

Anlage 1.1 Auflistung der Leistungsbilder

Ausbau Knoten Köln – Westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke

Leistungsbild	SV Lph 1-2	SV Lph 3-4
Planung inkl. technische Gutachten	Grundlagenermittlung für Vorplanung	Grundlagenermittlung für Entwurfsplanung
	Vorplanung (Grundleistungen und besondere Leistungen inkl. Umbauzuschläge)	Entwurfsplanung (Grundleistungen und besondere Leistungen inkl. Umbauzuschläge)
	Gutachten für die technische Planung	Gutachten für technische Planung
	Genehmigungsplanung für die Raumordnung	Genehmigungsplanung für Planfeststellung
	Gebühren und Versicherungen	Genehmigungsunterlagen für EU-Verfahren
	Nebenkosten Planung	Nebenkosten Planung
	ggf. vertiefte Vorplanung (Teile der Entwurfsplanung, z.B. vertiefte Baugrunduntersuchungen), zur Absicherung Vorzugsvariante	ggf. Ausschreibungsplanung, Mitwirken bei Vergaben
	Von Mitarbeitern der DB und konzerneigener Unternehmen (Vergabe in Anwendung des Konzernprivilegs) erbrachte Leistungen für das Vertragsziel	Von Mitarbeitern der DB und konzerneigener Unternehmen (Vergabe in Anwendung des Konzernprivilegs) erbrachte Leistungen für das Vertragsziel
	Planungskosten BIM	Planungskosten BIM
	Zusammenhangskosten zur Erstellung der Planung (z.B. Einweisung, Sicherung, Erstellung Betra, EBWU etc.) auf Nachweis	Zusammenhangskosten zur Erstellung der Planung (z.B. Einweisung, Sicherung, Erstellung Betra, EBWU etc.) auf Nachweis
	Anpassung Bestandsplanunterlagen im Bedarfsfall für VP	Anpassung Bestandsplanunterlagen im Bedarfsfall für EP
PM inkl. Rechtsberatung	Projektmanagement (techn. und kaufmännisch) intern/extern	Projektmanagement (techn. und kaufmännisch) intern/extern
	Projektbezogenes Finanzierungsmanagement/Verträge/Verwendungsprüfung	Projektbezogenes Finanzierungsmanagement/Verträge/Verwendungsprüfung

	Flächenmanagement - projektbezogen	Flächenmanagement - projektbezogen
	Projektbezogene Planungsleistungen zu Leitungs- und Eisenbahnkreuzungen	Projektbezogene Verträge zu Leitungs- und Eisenbahnkreuzungen
	Projektbezogenes Logistikmanagement	Projektbezogenes Logistikmanagement
	Projektbezogene baubetriebliche Konzepte und -analysen	Projektbezogene baubetriebliche Konzepte und -analysen
	Projektbezogenes Umwelt- und Abfallmanagement	Projektbezogenes Umwelt- und Abfallmanagement
	Juristische Fragestellungen und Rechtsstreitigkeiten	Juristische Fragestellungen und Rechtsstreitigkeiten
	Projektbezogene Leistungen des Anlageneigentümers und anderer Fachabteilungen der EIU oder von Dritten, die in dessen Beauftragung erbracht werden	Projektbezogene Leistungen des Anlageneigentümers und anderer Fachabteilungen der EIU oder von Dritten, die in dessen Beauftragung erbracht werden
		Leistungen des Bauvorlageberechtigten bei vorgezogener Ausführungsplanung
	Nebenkosten	Nebenkosten
	Beschaffung Bestandsplanunterlagen im Bedarfsfall für VP	Beschaffung Bestandsplanunterlagen im Bedarfsfall für EP
Bauüberwachung	Bauüberwachung (z.B. bei Bodenerkundung, Kampfmittelsondierung)	Bauüberwachung (z.B. bei Bodenerkundung, Kampfmittelsondierung)
Prüfleistungen: Plan- und Abnahmeprüfung	Prüfung der VP und ggf. der vorgezogene EP	Planprüfung national und gem. EU-Vorschriften (z.B. Planung im Vorgriff auf das Planfeststellungsverfahren, LST PT1)
Gebühren	Gebühren in der Vorplanung gering und werden daher unter Cluster Planung geführt	EBA-Gebühren
		NoBo-Gebühren
		Sonstige öffentliche Abgaben
		Versicherungsgebühren

Öffentlichkeits- arbeit	Bürgerbeteiligung und Stakeholdermanagement durchführen	Bürgerbeteiligung und Stakeholdermanagement durchführen
	Projektinformationen erarbeiten und bereitstellen	Projektinformationen erarbeiten und bereitstellen
	Medien- und Pressearbeit	Medien- und Pressearbeit
	Mitarbeiter die ausschließlich Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen	Mitarbeiter die ausschließlich Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen
	3D-Visualisierungen	Ggf. Informationen über Projekt, geplante Bauarbeiten und Sperrpausen
		ggf. Öffentlichkeitsarbeit im Planungsbereich (z.B. Infostände, auf der Baustelle

Hinweis:

Tabelle erhebt keinen Vollständigkeitsanspruch. Im Einzelfall können in den einzelnen Cluster auch Sachverhalte auftauchen, die im Rahmen der Planungsbegleitung zu klären sind.

Anlage 1.2 Darstellung der Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Ausbau Knoten Köln – Westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke

Stakeholderdialog und frühe Bürgerbeteiligung in den Leistungsphasen 1+2 (4 Jahre)

I Einmaliger Kostenblock

Konzeption:

- Begleitung der Konzeption für die Kommunikationsmaßnahmen im Bündnis für Mobilität NRW (Einarbeitung Agentur ab 2019)
4 Kick off-Workshop Agentur mit Projektteam: 4 Pers. [REDACTED]
- Abgleich auf zeitliche und fachliche Korrektheit
Vor-, Nachbereitung Meetings: 2 Pers [REDACTED]

[REDACTED]

II Periodischer Kostenblock

Bürgerinfoveranstaltungen:

- **12 Bürgerinfoveranstaltungen in den verschiedenen Stadtteilen**
Fachliche Vorbereitung, Erstellung Exponate, Handouts,
Redaktion, Einbindung Dritte, Organisation: 2 Pers. [REDACTED]
Einsatz auf der Infomesse: 6 Pers. [REDACTED]
Nachbereitung, Auswertung, Rückkopplung mit Planung: 2 Pers. [REDACTED]

[REDACTED]

III Jährliche Kostenblöcke

- **Verzahnung Kommunikation / Planung / Projektpartner**
quartalsweise Strategiemeetings (halbtägig): 2 Pers. [REDACTED]
wöchentliche TelKo (30 Minuten, 40 Wochen): 1 Pers. [REDACTED]

[REDACTED]

Digitale Medien:

- Redaktionelle Zulieferung für die Website sbahnkoeln.de
20 Blogbeiträge (14 tätig ohne Ferien): 1 Pers. [REDACTED]
6 Infografiken, Weiterentwicklung FAQs: 1 Pers. [REDACTED]
Pflege des Bauinfoportals der Deutschen Bahn,
Infoanfragen
Websitepflege, Aktualisierung, Infomail, Anfragen: 1 Pers. 25h [REDACTED]
- Redaktionelle Betreuung Erklärfilme und Imagefilme zum Projekt
1 Erklärfilm oder Imagefilm (jährlich): 1 Pers. 8h [REDACTED]

Summe [REDACTED]

Veranstaltungen:

• Führung des Dialogs mit Kommunen und Naturschutzverbänden (jeweils 4 Sitzungen jährlich, Vor- Nachbereitung) AK Stadt Köln, AK Naturschutz, etc.	2 Pers.	█
Lenkungskreis Stadt Köln	2 Pers.	█
• Stakeholderdialog und Anwohnerkommunikation bei Bedarf mit Werkstätten Vor-Ort-Gespräche mit Streckenanrainern, Bürgervereine	2 Pers.	█
• Fachvorträge Auftritte / Beiträge zum Pilotprojekte bei Dritten	1 Pers.	█
• Betreuung politischer Gremien in den betroffenen Kommunen Teilnahme / Zulieferung Ratssitzungen, Kreisausschusssitzungen etc. mit Themen zum S-Bahnausbau	2 Pers.	█
	Summe	█

Printprodukte:

• Aufbereitung Basisinformationen in Broschüren und Flyer 5 Broschüre / Magazin zum S-Bahn-Ausbau jährlich	1 Pers.	█
• Evtl. Aufbereitung spezieller Fachthemen (Lärm, Naturschutz) in passenden Printprodukten Broschüre Schallschutz DB für S-Bahn / Knoten Köln	1 Pers.	█
	Summe	█

Betreuung Anfragen:

• Beantwortung von Anfragen aus Politik, Öffentlichkeit, Presse Adhoc-Anfragen Presse	1 Pers.	█
kontinuierliche Pressearbeit	1 Pers.	█
Journalistenworkshop, Vorbereitung; Durchführung	2 Pers.	█
Adhoc Anfragen Politik und Stakeholder	1 Pers.	█
	Summe	█

Summe jährlich █

Summe für 4 Jahre: █

Summe Kostenblöcke gesamt: █

MT = MannTage

Kostenansatz: █

Kosten: █

Anlage 1.3

AUSBAU KNOTEN KÖLN

Westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke

(Neubau der Strecke 2623 Köln Hansaring - Köln West - Köln Süd - Hürth-Kalscheuren (e) - S-Bahn-Strecke) und Ausbau der Strecke 2631 zwischen Hürth-Kalscheuren (a) und Kall (e)

Übersicht der Einzelmaßnahmen:

A) Ausbau Köln Hansaring (einschließlich) – Köln West (einschließlich)

Maßnahmen der DB Netz AG

- Neubau eines Brückenbauwerks abgehend von der heutigen Wendeanlage Hansaring mittig ausfädelnd aus der Strecke 2670/2622 entlang des Brückenbauwerks der Strecke 2630, mittig einfädelnd zwischen die Richtungsgleise der Strecke 2630
- Neubau einer zweigleisigen, elektrifizierten S-Bahninfrastruktur inkl. aller in diesem Zusammenhang benötigten Weichenverbindungen, Brückenbau-, Erd- und Stützbauwerken
- Neubau der Gleisinfrastruktur mit zwei Gleisen für den neu zu bauenden S-Bahn-Bahnsteig in Köln Hansaring einschließlich der erforderlichen Erd-, Stütz- und Brückenbauwerke.
- Anpassen der Oberleitungsanlagen
- Durchführung des Grunderwerbs
- Neubau von Weichenverbindungen in die Richtungsgleise für den Betriebsführungsfall Richtung Köln Hbf
- Anpassen der Leit- und Sicherungstechnik

Maßnahmen DB Station und Service AG

- Neubau eines zweiten Mittelbahnsteigs in Köln Hansaring mit einer Nutzlänge von 170 Metern. Bahnsteighöhe des Mittelbahnsteig 96 cm über SOK mit barrierefreiem Zugang über eine neu zu errichtende Personenunterführung. Parallel dazu ist eine Variante mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm zu planen.
- Aufhöhung des Bestandsbahnsteigs in Köln West Hbf auf 96 cm über SOK unter Berücksichtigung einer späteren Rückbauoption auf 76 cm.

