberflächenentwässerung erfolgt im Gefälle zur Fahrbahn über eine Gussasphaltrinne. Aus technischer Sicht wurde die Gussasphaltrinne gewählt, um die Festigkeit der asphaltierten Bereiche zwischen Buskapstein und Gleisanlagen zu erhalten.

Nebenanlagen

Neben dem barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen werden auf beiden Seiten auch die Nebenanlagen bis zum Kaiser-Karl-Ring saniert. Die Sanierung umfasst einen Vollausbau der Nebenanlagen einschließlich Neubau der Bordstein- und Rinnenanlage. Der vorhandene Bordsteinverlauf wird geändert. Der Rundbordstein und die Rinne verlaufen zukünftig näher zu den Gleisanlagen. Die Rinne wird aus technischen Gründen, wie auch im Bereich der Buskapsteine, aus Gussasphalt hergestellt. Im Zuge der Maßnahme werden auch die Sinkkästen erneuert. Mit der Erneuerung der Sinkkästen müssen die Anschlussleitungen an den Kanal neu gebaut werden.

Die Gehwegflächen werden mit Betonsteinplatten 40x40cm in Anthrazit befestigt. Die Anpassung an die bestehenden Gebäude oder Mauern erfolgt mit kleinformatigem Natursteinpflaster.

Die Umgestaltung der Nebenanlagen im Ausbauabschnitt sieht zwei neue Stellplätze auf der nördlichen Seite und 10 Stellplätze und eine Ladezone auf der südlichen Seite vor. Diese Oberflächen werden mit großformatigem Natursteinpflaster befestigt. Neben den 4 Senkrechstellplätzen in Richtung der Kreuzung mit dem Kaiser-Karl-Ring wird der Standort „61 - Chlodwigplatz“ des bereits beschlossenen Fahrradmietsystems errichtet.

Die vorhandenen Baumscheiben werden im Zuge des Umbaus vergrößert und zusätzlich mit Wurzelschutzbrücken ausgestattet. Durch einen größeren Wurzelraum können später Wurzelschäden in öffentlichen Verkehrsflächen größtenteils vermieden werden.

Im Kreuzungsbereich Kölnstraße/Kaiser-Karl-Ring soll die gesicherte Querungsstelle barrierefrei ausgebaut werden. Hier sind Aufmerksamkeits- und Richtungsfelder mit Noppen- und Rippenplatten vorgesehen. Die weißen abgesenkten Rundbordsteine werden mit einer Auftrittshöhe von +3 cm eingebaut. Aufgrund der geänderten Bordsteinführung müssen die Lichtsignalanlagen versetzt werden.

Verkehrsführung

Die Verkehrsregelung einer Einbahnstraße für den PKW-Verkehr bleibt weiterhin bestehen. Es ist beabsichtigt, die Radfahrer und Fußgänger auf der nördlichen Seite über einen gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Kaiser-Karl-Ring zu führen. Auf Höhe der Hausnr. 194 werden die beiden Verkehrsgruppen getrennt, indem der Radfahrer links von den beiden Bestandsbäumen geführt wird und der Gehweg oberhalb der beiden Bäume ausschließlich dem Fußgänger zur Verfügung steht.

Der Radverkehr in Richtung Innenstadt bleibt auf der Fahrbahn der Kölnstraße.

Planfeststellung/Plangenehmigung

Der Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen unterliegt dem Personenbeförderungsgesetz und erfordert somit nach §28 PBefG einen Planfeststellungsbeschluss. Die Stadtwerke Bonn haben im Jahr 2014 einen entsprechenden Antrag bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen, Planunterlagen mit Änderungen und Ergänzungen werden vom planenden Büro vorbereitet und der Bezirksregierung vorgelegt.