B) Ausbau Köln West (ausschließlich) bis Köln Süd (ausschließlich)

Maßnahmen DB Netz AG

- Neubau einer zweigleisigen, elektrifizierten S-Bahn Infrastruktur zwischen Köln West und Köln Süd inkl. aller in diesem Zusammenhang benötigten Weichenverbindungen in Mittellage (Richtungsbetrieb) zwischen den

aufgeweiteten Richtungsgleisen der Strecke 2630 (Gleise des Regional- und Fernverkehrs)

- Anpassen der bestehenden Gleisinfrastruktur
- Anpassen der Leit- und Sicherungstechnik
- Anpassen der Oberleitungsanlagen
- Durchführen des Grunderwerbs
- Aufweitung der Strecke 2630 u. 2623 für den HP „Aachener Straße / Moltkestraße“
- Neubau von Weichenverbindungen zwischen den Strecken 2630 und 2623 für den Betriebsführungsfall Richtung Köln West und Richtung Köln Süd

Maßnahmen DB Station und Service AG

- Neubau eines Mittelbahnsteigs „Köln Aachener Straße / Moltkestraße“ an den Ortsgleisen
- Neubau je einer barrierefreien PU Richtung Aachener Straße und Richtung Moltkestraße
- Bahnsteighöhe 96 cm über SOK und einer Nutzlänge von 150 m mit barrierefreiem Zugang. Parallel dazu ist eine Variante mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm zu planen sowie eine optionale Verlängerung auf eine Nutzlänge von 170 m.

C) Ausbau Köln Süd (einschließlich) bis Hürth-Kalscheuren (ausschließlich)

Maßnahmen DB Netz AG

- Einbinden der S-Bahn Infrastruktur in den Bf Köln Süd
- Anpassen der Oberleitungsanlagen
- Anpassen der Leit- und Sicherungstechnik
- Verschiebung der Strecken 2630 und 2640 in Richtung Südosten in die Gleisanlagen der Rangierbahnhofs Köln Eifeltor, um die ab der EÜ „Eifelwall“ im Linienbetrieb auf der Nordwestseite geführten Ortsgleise der Strecke 2623 im Wesentlichen auf der heutigen Strecke 2630 führen zu können. Anpassung des Rangierbahnhofs Köln Eifeltor zur Unterbringung der zwei zusätzlichen Gleisachsen der Bestandsstrecke 2640 zur Beibehaltung der Leistungsfähigkeit der Bestandsanlagen.
- Prüfen eines Neubaus eines Überwerfungsbauwerks mit Abzweig zur Strecke 2641 (2642) und über die Strecke 2630, so dass die Strecke 2623 westlich der Strecke 2630 verläuft (Übergang Richtungsbetrieb in Linienbetrieb) mit Variantenvergleich Linien-/Richtungsbetrieb zwischen Köln Süd und Hürth-Kalscheuren.
- Verlagerung von Funktionen des Rangierbahnhofs Eifeltor in andere Betriebsstellen zur Vermeidung der Kapazitätsverringering von Anlagen für den Güterverkehr (§ 11 AEG).

- Aufweitung der Gleise der Strecke 2623 für den HP „Köln Weißhausstraße“ und HP „Köln-Klettenberg“
- Durchführen des Grunderwerbs

Maßnahmen der DB Station und Service AG

- Umbau des vorhandenen Mittelbahnsteiges im HP Köln Süd mit einer Nutzlänge von mind. 150 m mit einem barrierefreien Zugang. Bahnsteighöhe 96 cm über SOK mit barrierefreiem Zugang. Parallel dazu ist eine Variante mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm zu planen.
- Neubau eines Mittelbahnsteigs „Köln Weißhausstraße“ mit einer Nutzlänge von 150 m mit barrierefreiem Zugang von der Weißhausstraße aus. Bahnsteighöhe 96 cm über SOK. Parallel dazu ist eine Variante mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm zu planen.
- Neubau eines Mittelbahnsteigs „Köln-Klettenberg“ mit einer Nutzlänge von 150 m mit barrierefreiem Zugang vom Klettenberggürtel aus. Bahnsteighöhe 96 cm über SOK. Parallel dazu ist eine Variante mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm zu planen.
- Optional sind für alle o. g. Haltepunkte eine Bahnsteignutzlänge von 170 m planerisch vorzusehen.

D) Ausbau Hürth-Kalscheuren

Maßnahmen DB Netz AG

- Neubau eines Überwerfungsbauwerks mit Abzweig zur Strecke 2641 (2642) und über die Strecke 2630, so dass die Strecke 2623 westlich der Strecke 2630 verläuft (s. Aufgabenstellung Pkt. C, Maßnahmen DB Netz AG, Punkt 5).
- Anpassen der bestehenden Gleisinfrastruktur des Bf Hürth-Kalscheuren
- Neubau eines Überwerfungsbauwerks von Gleis 51/53 zwischen die Richtungsgleise der Strecke 2630 Richtung Bonn im Bahnhof Hürth-Kalscheuren.
- Aufweitung des Streckengleises 2630 für die Einfädelung der Überwerfung der Gleise 51/53
- Durchführen des Grunderwerbs
- Enge Abstimmung mit der Projektleitung des Bedarfsplanprojektes „Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren“ inkl. Definition der Abgrenzung (techn./kaufmännisch) beider Projekte.

Maßnahmen der DB Station und Service AG

- Erhöhung des Bahnsteigs im Bahnhof Hürth-Kalscheuren Gleis 51/53 auf 96 cm über SOK mit einer Nutzlänge von 150 Metern mit einem barrierefreien

Zugang aus der bestehenden PU. Parallel dazu ist eine Variante mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm zu planen.

- Optional sind für alle o. g. Haltepunkte eine Bahnsteignutzlänge von 170 m planerisch vorzusehen.

E) Ausbau Hürth-Kalscheuren (ausschließlich) bis Kall (einschließlich)

Maßnahmen der DB Netz AG

- Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke 2631 von Hürth-Kalscheuren bis Kall
- Anpassung von Straßenüberführungen und des Kaller Tunnels (470 m) für den Bau der Oberleitung
- Neubau einer Wendeanlage im Bahnhof Kall für den S-Bahnbetrieb
- Erweiterung (Blockverdichtung) und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Die Maßnahmen der DB Netz AG werden unter Berücksichtigung von Zulaufstrecken von Lü-Transporten (Ew Schrägverladung und Trafo Zulauf) geplant
- Durchführen des Grunderwerbs

Maßnahmen der DB Station & Service AG

- Neubau eines Haltepunktes „Hürth-Fischenich“ mit einer Nutzlänge von 150 m mit barrierefreiem Zugang. Bahnsteighöhe 96 cm über SOK. Parallel dazu ist eine Variante mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm zu planen. Optional ist für diesen Haltepunkt eine Bahnsteignutzlänge von 170 m planerisch vorzusehen.
- Planung der Anpassung (partielle Aufhöhung) der Bahnhöfe und Haltepunkte der Strecke 2631 zwischen Brühl-Kierberg und Kall für den S-Bahn-Betrieb mit einer optionalen Nutzlänge von 185 m, einer Bahnsteighöhe von 76 cm sowie behindertengerechten Bahnsteigzugängen (s. Liste „Bahnsteiglängen- und -höhenzusammenstellung S-Bahn Westtangente Köln“)

Maßnahmen der DB Energie GmbH (nur nachrichtlich)

- Neubau eines Umformerwerks zur Energieversorgung der Oberleitung in Euskirchen (Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke 2634/2645 von Bad Münstereifel über Euskirchen nach Bonn Gbf und soll dort finanziert werden).

Bahnsteiglängen- und -höhenzusammenstellung Ausbau Knoten Köln, Westliche Stammstrecke Im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke

Station	Maßnahme	bestellte Bahnsteignutzlänge	bauliche Option**	optionale Bahnsteighöhe	NRW-Landeskonzept	Bemerkung
Teil A-C Westspange	Köln-Hansaring	170 m	170 m	96 cm*, 76 cm	170 m / 76 cm*	Aktueller Bestand: Gleis 1: 145 m / 96 cm Gleis 2: 145 m / 96 cm
	Köln-West	215 m		96 cm*, 76 cm	215 m / 76 cm*	Aktueller Bestand : Gleis 1: 210 m / 76 cm Gleis 2: 210 m / 76 cm
	Köln Moltkestraße/ Aachener Straße	150 m	170 m	96 cm*, 76 cm	150 m / 76 cm*	
Teil D	Köln-Süd	150 m	170 m	96 cm*, 76 cm	215 m / 76 cm*	Aktueller Bestand : Gleis 1: 267 m / 76 cm Gleis 2: 267 m / 76 cm Gleis 3: 263 m / 76 cm Gleis 4: 263 m / 76 cm
	Köln Weißhausstraße	150 m	170 m	96 cm*, 76 cm	150 m / 76 cm*	
	Köln-Klettenberg	150 m	170 m	96 cm*, 76 cm	150 m / 76 cm*	
	Hürth-Kaischeuren	150 m	170 m	96 cm*, 76 cm	215 m / 76 cm*	Aktueller Bestand: Gleis 1: 217 m / 76 cm Gleis 2: 212 m / 76 cm Gleis 3: 170 m / 76 cm Gleis 51: 233 m / 55 cm Gleis 53: 233 m / 55 cm
Teil E	Hürth- Fischelich	150 m	170 m	96 cm*, 76 cm	96 cm*, 76 cm	
	Brühl-Kierberg	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 1
	Erfstadt	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 2
	Weilerswist	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 1
	Weilerswist-Derkum	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen ESTW-Ausbau
	Euskirchen Großbüllesheim	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 3 NVR
	Euskirchen	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 1
	Mechernich-Satzvey	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 3 NVR
	Mechernich	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen § 12 durch NVR
	Kall- Scheven	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 3 NVR
Kall	170 m	185 m	76 cm	76 cm	Ausbau im Rahmen MOF 3 NVR	

* Sofern laut § 13 EBO zulässig, dürfen die mit dem Sternchen* gekennzeichneten S-Bahnsteige bei der Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Modernisierung und Erneuerung abweichend von der definierten Zielhöhe (des Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzeptes des Landes NRW) mit einer Bahnsteighöhe über Schienenoberkante von 96 cm gebaut werden, wenn gleichzeitig technische Vorkahrungen für eine spätere Anpassung auf 76 cm geschaffen werden. (Quelle: Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW – Vorlage 16/3750 des Landtages Nordrhein-Westfalen vom 02.03.2016-)

** Die bestellte bauliche Option ist als optionale Nutzlänge zu verstehen und planerisch vorzusehen. Im Rahmen des Projekts soll ausschließlich die jeweilige bestellte Nutzlänge gebaut werden.

VAst / BAst Detail

Id: 964
Art: VAst
Typ: kurz
Titel: Neubau S-Bahn Westspange (Str. 2623) Köln Hansaring - Hürth-K.
Status: in Prüfung
Regionalbereich: West
Produktionsstandort: PD Köln

Ersteller:
Auftraggebende OE:



Kommentar: Dies ist eine „Grob-VAst“, die dem Zweck dient, den inhaltlichen Umfang der Planungen für die Leistungsphasen 1+2 nach HOAI (Lph. 1+2) und damit den Gegenstand der Planungsvereinbarung für die Lph. 1+2 grob einzugrenzen. Diese Grob-VAst dient nur einem ersten Überblick, ist nicht verbindlich und damit auch nicht maßgeblich für den genauen Umfang der nachfolgenden Planungen (Lph. 1+2 und ff.).

Für die Durchführung der nachfolgenden Planungen ist alleine die noch zu erstellende, finale Version der VAst maßgeblich. Diese kann aber erst nach Unterzeichnung der Planungsvereinbarung erstellt werden.

Zeichnungsverlauf

VAst / BAst Detail

Zugeordnete Maßnahmen

Id	Titel	Status	IBN Intern	IBN Extern
1672	Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren	Bewertet	12/2030	
1721	Köln Hbf - Hürth Kalscheuren: separate S-Bahn	Bewertet		
2868	Westspange: barrierefreier Aus- und Neubau von 8	Bewertet		

Zugeordnete Projekte

Verkehrliche Anforderungen

ID	Titel	Beschreibung	Prio	weitere Betrachtung	Ist Bestandteil der ...				
					VAst	BAst	VP	EP/GP	IBN
1868	VDV-46: 2630, Köln Hansaring - Köln-Süd / Hürth-Kalscheuren	Attraktiver Nahverkehr im Knoten Köln durch Überlagerung von S-Bahnen im Kölner Westen (Richtung Bonn und Richtung Eifel) ohne Beeinträchtigung durch RE und Fernverkehr. Bessere innerstädtische Erschließung durch neue Stationen und Stadtbahnverknüpfungen	muss		Ja				
1955	VDV-820: 2630, Strecke Köln-Hansaring - Hürth-Kalscheuren	Attraktiver Nahverkehr im Knoten Köln durch Überlagerung von S-Bahnen im Kölner Westen (Richtung Bonn und Richtung Eifel) ohne Beeinträchtigung durch RE und Fernverkehr	muss		Ja				
2681	Strecke 2630 Köln Hbf - Hürth Kalscheuren: separate S-Bahn	Attraktiver Nahverkehr im Knoten Köln durch Überlagerung von S-Bahnen im Kölner Westen (ohne Beeinträchtigung durch RE und Fernverkehr)	muss		Ja				
3925	Köln Hbf - Hürth Kalscheuren Mehrgleisigkeit	Attraktiver Nahverkehr im Knoten Köln durch Überlagerung von S-Bahnen im Kölner Westen (ohne Beeinträchtigung durch RE und Fernverkehr)	muss		Ja				
3328	Hürth-Kalscheuren - flexible Einfädelerung von/nach Brühl	Weniger Verspätungen durch flexiblere Ein- und Ausfädelerung der Eifel- und der Güterstrecke	muss		Ja				
1867	VDV-45: 2630, Köln Eifelort - Hürth-Kalscheuren	Konfliktfreie Ausfahrt aus Gbf Köln-Eifelort Richtung Süden mit Ziel Brühl Gbf Konfliktfreie Einfahrt in HGK-Gleise	muss		Ja				
4414	Westspange: barrierefreier Aus- und Neubau von 8 Verkehrsstationen	Barrierefreier Ausbau (Köln Hansaring, Köln West, Köln Süd, Hürth-Kalscheuren) und Neubau (Aachener Straße, Weißhausstraße, Klettenberg, Hürth-Fischenich) von insgesamt 8 Verkehrsstationen	muss		Ja				
1934	VDV-752: 2641, Köln Süd - Köln Kalk	SPNV auf der Strecke Köln Süd bis Köln-Kalk	Aufwärtskompatibilität		Nein				
1925	VDV-617: 2641, Köln-Bonn - Köln-Kalk Süd	Verknüpfung des SPNV mit der Nord-Süd-Stadtbahn in Köln Bonner Wall	Aufwärtskompatibilität		Nein				
1954	VDV-812: 2630, Strecke Köln - Bonn - Remagen	Entmischung Fern-, Regional- und Güterverkehr;	Aufwärtskompatibilität		Nein				

Anlass und verkehrliches Ziel der Maßnahme:

Die im eh schon überlasteten Knoten Köln dringend notwendige Verkehrssteigerung benötigt Infrastrukturmaßnahmen zur Entmischung und Beschleunigung der Verkehre. Um die auf der neuen Infrastruktur der S-Bahn-Stammstrecke (K-Deutz - Köln Hansaring) verkehrenden S-Bahn-Linien Richtung Südwesten abfahren zu können, ist der Abschnitt Köln Hansaring - Hürth-Kalscheuren nicht ausreichend ausgebaut, da auf den heute zwei Personenzuggleisen Fern- und Nahverkehr zwischen Köln und Bonn bzw. Euskirchen im Mischbetrieb verkehren.

Lösungsansatz:

Separate S-Bahn-Gleise, die in Köln Hansaring niveaufrei an die Stammstrecke anschließen, einen Richtungsbetrieb mit den Ferngleisen ermöglichen und mit Bahnsteigen im S-Bahn-Standard ausgerüstet sind.

Effekte:

VAst / BAst Detail

Weniger Verspätungsübertragung S-Bahn / RE und Fernverkehr durch Entmischung der Verkehre
Taktverdichtung bei S-Bahn möglich
Weniger Umsteigen infolge neuer Liniendurchbindungen
Entlastung der Ferngleise Köln Hbf
Verbesserung Betriebsqualität
Reduzierung der Fahrplanzwänge

Modularität:

Abschnittsweiser Ausbau der Kölner Westspange möglich. Zuerst Abschnitt K-Hansaring - K West, dann K West - K Süd, dann K Süd - Hürth-Kalscheuren. Westspange ist Voraussetzung für S15 Richtung Kall, S16 Richtung Südbrücke und S17 Richtung Bonn

Beschreibung der verkehrlichen Anforderung und Rahmenbedingungen:

S-BAHN-GLEISE INKL. ÜBERWERFUNGSBAUWERK

Strecken Neubau zur Aufnahme von 9 stündlichen elektrischen S-Bahnen je Richtung (Hansaring - Köln Süd) bzw. 6 je Richtung (Köln Süd - Hürth-Kalscheuren). Falls zweigleisiger Neubau punktuell zu unververtretbaren Sprungkosten führen sollte, ist mittels EBWU zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen (z.B. weniger Halte) Betrieb möglich ist.

Anforderungen an folgende 4 Abschnitte:

Köln Hansaring nach Köln West:

Höhenfrei mittig aus 2620/2622 in die Mittellage zwischen 2630 (von dort Richtungsbetrieb bis südlich Köln Süd).
Weichen zur Streckenverknüpfung 2623/2630 in Richtung Köln Hbf

Köln West nach Köln Süd:

Streckenverknüpfung 2623/2630 durch doppeltes Weichentrapez für flexible Betriebsführung in beiden Richtungen

Köln Süd nach Hürth-Kalscheuren:

Einbinden der 2623 in bestehende Bahnhofsgleise Köln Süd

Hürth-Kalscheuren:

Herstellung höhenfreier Fahrmöglichkeiten folgender drei Relationen:

- * S-Bahn von/nach Köln Süd (2623) nach/von Brühl (2630)
- * S-Bahn von/nach Köln Süd (2623) nach/von Hürth-Fischenich/Euskirchen (2631)
- * Güterzüge von/nach Köln-Eifeltor Gbf (2640) nach/von Brühl (2630) - alternativ auch direkt in das Netz der HGK durch Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einfädelung in den Nordkopf Brühl Gbf

S-BAHNSTEIGE

Alle folgenden BahnsteigNEUbauten sind gemäß Bahnsteignutzlängen-/höhenkonzept für eine Fahrzeuglänge von 170m mit 76cm Höhe auszulegen, mit übergangsweiser Nutzungsmöglichkeit von 96cm-Fahrzeugen.
Die BahnsteigUMBauten sind für Fahrzeuglängen von 215m auszulegen:

Neubau zweiter Bahnsteig Köln Hansaring mit einer oder zwei Kanten (2 zum Sortieren der Züge aus 2620/2622/2623 und 1 oder 2 für die vorsortierten Züge aus Köln Hbf). Bahnsteig muss für schnellen Fahrgastwechsel ausgelegt werden, da EBWU für 2,5-Minuten-Takt eine Haltezeit von lediglich 36 Sekunden fordert

Aufhöhung Bahnsteig Köln West für übergangsweise Nutzungsmöglichkeit 96cm inkl barrierefreier Zugang zur Stadtbahn

VAst / BAst Detail

Neubau Haltepunkt K Aachener Straße mit Anbindung an Stadtbahn

Aufhöhung Bahnsteig Köln Süd für übergangsweise Nutzungsmöglichkeit 96cm inkl barrierefreier Zugang zur Stadtbahn

Neubau Haltepunkt K Weißhausstraße

Neubau Haltepunkt K Klettenberg

Aufhöhung Bahnsteige 51/53 in Hürth-Kalscheuren für übergangsweise Nutzungsmöglichkeit 96cm

Korrespondierende verkehrliche Anforderungen und Rahmenbedingungen:

S16:
 Ertüchtigung der Strecke Köln Süd bis Köln-Kalk für SPNV inklusive Erweiterung der Südbrücke und Weichenverbindung in die S-Bahnstrecke wegen fehlender Verknüpfung des SPNV mit der Nord-Süd-Stadtbahn
 Ausbau Köln-Bonntor zum Personenbahnhof.
 Die neue Station Köln-Bonnerwall verknüpft den SPNV mit dem ÖPNV der Nord-Süd-Stadtbahn. Zu realisieren sind ein neuer Bahnsteig und zusätzliche Weichen, die den Regionalverkehr weitestgehend unabhängig vom Güterverkehr ermöglichen.