Kosten und Finanzierung

Die Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle Chlodwigplatz wird von den Stadtwerken betreut und ist im dortigen Wirtschaftsplan enthalten. Die Maßnahme wird nach § 12 ÖPNVG gefördert und im Übrigen über die Spitzenfinanzierung durch die Stadt Bonn abgerechnet. Sie war von den SWB im Rahmen des Ausbauprogramms „Beschleunigung und Ausbau auf den Strecken der Straßenbahnlinien 61 und 62 von Auerberg bis Dottendorf“ aus dem Jahr 1986 mit förderfähigen Kosten von 157.000 Euro (Förderungssatz 80%) angemeldet.

Nach aktueller Kostenberechnung betragen die Schätzkosten für den Chlodwigplatz nunmehr 612.000 Euro.

Hinsichtlich der Finanzierung bzw. der Anerkennung der aktuellen Ausbau(schätz)kosten hat am 11.10.2018 ein Abstimmungsgespräch der Stadt und der SWB mit dem NVR stattgefunden.

Der NVR empfiehlt, die Maßnahme separat mit den aktuellen Kosten bis zum 31.03.2019 neu anzumelden und aus der § 12-ALT-Gesamtmaßnahme „Beschleunigung und Ausbau auf den Strecken der Straßenbahnlinien 61 und 62 von Auerberg bis Dottendorf; OM: 1986 24 10“ herauszulösen. Die endgültige Entscheidung zur Aufnahme in das Förderprogramm würde Ende Juni 2019 in der Zweckverbandversammlung erfolgen. Erst nach erfolgter Aufnahme in das Förderprogramm (Maßnahmenkatalog) § 12-NEU des NVR, kann eine Bewilligung und somit ein Zuwendungsbescheid bzw. ein vorzeitiger zuwendungsunschädlicher Baumaßnahmenbeginn seitens des NVR erfolgen. Dies würde wahrscheinlich, unter der Voraussetzung der Aufnahme in das Förderprogramm § 12-NEU, bis Ende Juli 2019 geschehen. Vorher kann mit dem Ausbau der Straßenbahnhaltestelle nicht begonnen werden.

Mit der separaten Aufnahme in das §12 ÖPNVG-NEU-Förderprogramm würden die aktuellen Förderbestimmungen für neue Maßnahmen (90% der förderfähigen Kosten + Planungskostenpauschale 5%) gelten. Sollte die Maßnahme entgegen aller Erwartungen nicht Ende Juni 2019 in den Maßnahmenkatalog des NVR nach § 12 ÖPNVG-NEU aufgenommen werden, so würde sie seitens des NVR ins Förderprogramm nach § 12 ÖPNVG-NEU (gleiche Bezeichnung, jedoch dann zu den alten Förderbedingungen) transferiert. Hierbei würde die Maßnahme unter der Berücksichtigung aktueller Projektkosten, mit einer Förderung von 80% der förderfähigen Kosten und ohne Planungskostenpauschale separat gefördert.

Gemeinsam mit den SWB wurde der entsprechende Förderantrag erarbeitet, der von den SWB beim Zweckverband NVR fristgerecht eingereicht wird.

Produktgruppe	Produktgruppenbezeichnung	Produkt	Produktbezeichnung		
1.12	Verkehrsflächen und-anlagen, ÖPNV	1.12.06	ÖPNV		
Investive Kosten der Maßnahme (Investitionskosten) (früherer Vermögenshaushalt)					
Auszahlungen	Betrag	Finanzstelle	Veranschlagt in	Noch bereitzustellen	Deckung
Einzahlungen					
Investiver Finanzsaldo					
Konsumtive Kosten der Maßnahme jährlich einschließlich kalkulatorische Kosten (Folgekosten)					<input type="checkbox"/>
Konsumtive Kosten der Maßnahme (früherer Verwaltungshaushalt)					<input checked="" type="checkbox"/>
Auszahlungen / Aufwendungen	Betrag	Finanzstelle	Veranschlagt in	Noch bereitzustellen	Deckung
Spitzenfinanzierung					
- bei 90 % Förderung	61.200 €	166001206			
- bei 80 % Förderung	122.400 €				
Einzahlungen / Erträge					
Haushaltsbelastung	61.200 € bzw. 122.400 €				