S17:
 Stufenweise Herstellung der Mehrgleisigkeit Hürth-Kalscheuren - Bonn Hbf mit dem Ziel der Entmischung Fern-, Regional- und Güterverkehr. S-Bahngleise mittig in 2630

Infrastruktur

Betriebsstellen

Typ	Abkürzung	Name
direkt	KKHR	Köln Hansaring
über Streckenabschnitt	KK	Köln Hbf
über Streckenabschnitt	KKAS	Hürth-Kalscheuren
über Streckenabschnitt	KKASS	Hürth-Kalscheuren Südkopf
über Streckenabschnitt	KKS	Köln Süd
über Streckenabschnitt	KKW	Köln West
über Streckenabschnitt	KKW F	Köln West Wf
über Streckenabschnitt	KKW S	Köln West Ws

Streckenabschnitte

Streckennummer	Abschnitt	Von Betriebsstelle	Bis Betriebsstelle	Länge	Traktionsart
2630	1	KK - Köln Hbf	KKW F - Köln West Wf	2.405	
2630	2	KKW F - Köln West Wf	KKW - Köln West	0.68	
2630	3	KKW - Köln West	KKW S - Köln West Ws	0.688	
2630	4	KKW S - Köln West Ws	KKS - Köln Süd	1.4	
2630	5	KKS - Köln Süd	KKAS - Hürth-Kalscheuren	6.032	
2630	6	KKAS - Hürth-Kalscheuren	KKASS - Hürth-Kalscheuren Südkopf	0.75	

Zugzahlen des Ist-Betriebsprogramms (streckenbezogen)

VAst / BAst Detail

Stnr	Abk RII 100			Richtung									Gegenrichtung									Bemerkung
	Von	Nach	Anz. Gleise	SPFV			SPNV			SGV			SPFV			SPNV			SGV			
				6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	
2630	KKW	KKW S	2	26	7	33	91	14	105	1	2	3	26	8	34	85	15	100	2	3	5	
2630	KKW S	KKS	2	26	9	35	92	14	106	2	3	5	27	6	33	85	15	100	3	5	8	
2630	KKS	KKAS	2	24	6	30	92	14	106	2	2	4	26	4	30	85	15	100	2	5	7	
2630	KK	KKW F	1	27	6	33	91	14	105	1	2	3			0	0	0	0	0	0	0	
2630	KKW F	KKW	2	26	7	33	91	14	105	1	2	3	26	8	34	85	15	100	2	3	5	
2638	KKW F	KK	1	26	8	34	85	15	100	2	3	5			0	0	0	0	0	0	0	

Zugzahlen des Soll-Betriebsprogramms (streckenbezogen)

Stnr	Abk RII 100			Richtung									Gegenrichtung									Bemerkung
	Von	Nach	Anz. Gleise	SPFV			SPNV			SGV			SPFV			SPNV			SGV			
				6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	
2630	KKW	KKS	2	33	4	37	63	13	76	2	2	4	31	4	35	64	13	77	2	1	3	Änderung SPFV und SGV gemäß Prognose 2030 des BVWP Änderung SPNV gemäß Aussage des NVR (Stand 11/2018): RRX5 (18 je Richtung) wie heute RES, RRX4 (21 je Richtung) wie heute RB26, RB48 (18 Richtung, 19 Gegenrichtung) wie heute nur ohne HVZ-Verstärker (die dann als S17 über 2623), RE12 (2 je Richtung) wie heute, RE22 (17 je Richtung) mit durchgehendem Stundentakt 7-23 Uhr, RB24 (0 je Richtung) entfällt (ersetzt durch S15 über 2623)
2630	KKS	KKAS	2	32	3	35	63	13	76	2	1	3	31	4	35	64	13	77	2	1	3	Änderung SPFV und SGV gemäß Prognose 2030 des BVWP Änderung SPNV gemäß Aussage des NVR (Stand 11/2018): RRX5 (18 je Richtung) wie heute RES, RRX4 (21 je Richtung) wie heute RB26, RB48 (18 Richtung, 19 Gegenrichtung) wie heute nur ohne HVZ-Verstärker (die dann als S17 über 2623), RE12 (2 je Richtung) wie heute, RE22 (17 je Richtung) mit durchgehendem Stundentakt 7-23 Uhr, RB24 (0 je Richtung) entfällt (ersetzt durch S15 über 2623)
2630	KK	KKW	2	33	4	37	63	13	76	1	1	2	31	4	35	64	13	77	1	1	2	Änderung SPFV und SGV gemäß Prognose 2030 des BVWP (KKWF - KK heißt heute noch 2638, wird zukünftig aber zur 2630) Änderung SPNV gemäß Aussage des NVR (Stand 11/2018): RRX5 (18 je Richtung) wie heute RES, RRX4 (21 je Richtung) wie heute RB26, RB48 (18 Richtung, 19 Gegenrichtung) wie heute nur ohne HVZ-Verstärker (die dann als S17 über 2623), RE12 (2 je Richtung) wie heute, RE22 (17 je Richtung) mit durchgehendem Stundentakt 7-23 Uhr, RB24 (0 je Richtung) entfällt (ersetzt durch S15 über 2623)
2630	KKS	KKHR	2	0	0	0	144	39	183	0	0	0	0	0	0	144	39	183	0	0	0	NEUE STRECKE 2623
2630	KKW S	KKS	2	0	0	0	96	24	120	0	0	0	0	0	0	96	24	120	0	0	0	Zugzahlen gemäß Aussage (11/2018) des NVR Zielkonzept von S15, S16 und S17 NEUE STRECKE 2623 Zugzahlen gemäß Aussage (11/2018) des NVR Zielkonzept von S15 und S17

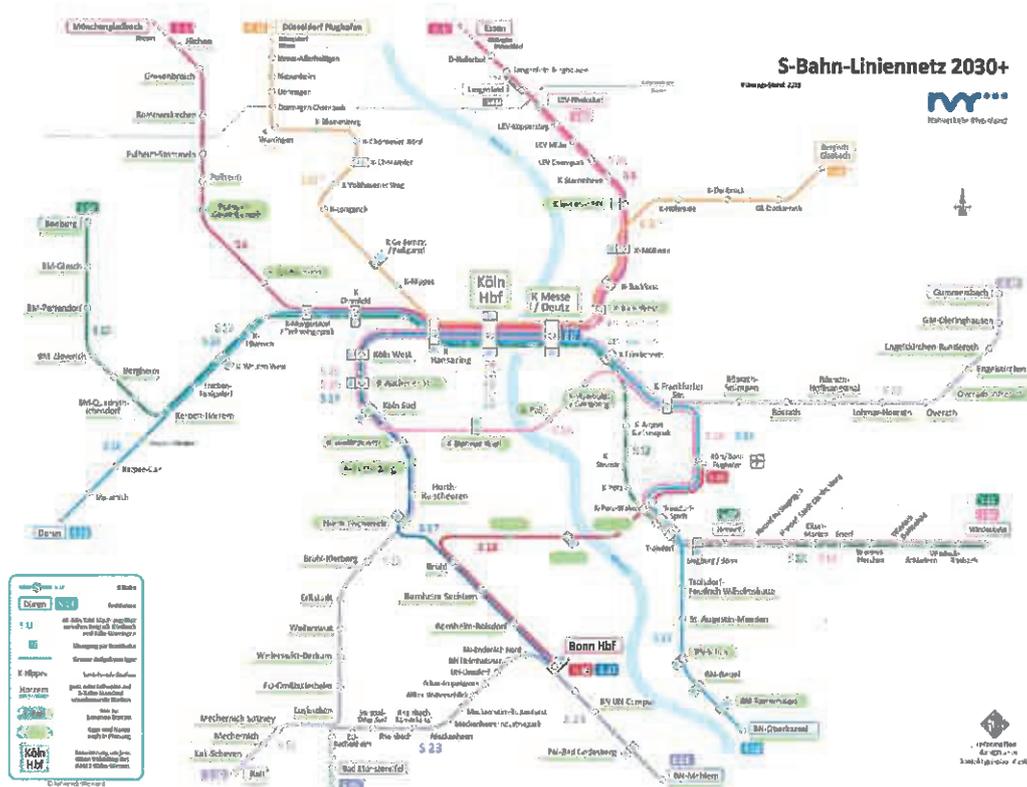
Erstellt am: 10.12.18 09:20
Geändert am: 28.01.19 14:22

Erstellt von:
Geändert von:

Anlage 2.1

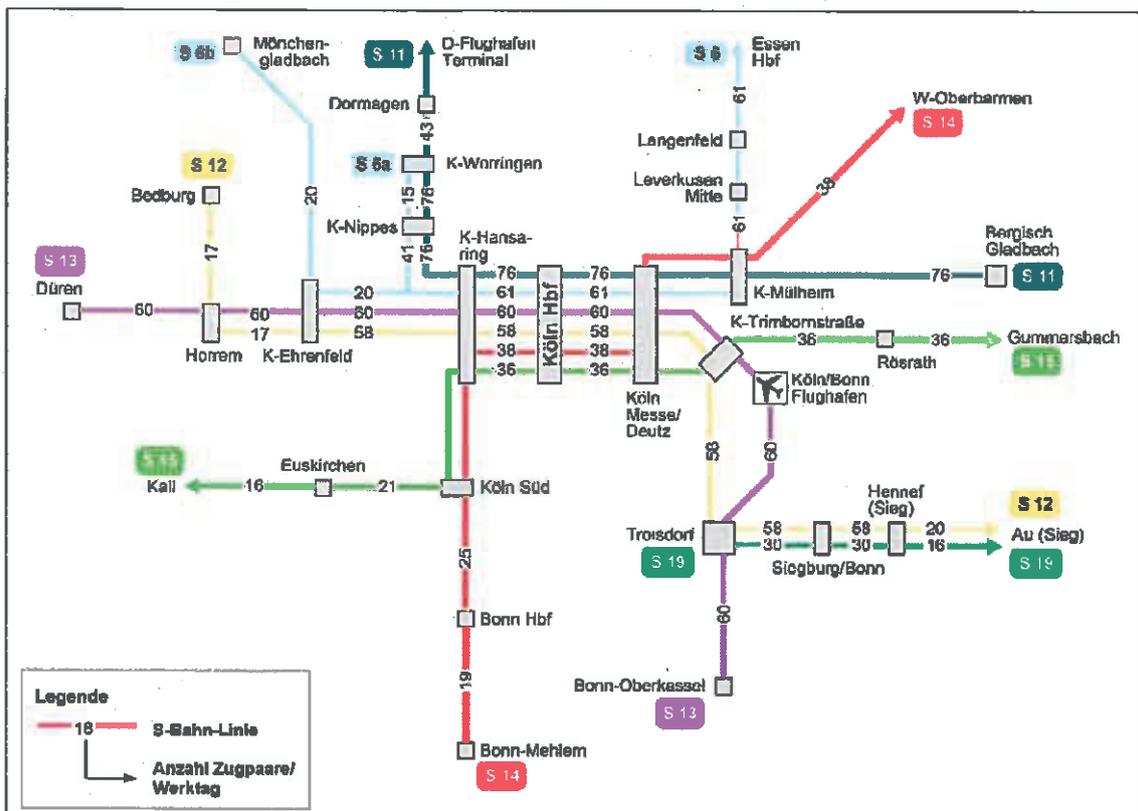
S-Bahn-Zielkonzept 2030+ des NVR und Einrichtung einer S-Bahn Köln – Wuppertal

Ausbau Knoten Köln - Westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke



Einrichtung einer S-Bahn Köln - Wuppertal

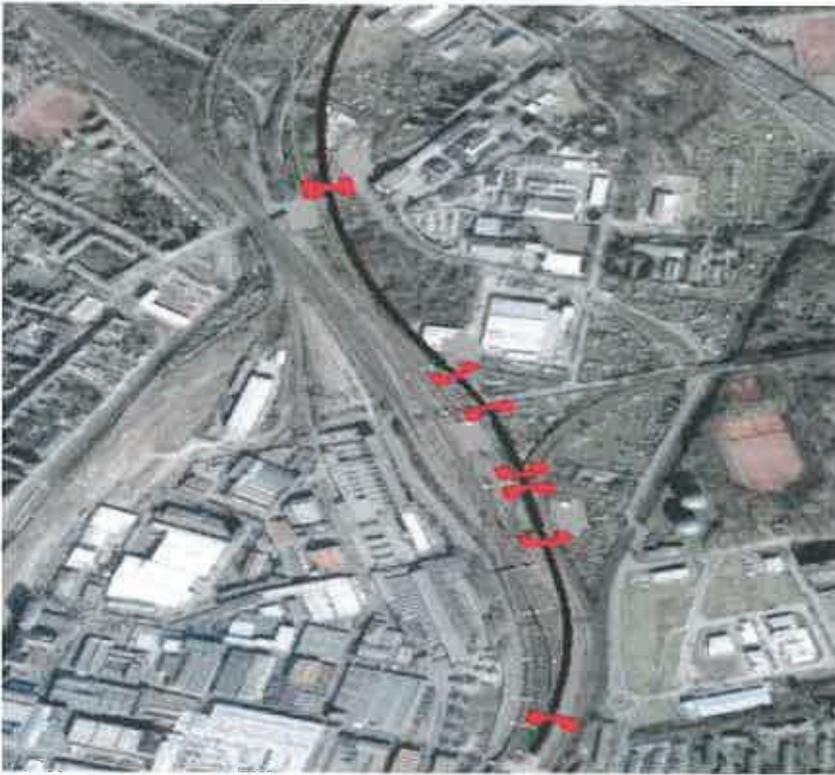
Die Gutachter des BMVI sehen als Lösung für die Kapazitätsprobleme im Knoten Köln eine Verlagerung von Nahverkehrsleistungen auf die S-Bahn-Infrastruktur vor. Hierzu sollen insbesondere die beiden Projekte „Westspange“ (Köln Hansaring – Hürth-Kalscheuren) und ein Verknüpfungsbauwerk nördlich des Bahnhofs Köln-Mülheim dienen. Die Gutachter des Bundes sehen in ihrem Planfall für den Ausbau des Knoten Kölns insbesondere eine Verlagerung der RB 48 Wuppertal-Oberbarmen – Bonn-Mehlem vor. In der Linienskizze unten als S 14 bezeichnet. Die S14 nutzt dann beide o. g. Infrastrukturprojekte, für die der Bund eine Mischfinanzierung aus dem GVFG-Bundesprogramm angereichert durch Bedarfsplannutzenanteile vorsieht.



Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030 – Teil Schiene Projektdossier Knoten Köln
 Stand: 09.10.2018 Trimode & Intraplan (Seite 12)

Das Zielnetz 2030+ des NVR sieht eine Linie S 17 Bonn Hbf – Köln Messe/Deutz vor, welche in Richtung Wuppertal weitergeführt werden könnte. Zum Übergang von der S-Bahn-Stammstrecke auf die Strecke 2730 wird ein Überwerfungsbauwerk notwendig sein. Eine Einrichtung der S 17 in Baustufen ist möglich.

Der NVR beabsichtigt, die neuen Aspekte des Bundesverkehrswegeplans für den Knoten Köln, welche das BMVI am 06.11.2018 veröffentlichte, in seinem nächsten Nahverkehrsplan näher zu betrachten. Da die Einrichtung einer S-Bahn zwischen Köln und Wuppertal die Belange der beiden Aufgabenträger VRR und NVR tangiert, ist hier eine Abstimmung durchzuführen.



Quelle. BVWP 2030 -Trassierungsvorschlag Schüßler Plan - November 2018

- **Vorschlag DB Netz AG:**

o **Maßnahme:**

- Verknüpfung der S-Bahn mit der Wupperstrecke in Köln-Mühlheim
- Neubau von zwei Verbindungskurven
- Richtungsreine Ein- und Ausbindung der Verbindungskurven



Lösungsskizze Präsentation zum Expertenworkshop 08.11.2017

Quelle. BVWP 2030 -Trassierungsvorschlag Schüßler Plan - November 2018

VAst / BAst Detail

Id: 965
Art: VAst
Typ: kurz
Titel: Ausbau+Elektrifizierung Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren - Kall
Status: in Prüfung
Regionalbereich: West
Produktionsstandort: PD Köln

Ersteller: 
Auftraggebende OE:

Kommentar: Dies ist eine „Grob-VAst“, die dem Zweck dient, den inhaltlichen Umfang der Planungen für die Leistungsphasen 1+2 nach HOAI (Lph. 1+2) und damit den Gegenstand der Planungsvereinbarung für die Lph. 1+2 grob einzugrenzen. Diese Grob-VAst dient nur einem ersten Überblick, ist nicht verbindlich und damit auch nicht maßgeblich für den genauen Umfang der nachfolgenden Planungen (Lph. 1+2 und ff.).

Für die Durchführung der nachfolgenden Planungen ist alleine die noch zu erstellende, finale Version der VAst maßgeblich. Diese kann aber erst nach Unterzeichnung der Planungsvereinbarung erstellt werden.

Zeichnungsverlauf

VAst / BAst Detail

Zugeordnete Maßnahmen

Id	Titel	Status	IBN Intern	IBN Extern
1327	Strecke 2631, Brühl- Kierberg: Umwandlung von Hp in	Bewertet		
1559	Kall: Bahnsteigkreuzung beseitigen, Wendeanlage	Bewertet		
1735	2631 Elektrifizierung Hürth-Kalscheuren - Euskirchen-	Bewertet		
2866	Satzvey - Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang	Bewertet		
2867	Strecke 2631, Euskirchen - Kall: Einrichten GWB	Bewertet		
2868	Westspange: barrierefreier Aus- und Neubau von 8	Bewertet		

Zugeordnete Projekte

Verkehrliche Anforderungen

ID	Titel	Beschreibung	Prio	weitere Betrachtung	Ist Bestandteil der ...				
					VAst	BAst	VP	EP/GP	IBN
2693	Strecke 2631 Hürth-Kalscheuren - Kall: Elektrifizierung	S-Bahnverkehr zur größeren betrieblichen Flexibilität mit E-Triebfahrzeugen zwischen Köln und Kall	muss		Ja				
1927	VDV-619: 2631, Köln - Kall	S-Bahnverkehr mit E-Triebfahrzeugen zwischen Köln und Kall	muss		Ja				
3726	Hürth-Kalscheuren - Kall - Ehrang (Eifelstrecke): Ertüchtigung für E-Traktion	Einsatz von E-Tfz auf der Eifelstrecke (Länge ca. 164 km)	muss		Ja				
4414	Westspange: barrierefreier Aus- und Neubau von 8 Verkehrsstationen	Barrierefreier Ausbau (Köln Hansaring, Köln West, Köln Süd, Hürth-Kalscheuren) und Neubau (Aachener Straße, Weißhausstraße, Klettenberg, Hürth-Fischenich) von insgesamt 8 Verkehrsstationen	muss		Ja				
4098	Satzvey - Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang	Flexiblere Betriebsführung bei HVZ-Taktabweichungen bei haltenden Personenzüge durch Aufhebung des Fahrstraßenausschlusses von Gegenfahrten	muss		Ja				
2886	Strecke 2631 Hürth-Kalscheuren - Ehrang: Umwandlung Hp Kierberg in Bf	Flexiblere Betriebsführung und dichtere Zugfolge im Störfall zwischen Hürth-Kalscheuren und Ertstadt	soll		Ja				
4099	Einrichten GWB Euskirchen - Kall	Aufgrund hoher Fahrgastzahlen ist Durchführbarkeit von Restbetriebsprogramm (2 Züge SPNV je Richtung) im Störfall bei eingleisiger Betriebsführung wünschenswert.	soll		Ja				
3134	Kall - Bahnsteigkreuzung beseitigen	Durchgängiger 120-Takt der RE 12 auf dem gesamten Laufweg Köln - Trier	soll		Ja				
4163	VDV-991: Elektrifizierung Kall - Ehrang (- Trier Hbf)	Elektrifizierung auf etwa 111 Kilometern	Aufwärtskompatibilität	Nein	Ja				

Anlass und verkehrliches Ziel der Maßnahme:

Die im eh schon überlasteten Knoten Köln dringend notwendige Verkehrssteigerung benötigt Infrastrukturmaßnahmen zur Entmischung und Beschleunigung der Verkehre. Um auf der neuen Infrastruktur der S-Bahn-Stammstrecke (K-Deutz - Köln Hansaring) und der Westspange (Köln Hansaring - Hürth-Kalscheuren) die geplante Taktdichte umsetzen zu können, ist ein rein elektrischer Betrieb aller S-Bahnen notwendig.

Von dieser Notwendigkeit ist auch der heute nicht elektrifizierte Abschnitt Hürth-Kalscheuren - Kall betroffen, auf dem zukünftig die S15 verkehren wird.

Lösungsansatz:

Elektrifizierung der Strecke und punktuelle Anpassung des Spurplanes, der Signalisierung und der Bahnsteigzugänge zur Beseitigung von fahrplanerischen Zwängen.

VAst / BAst Detail

Effekte:

Größere betriebliche Flexibilität

Höhere Betriebsqualität

Taktverdichtung mit S-Bahn möglich

Auflösung fahrplantechnischer Zwangspunkte an Reisendenüberwegen

Langfristige gesamtwirtschaftliche Kostenersparnisse und Schadstoffreduzierungen durch elektrischen Betrieb

Beschreibung der verkehrlichen Anforderung und Rahmenbedingungen:

Hürth-Kalscheuren - Kall

Elektrifizierung der gesamten Strecke inklusive aller für den S-Bahn-Betrieb notwendiger Überhol- und Behandlungsgleise.

Zudem ist die gesamte Strecke blocktechnisch so auszustatten, dass ein 20-Minuten-Takt der S-Bahn zuzüglich der verkehrenden RE-Linien 12 und 22 mit der geforderten Qualität möglich ist.

Hürth

Neubau Haltepunkt Hürth-Fischenich mit Anbindung an die Stadtbahn. Der Bahnsteigneubau ist gemäß Bahnsteignutzlängen-/höhenkonzept für eine Fahrzeuglänge von 170m (Option für 185m baulich offen halten) mit 76cm Höhe auszulegen, mit übergangsweiser Nutzungsmöglichkeit von 96cm-Fahrzeugen.

Diese Fahrzeuglänge und -höhe ist auch bei allen anderen Halten auf dem Linienweg der S-Bahn bis Kall zu berücksichtigen.

Brühl-Kierberg

Umwandlung in einen Bahnhof durch Einbau von Weichen und deckenden Signalen am Haltepunkt Brühl-Kierberg.

Euskirchen - Kall

Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung zur Fahrt aus Gleis 1 ins Gegengleis (Südkopf).

Signalisierung des GWB auf den Abschnitten Euskirchen - Mechernich (14 km) und Mechernich - Kall (10 km).

Mechernich-Satzvey

Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs beispielsweise durch den Bau eines Außenbahnsteigs am Gleis Kall - Hürth-Kalscheuren in der Nähe zum Bü Gartzemer Straße (km 37,9).

Kall

Neubau einer Wendeanlage für den S-Bahnbetrieb

Beseitigung des Reisendenüberweges

VAst / BAst Detail

Stnr	Von	Nach	Anz. Gleise	6-22 Uhr			22-6 Uhr			6-22 Uhr			22-6 Uhr			6-22 Uhr			22-6 Uhr			Bemerkung
				Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr																
2631	KKAS	KKIE	2	1	0	1	36	4	40	1	0	1	0	0	0	30	3	33	2	0	2	
2631	KKIE	KEST	2	1	0	1	35	5	40	1	0	1	0	0	0	30	3	33	2	0	2	
2631	KEST	KWES	2	1	0	1	35	5	40	1	0	1	0	0	0	30	3	33	2	0	2	
2631	KWES	KDEK	2	1	0	1	35	5	40	1	0	1	0	0	0	30	3	33	2	0	2	
2631	KDEK	KGBU	2	1	0	1	35	5	40	0	0	0	0	0	0	30	3	33	1	0	1	
2631	KGBU	KEU	2	1	0	1	35	5	40	0	0	0	0	0	0	30	3	33	1	0	1	
2631	KEU	KSA	2	1	0	1	31	3	34	0	0	0	0	0	0	27	3	30	0	0	0	
2631	KSA	KMCH	2	1	0	1	30	4	34	0	0	0	0	0	0	27	3	30	0	0	0	
2631	KMCH	KMCD	2	1	0	1	30	4	34	0	0	0	0	0	0	27	3	30	0	0	0	
2631	KMCD	KMCW	2	1	0	1	30	4	34	0	0	0	0	0	0	27	3	30	0	0	0	
2631	KMCW	KSEV	2	1	0	1	30	4	34	0	0	0	0	0	0	27	3	30	0	0	0	
2631	KSEV	KKAL	2	1	0	1	30	4	34	0	0	0	0	0	0	27	3	30	0	0	0	

Zugzahlen des Soll-Betriebsprogramms (streckenbezogen)

Stnr	Von	Nach	Anz. Gleise	Richtung									Gegenrichtung									Bemerkung
				SPFV			SPNV			SGV			SPFV			SPNV			SGV			
				6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	
2631	KKAS	KEU	2	0	0	0	65	14	79	2	0	2	0	0	0	65	14	79	1	0	1	Aenderung SPFV und SGV gemäß Prognose 2030 des BVWP Aenderung SPNV gemäß Aussage des NVR (Stand 11/2018): RE12 (2 je Richtung) wie heute, RE22 (17 je Richtung) mit durchgehendem Stundentakt 7-23 Uhr, S15 (60 je Richtung) als RB24 mit deutlicher Angebotserweiterung
2631	KEU	KKAL	2	0	0	0	65	14	79	1	0	1	0	0	0	65	14	79	1	0	1	Aenderung SPFV und SGV gemäß Prognose 2030 des BVWP Aenderung SPNV gemäß Aussage des NVR (Stand 11/2018): RE12 (2 je Richtung) wie heute, RE22 (17 je Richtung) mit durchgehendem Stundentakt 7-23 Uhr, S15 (60 je Richtung) als RB24 mit deutlicher Angebotserweiterung

Erstellt am: 10.12.18 09:23
Geändert am: 28.01.19 14:25

Erstellt von:
Geändert von:



Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)

Die ANBest-P enthalten Nebenbestimmungen (Bedingungen und Auflagen) im Sinne des § 36 VwVfG. NRW. sowie notwendige Erläuterungen. Die Nebenbestimmungen sind Bestandteil des Zuwendungsbescheides, soweit dort nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Inhalt

- Nr. 1 Anforderung und Verwendung der Zuwendung
- Nr. 2 Nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung
- Nr. 3 Vergabe von Aufträgen
- Nr. 4 Zur Erfüllung des Zuwendungszwecks beschaffte Gegenstände
- Nr. 5 Mitteilungspflichten der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers
- Nr. 6 Nachweis der Verwendung
- Nr. 7 Prüfung der Verwendung
- Nr. 8 Erstattung der Zuwendung, Verzinsung

1

Anforderung und Verwendung der Zuwendung

1.1

Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid bestimmten Zwecks verwendet werden. Die Zuwendung ist wirtschaftlich und sparsam zu verwenden.

1.2

Alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen (insbesondere Zuwendungen, Leistungen Dritter, Beiträge und Spenden) und der Eigenanteil der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers sind als Deckungsmittel für alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Ausgaben einzusetzen. Der Finanzierungsplan ist hinsichtlich des Gesamtergebnisses verbindlich.

1.3

Dürfen aus der Zuwendung auch Personalausgaben oder sächliche Verwaltungsausgaben geleistet werden und werden die Gesamtausgaben der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers überwiegend aus Zuwendungen der öffentlichen Hand bestritten, darf die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger seine Beschäftigten finanziell nicht besser stellen als vergleichbare Landesbeschäftigte. Höhere Vergütungen als nach dem BAT oder MTL sowie sonstige über- oder außertarifliche Leistungen dürfen nicht gewährt werden.

1.4

Die Zuwendung darf nur soweit und nicht eher angefordert werden, als sie innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung für fällige Zahlungen benötigt wird. Die Anforderung jedes Teilbetrages muss die zur Beurteilung des Mittelbedarfs erforderlichen Angaben enthalten. Im Übrigen darf die Zuwendung wie folgt in Anspruch genommen werden:

1.4.1

bei Anteil- oder Festbetragsfinanzierung jeweils anteilig mit etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber und den vorgesehenen eigenen und sonstigen Mitteln der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers,

1.4.2

bei Fehlbedarfsfinanzierung, wenn die vorgesehenen eigenen und sonstigen Mittel der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers verbraucht sind. Wird ein im Haushaltsjahr zu deckender Fehlbedarf anteilig durch mehrere Zuwendungsgeber finanziert, so darf die Zuwendung nur anteilig mit den Zuwendungen der anderen Zuwendungsgeber angefordert werden.

1.5

Der Zuwendungsbescheid kann mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden, wenn sich herausstellt, dass der Zuwendungszweck mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist.

1.6

Ansprüche aus dem Zuwendungsbescheid dürfen weder abgetreten noch verpfändet werden.

2

Nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung

Ermäßigen sich nach der Bewilligung die in dem Finanzierungsplan veranschlagten Gesamtausgaben für den Zuwendungszweck, erhöhen sich die Deckungsmittel oder treten neue Deckungsmittel hinzu, so ermäßigt sich – außer bei einer Festbetragsfinanzierung – die Zuwendung

2.1

bei Anteilfinanzierung anteilig mit etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber und den vorgesehenen eigenen und sonstigen

Mitteln der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers,

2.2

bei Fehlbedarfs- und Vollfinanzierung um den vollen in Betracht kommenden Betrag.

3

Vergabe von Aufträgen

3.1

Wenn die Zuwendung oder bei Finanzierung durch mehrere Stellen der Gesamtbetrag der Zuwendung mehr als 100.000 EUR beträgt, gilt Folgendes:

Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfänger, deren zuwendungsfähige Ausgaben je Projekt zu nicht mehr als 50 v.H. aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, haben Aufträge nur an fachkundige und leistungsfähige Anbieter nach wettbewerblichen Gesichtspunkten zu wirtschaftlichen Bedingungen zu vergeben. Dazu sind mindestens drei Angebote einzuholen.

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger, deren zuwendungsfähige Ausgaben je Projekt zu mehr als 50 v.H. aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, haben unter Beachtung der in den VV zu § 55 festgesetzten Wertgrenzen für die Beschränkte Ausschreibung, die Freihändige Vergabe und den Direktkauf anzuwenden:

3.1.1

bei der Vergabe von Aufträgen für Bauleistungen den Abschnitt I der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB),

3.1.2

bei der Vergabe von Aufträgen für Lieferungen und Dienstleistungen den Abschnitt 1 der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen.

3.2

Verpflichtungen der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers, aufgrund des § 98 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und der Vergabeverordnung (VgV) die Abschnitte 2 ff. der VOB/A bzw. VOL/A oder die VOF anzuwenden oder andere Vergabebestimmungen einzuhalten, bleiben unberührt. Sektoren-auftragsgeber, deren Maßnahmen mit einem Fördersatz von 50 v.H. der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben oder einem höheren Betrag gefördert werden, sind verpflichtet, den Abschnitt 3 der VOB/A bzw. VOL/A anzuwenden.

4

Zur Erfüllung des Zuwendungszwecks beschaffte Gegenstände

4.1

Gegenstände, die zur Erfüllung des Zuwendungszwecks erworben oder hergestellt werden, sind für den Zuwendungszweck zu verwenden und sorgfältig zu behandeln. Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger darf über sie vor Ablauf der im Zuwendungsbescheid festgelegten zeitlichen Bindung nicht verfügen.

4.2

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat die zur Erfüllung des Zuwendungszwecks beschafften Gegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungswert 410 EUR (ohne Umsatzsteuer) übersteigt, zu inventarisieren. Soweit aus besonderen Gründen das Land Eigentümer ist oder wird, sind die Gegenstände in dem Inventar besonders zu kennzeichnen.

5

Mitteilungspflichten der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, unverzüglich der Bewilligungsbehörde anzuzeigen,

5.1

wenn sie oder er nach Vorlage des Finanzierungsplans weitere Zuwendungen für denselben Zweck bei anderen öffentlichen Stellen beantragt oder von ihnen erhält oder wenn sie oder er - gegebenenfalls weitere - Mittel von Dritten erhält,

5.2

der Verwendungszweck oder sonstige für die Bewilligung der Zuwendung maßgebliche Umstände sich ändern oder wegfallen,

5.3

sich herausstellt, dass der Zuwendungszweck nicht oder mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist,

5.4

die abgerufenen oder ausgezahlten Beträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach Auszahlung verbraucht werden können,

5.5

zu inventarisierende Gegenstände innerhalb der zeitlichen Bindung nicht mehr entsprechend dem Zuwendungszweck verwendet oder nicht mehr benötigt werden.

6

Nachweis der Verwendung

6.1

Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten

nach Erfüllung des Zweckes, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der Bewilligungsbehörde nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Ist der Verwendungszweck nicht bis zum Ablauf des Haushaltsjahres erfüllt, ist binnen vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres über die in diesem Jahr erhaltenen Beträge ein Zwischennachweis in der Form des einfachen Verwendungsnachweises (Nr. 6.6) zu führen.

6.2

Der Verwendungsnachweis besteht aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis.

6.3

In dem Sachbericht sind die Verwendung der Zuwendung sowie das erzielte Ergebnis im Einzelnen darzustellen.

6.4

In dem zahlenmäßigen Nachweis sind die Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge und voneinander getrennt entsprechend der Gliederung des Finanzierungsplans auszuweisen. Der Nachweis muss alle mit dem Verwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen (insbesondere Zuwendungen, Leistungen Dritter, Beiträge, Spenden und eigene Mittel) und Ausgaben enthalten. Aus dem Nachweis müssen Tag, Empfängerin oder Empfänger, Einzahlerin oder Einzahler sowie Grund und Einzelbetrag jeder Zahlung ersichtlich sein. Soweit die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 Umsatzsteuergesetz hat, dürfen nur die Entgelte (Preise ohne Umsatzsteuer) berücksichtigt werden.

6.5

Mit dem Nachweis sind die Originalbelege (Einnahme- und Ausgabebelege) über die Einzelzahlungen und die Verträge über die Vergabe von Aufträgen vorzulegen.

6.6

Sofern ein einfacher Verwendungsnachweis zugelassen ist, besteht der zahlenmäßige Nachweis (Nr. 6.4) aus einer summarischen Darstellung der Einnahmen und Ausgaben entsprechend der Gliederung des Finanzierungsplans. Auf die Vorlage der Belege (Nr. 6.5) wird verzichtet.

6.7

Die Belege müssen die im Geschäftsverkehr üblichen Angaben und Anlagen enthalten, die Ausgabebelege insbesondere die Zahlungsempfängerin oder den Zahlungsempfänger, Grund und Tag der Zahlung, den Zahlungsbeweis und bei Gegenständen den Verwendungszweck. Im Verwendungsnachweis ist zu bestätigen, dass die in den Belegen enthaltenen Angaben richtig sind, die Ausgaben notwendig waren und wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist. Beim einfachen Verwendungsnachweis (Nr. 6.6) ist die Übereinstimmung der Einnahmen und Ausgaben mit den Büchern und Belegen zu bestätigen.

6.8

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat die Belege fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt ist. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden. Das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren muss den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung oder einer in der öffentlichen Verwaltung allgemein zugelassenen Regelung entsprechen.

6.9

Darf die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zur Erfüllung des Zweckes Mittel an Dritte weiterleiten, sind die von den empfangenden Stellen ihr oder ihm zu erbringenden Verwendungs- oder Zwischennachweise dem Verwendungs- oder Zwischennachweis nach Nr. 6.1 beizufügen.

7

Prüfung der Verwendung

7.1

Die Bewilligungsbehörde ist berechtigt, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen zur Prüfung anzufordern - soweit sie nicht mit dem Verwendungsnachweis vorzulegen sind - sowie die Verwendung der Zuwendung durch Einsicht in die Bücher, Belege und sonstigen Geschäftsunterlagen örtlich zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen. Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat die erforderlichen Unterlagen bereitzuhalten und die notwendigen Auskünfte zu erteilen.

7.2

Unterhält die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger eine eigene Prüfungseinrichtung, ist von dieser der Verwendungsnachweis vorher zu prüfen und die Prüfung unter Angabe ihres Ergebnisses zu bescheinigen.

7.3

Der Landesrechnungshof ist berechtigt, bei der

Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen.

7.4

Der Europäische Rechnungshof ist berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen, soweit die Ausgaben ganz oder teilweise zu Lasten des Haushalts der Europäischen Gemeinschaft geleistet werden.

8

Erstattung der Zuwendung, Verzinsung

8.1

Die Zuwendung ist unverzüglich zu erstatten, soweit ein Zuwendungsbescheid nach Verwaltungsverfahrenrecht (insbesondere §§ 48, 49 VwVfG. NRW.) oder anderen Rechtsvorschriften mit Wirkung für die Vergangenheit zurückgenommen oder widerrufen oder sonst unwirksam wird.

8.2

Der Erstattungsanspruch wird insbesondere festgestellt und geltend gemacht, wenn

8.2.1

eine auflösende Bedingung eingetreten ist (z. B. nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung nach Nr. 2),

8.2.2

die Zuwendung durch unrichtige oder unvollständige Angaben erwirkt worden ist,

8.2.3

die Zuwendung nicht oder nicht mehr für den vorgesehenen Zweck verwendet wird.

8.3

Ein Widerruf mit Wirkung für die Vergangenheit kann auch in Betracht kommen, soweit die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger

8.3.1

ausgezählte Beträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung zur Erfüllung des Zweckes verwendet,

8.3.2

Auflagen nicht oder nicht innerhalb einer gesetzten Frist erfüllt, insbesondere den vorgeschriebenen Verwendungsnachweis nicht rechtzeitig vorlegt sowie Mitteilungspflichten (Nr. 5) nicht rechtzeitig nachkommt.

8.4

Der Erstattungsanspruch ist mit 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz jährlich zu verzinsen (§ 49a Abs. 3 Satz 1 VwVfG. NRW.).

8.5

Werden ausgezahlte Beträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung zur Erfüllung des Zweckes verwendet und wird der Zuwendungsbescheid nicht zurückgenommen oder widerrufen, können für die Zeit von der Auszahlung bis zur zweckentsprechenden Verwendung ebenfalls Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz jährlich verlangt werden (§ 49a Abs. 4 VwVfG. NRW.). Entsprechendes gilt, wenn die Zuwendung in Anspruch genommen wird, obwohl etwaige Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber, vorgesehene eigene oder sonstige Mittel der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers anteilig oder vorrangig einzusetzen sind (Nr. 1.4).

Anlage 3.2.b

Baufachliche Nebenbestimmungen (NBest-Bau)

Die NBest-Bau ergänzen die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P). Sie enthalten Bedingungen und Auflagen i.S. des § 36 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) NRW. Die Nebenbestimmungen sind Bestandteil des Zuwendungsbescheides, soweit dort nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Inhalt

- Nr. 1 Vergabe und Ausführung
Nr. 2 Baurechnung
Nr. 3 Verwendungsnachweis
- 1 Vergabe und Ausführung**
- 1.1 D. Zuwendungsempfänger/in hat die zuständige berufliche Stelle rechtzeitig über die jeweils vorgesehene Vergabeart, den Baubeginn und die Beendigung der Baumaßnahme zu unterrichten.
- 1.2 Die Ausführung der Baumaßnahme muss den der Bewilligung zugrunde liegenden Bauunterlagen sowie den technischen Vorschriften entsprechen.
- 1.3 Von den Bauunterlagen darf nur insoweit abgewichen werden, als die Abweichung nicht erheblich ist. Eine Abweichung ist erheblich, wenn sie zu einer wesentlichen Änderung des Bau- oder Raumprogramms, einer wesentlichen Erhöhung der Betriebskosten oder einer wesentlichen Überschreitung der Baukosten führt. Erhebliche Abweichungen bedürfen vor ihrer Ausführung der Zustimmung durch die Bewilligungsbehörde.
- 2 Baurechnung**
- 2.1 D. Zuwendungsempfänger/in muss für jede Baumaßnahme eine Baurechnung führen. Besteht eine Baumaßnahme aus mehreren Bauobjekten/Abschnitten, sind getrennte Baurechnungen zu führen.
- 2.2 Die Baurechnung besteht aus
- 2.2.1 dem Bauausgabebuch (bei Hochbauten nach DIN 276 Teil 2 gegliedert, bei anderen Bauten nach Maßgabe des Zuwendungsbescheides); werden die Einnahmen und Ausgaben für das geförderte Bauobjekt von anderen Buchungsvorfällen getrennt nachgewiesen, entsprechen die Nachweise unmittelbar oder durch ergänzende Aufzeichnungen den Inhalts- und Gliederungsansprüchen der DIN 276 und können sie zur Prüfung der Baurechnung beigelegt werden, so kann mit Einwilligung der Bewilligungsbehörde von der Führung eines gesonderten Bauausgabebuches abgesehen werden,
- 2.2.2 den Rechnungsbelegen, bezeichnet und geordnet entsprechend Nr. 2.1,
- 2.2.3 den Abrechnungszeichnungen und Bestandsplänen,
- 2.2.4 den Verträgen über die Leistungen und Lieferungen mit Schriftverkehr,
- 2.2.5 den bauaufsichtlichen Genehmigungen, den Prüf- und Abnahmebescheinigungen,
- 2.2.6 dem Zuwendungsbescheid und den Schreiben über die Bereitstellung der Mittel,
- 2.2.7 den geprüften, dem Zuwendungsbescheid zugrunde gelegten Bauunterlagen,
- 2.2.8 der Berechnung der ausgeführten Flächen und des Rauminhalts nach DIN 277 (nur bei Hochbauten) und bei Wohnbauten die Wohn- und Nutzflächenberechnung nach DIN 283,
- 2.2.9 dem Baulagebuch.
- 3 Verwendungsnachweis**
- 3.1 Dem Verwendungsnachweis ist das Muster 1, dem Zwischennachweis das Muster 2 zugrunde zu legen. Da der Einzelnachweis durch die Baurechnung zu führen ist (Nr. 2), wird abweichend von Nr. 6.5 ANBest-P auf die Vorlage der Bücher und Belege verzichtet. Die Baurechnung ist zur Prüfung bereitzuhalten; dem Verwendungsnachweis sind nur die Berechnungen nach Nr. 2.2.8 beizufügen.
- 3.2 Werden über Teile eines Gesamtobjektes einzelne Verwendungsnachweise geführt, so ist nach Abschluss des Gesamtobjektes ein zusammenfassender Verwendungsnachweis nach Muster 1 aufzustellen.

Anlage 3.4 Projektedaten Leistungsphase 1 + 2 n. HOAI

Stand: Januar 2019

Meilensteine	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Voruntersuchungen/Machbarkeitsstudien/Standardisierte Bewertung (NVR)	█						
Verkehrliche Beschreibung (Vorläufer Vast(Netz)/Projektauftrag(S&S))	█						
Erarbeitung Finanzierungsvereinbarung Lph 1+2		█					
Gremienbeschlüsse NVR und DB, Zeichnung PlaVe Lph 1+2		█					
Erstellung Ausschreibungsunterlagen, Vergabe Planer Vorentwurfsplanung		█	█	█	█	█	
Erstellung der Grundlagenermittlung, Vorplanung, Variantenentscheid		█	█	█	█	█	
Herbeiführung Gremienbeschlüsse und Vorbereitung zur Lph 3/4						█	
Durchführungszeitraum der Planungen Lph. 1+2							█
Bewilligungszeitraum inkl. Abrechnung Lph 1+2							█

Bemerkungen:

Der Abschluss der Vorplanung wird Mitte des Jahres 2023 angestrebt.

Die o.g. Zeitvorgaben können beim Vorliegen folgender Prämissen & Voraussetzungen theoretisch eingehalten werden:

Generell:
Alle mit dem Projektziel befassten Stellen setzen das Projekt prioritär um.
Voraussetzungen im Einzelnen:

- Planungsvereinbarung planmäßig beschlossen
- Schnelle, unkomplizierte Vergabeverfahren für die Planungsaufträge durch:
 - (a) Ermöglichung des Konzernprivilegs
 - (b) Anwendung des Verhandlungsverfahrens gemäß Sektorenrichtlinie nach VOB
 - (c) kein gesonderter Zeitbedarf für die Bestandsplanerstellung erforderlich

- (d) ausreichend Planungskapazität am Markt verfügbar
- e) bahntinterner Personalaufbau erfolgt zeitnah

- Gremienbeschlüsse DB für Lph 1/2 liegen bis Ende 01.2019 vor
- Zeichnung der Planungsvereinbarung am 11.02.2019 im Rahmen der Bahnknotenkonferenz Köln
- Vorbereitung der Ausschreibungen ab Januar sind zwendungsunschädlich finanziert (ohne Einsatz von Eigenmitteln)
- kein städtebaulicher Wettbewerb/Architektenwettbewerb im Ausbaubereich erforderlich
- keine zusätzlichen Projektinhalte (ausschließlich entsprechend Anlage 1.1)
- Es wird von mehreren parallel laufenden Planfeststellungsverfahren ausgegangen
- keine Rechtsstreite inkl. Widersprüche Dritter

Anlage 6.1

Ausbau Knoten Köln, S-Bahn Westtangente Köln, Westliche Stammstrecke im Knoten Köln - Westspange und Eifelstrecke

Kosten der Infrastrukturausbaumaßnahmen
 Kostenstand 2018 (vorläufig)
 Planungskosten auf Preisstand 2019 hochgerechnet

Teilmaßnahme	DB Bereich Federführung	Netto Baukosten	Baunebenkosten 5 %	Unvorhergesehenes 5 %	Zwf. Baukosten	Planungskosten 24,66 %	Gesamtkosten	Planungskosten DB Netz Lph. 1 + 2 (Incl. 30% Aufschlag) Preisstand 2019	Planungskosten DB S&S Lph. 1 + 2 Incl. 30% Aufschlag - Preisstand 2019
1 Oberbau Westtangente	DB Netz								
2 Bahnkörper Westtangente	DB Netz								
3 Ingenieurbau Westtangente	DB Netz								
4 Ersatzneubauten für Straßenüberführungen	DB Netz								
5 Infrastruktur der Haltepunkte	DB S&S								
6 Leit- und Sicherungstechnik	DB Netz								
7 Oberleitungsarbeiten Westtangente	DB Netz								
8 Bahnstromversorgung Westtangente	DB Netz								
9 50 Hz Westtangente	DB Netz								
10 Telekommunikation Westtangente	DB Netz								
11 Lärmschutz Westtangente	DB Netz								
Unvorhergesehenes	DB Netz								
12 Grunderwerb Westtangente	DB Netz								
13 Elektrifizierung Hürth-Kalscheuren - Kall	DB Netz								
14 Öffentlichkeitsarbeit	DB Netz								
15 Bestandsunterlagen	DB Netz								
Summie									
reale Baukosten Westtangente									
reale Baukosten Eifelstrecke									
Summe Planungskosten Lph. 1 + 2 Anteil Land NRW									
Summe Planungskosten Lph. 1 + 2 Anteil Land NVR									
Bestandsunterlagen + Öffentlichkeitsarbeit (Finanzierung Land NRW/NVR)									
Summe mit Bestandsunterlagen + Öffentlichkeitsarbeit									

gerundet

Es wird davon ausgegangen, dass die Überwerfungsbauteile in Hürth-Kalscheuren im Rahmen des BVWP (BÜV) finanziert werden.

Anlage 6.1**Anlage 6 zu § 13**

Zweckverband Nahverkehr Rheinland
 Glockengasse 37-39
 50667 Köln

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung
 nach § 13 ÖPNVG NRW

Wird von der Bewilligungsbehörde ausgefüllt:

Schlüsselbezeichnung

Ordnungsmerkmal

1. Antragsteller	
Name / Bezeichnung	DB Netz AG Großprojekte West handelnd für sich selbst u. DB Station&Service AG u. DB Energie
Anschrift	Straße Hermann-Pünder-Straße 3
	PLZ/Ort 50679 Köln
	Kreis
	Postfach-Nr.
	PLZ zum Postfach
	PLZ für Großkunde
Auskunft erteilt	Name / Tel./ Telefax-Nr. [REDACTED]
	Name / Tel./ Telefax-Nr. [REDACTED]
Internet-, E-Mail-Adresse	Internet-Adresse www.dbnetze.com
	E-Mail-Adresse [REDACTED]
Gemeindekennziffer: (nur bei Gemeinden/ Gemeindeverbänden)	
Bankverbindung	Konto-Nr. [REDACTED]
	Bankleitzahl [REDACTED]
	Bezeichnung des Kreditinstituts [REDACTED]
2. Maßnahme	

Bezeichnung / angesprochener Zwendungsbereich	Planungen der Leistungsphasen 1 bis 2 nach HOAI für die Infrastrukturmaßnahme " Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke"
Durchführungszeitraum	von/bis siehe Planungsvereinbarung / Projekteckdatenplan
Gemeinden, auf die sich die Maßnahme erstreckt	Köln, Hürth, Brühl, Ertstadt, Weilerswist, Euskirchen, Mechernich, Kall

3. Gesamtkosten				
3.1	lt. beiliegender Kostenberechnung/ EUR	[REDACTED]		
3.2	davon grundsätzlich zuwendungsfähige Ausgaben/ EUR gemäß Anlage 7	[REDACTED]		
3.3	beantragte Zuwendung/ EUR	[REDACTED]		
4. Finanzierungsplan				
		Zeitpunkt der voraussichtlichen Fälligkeit (Kassenwirksamkeit)		
		2019	2020	2021
		in Tausend Euro		
1		2	3	4
4.1	Gesamtkosten (Nr. 3.1)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4.2	davon grundsätzlich zuwendungsfähige Ausgaben (Nr. 3.2)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4.3	abzgl. Leistungen Dritter (ohne öffentliche Förderung)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4.4	zuwendungsfähige Gesamtausgaben	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4.5	beantragte Förderung (Nr. 5)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4.6	bewilligte/beantragte öffentliche Förderung (ohne 4.5) durch			
4.7	Eigenanteil	[REDACTED]		

	Zeitpunkt der voraussichtlichen Fälligkeit (Kassenwirksamkeit)		
	2022	2023	2024 und folgende
	in Tausend Euro		
1	5	6	7
4.1 Gesamtkosten (Nr. 3.1)	[REDACTED]		
4.2 davon grundsätzlich zuwendungsfähige Ausgaben (Nr. 3.2)	[REDACTED]		
4.3 abzgl. Leistungen Dritter (ohne öffentliche Förderung)	[REDACTED]		
4.4 zuwendungsfähige Gesamtausgaben	[REDACTED]		
4.5 beantragte Förderung (Nr. 5)	[REDACTED]		
4.6 bewilligte/beantragte öffentliche Förderung (ohne 4.5) durch			
4.7 Eigenanteil	[REDACTED]		
5. Beantragte Förderung			
Zwendungsbereich	Zuweisung/Zuschuss EUR	Schuldendiensthilfen EUR	v.H. von Nr. 4.4
1	2	3	4
Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke Planungen Lph 1+2	[REDACTED]		
Summe	[REDACTED]		

6. Begründung

- 6.1 Zur Notwendigkeit der Maßnahme (u.a. Raumbedarf, Standort, Konzeption, Ziel, Zusammenhang mit anderen Maßnahmen, Maßnahmen desselben Aufgabenbereichs in vorhergehenden oder folgenden Jahren, alternative Möglichkeiten, Nutzen)

Die in der Planungsvereinbarung vereinbarte Zuwendung ist notwendig und angemessen, um die dort beschriebenen Planungsleistungen der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI mit folgendem Ziel durchzuführen (siehe Präambel der Planungsvereinbarung):

Die Vertragsparteien streben an, dass zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs die Infrastrukturmaßnahme „Ausbau Knoten Köln, Westliche Stammstrecke im Knoten Köln - Westspange und Eifelstrecke“ (nachstehend „Infrastrukturmaßnahme“ genannt) vorzugsweise im Rahmen des GVFG-Bundesprogrammes (ggf. mit anteiliger Finanzierung aus dem Bedarfsplan) durchgeführt werden soll. Ziel ist es, mit einer eigenen S-Bahninfrastruktur die notwendige Kapazitätserweiterung zwischen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren herzurichten, und damit die Voraussetzungen für den Betrieb der im S-Bahn - Zielnetz 2030+ geplante Linienkonzepte zu schaffen.

Die Erstellung der Planungsleistungen werden gemäß Projektedaten (s. Anlage 3.4) angestrebt.

Die Einzelmaßnahmen sind in Anlage 1.1 (Seite 1+2) der Planungsvereinbarung zusammengefasst.

- 6.2 Zur Notwendigkeit der Förderung und zur Finanzierung (u.a.: Eigenmittel, Förderhöhe, Landesinteresse an der Maßnahme, alternative Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten)

Eine andere Finanzierung als durch öffentliche Mittel ist nicht möglich:

- Eine Finanzierung aus LUFV ist nicht möglich;
- Eine Finanzierung aus Eigenmitteln ist nicht möglich;
- Alternative Förderungsmöglichkeiten stehen nicht zur Verfügung.

Zum Landesinteresse siehe Ziff. 6.1.

Der Abruf der Mittel erfolgt durch die DB Netz AG auch für die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH.

7. Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen

Darstellung der angestrebten Auslastung bzw. des Kostendeckungsgrades, die voraussichtliche Höhe und die Tragbarkeit der Folgekosten für den Antragsteller, Finanzlage des Antragstellers usw.

Die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH bestreiten Ihre Gesamtausgaben nicht überwiegend aus Zuwendungen der öffentlichen Hand.

8. Erklärungen

Der Antragsteller erklärt, dass

- 8.1 mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde und auch vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird (als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten) und mit der Freimachung des Baufeldes nicht vor der Mitteilung der Bewilligungsbehörde über die Programmaufnahme begonnen wird/wurde;
- 8.2 ihm bekannt ist, dass im Falle einer Zustimmung zu einem Maßnahmebeginn vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides ein Anspruch auf eine spätere Förderung weder dem Grunde noch der Höhe nach begründet wird und dass eine eventuelle spätere Förderung grundsätzlich nur dann möglich ist, wenn die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) und die Beruflichen Nebenbestimmungen (NBest-Bau) bzw. die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (ANBest-G) zum Beispiel hinsichtlich der Vergabe von Aufträgen beachtet werden (die genannten Nebenbestimmungen sind bei der Bewilligungsbehörde erhältlich);
- 8.3 er zum Vorsteuerabzug
- nicht berechtigt ist,
- berechtigt ist und er dies bei der Berechnung der Gesamtausgaben (Nrn. 3.1, 3.2, 4.1 und 4.2) berücksichtigt hat (Preise ohne Umsatzsteuer);
- 8.4 bei der Vorhabenplanung die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bzw. – da die Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte verfügt – statt dessen der Landesbehindertenrat und die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes v. 27.04.2002 (BGBl. I, S. 1467) angehört worden und die Stellungnahme(n) bzw. die von dem/den Behindertenvertreter(n) mit unterschriebene(n) Besprechungsniederschrift(en) dieser Erklärung beigelegt sind;

- 8.5 bei der Planung den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern in geeigneter Weise Rechnung getragen wurde (§ 2 Abs. 9 ÖPNVG NRW, SGV. NRW. 93);
- 8.6 die Vorgaben des Gesetzes über die Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein- Westfalen – TVgG-NRW) vom 10.01.2012 (SGV.NRW.701) beachtet werden;
- 8.7 bei der Berücksichtigung eines Wertausgleichs hinsichtlich eventuell tangierter Konzessionsverträge eine missbräuchliche Vertragsgestaltung zu Lasten des Zuwendungsgebers nicht vorliegt;
- 8.8 ihm bekannt ist, dass die beantragte Zuwendung nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) und den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW sowie zu § 44 Landeshaushaltsordnung gewährt würde. Die Angaben in diesem Antrag (einschließlich aller Antragsunterlagen), von denen die Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch in Verbindung mit § 1 Landessubventionsgesetz vom 24.03.1977 (SGV. NRW. 73) sowie § 2 Abs. 1 Subventionsgesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2034);

nur bei Förderanträgen für SPNV-Infrastruktur des Bundes –Schienenwege und Stationen- :

- 8.9 eine Förderung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz geprüft worden und nicht oder nicht in vollem Umfang möglich ist;
Begründung:
S-Bahn-Maßnahme

nur für den gemeindlichen Bereich:

8.10 für die Haushaltsführung ein Haushaltssicherungskonzept

- nicht erforderlich ist,
- genehmigt/noch nicht genehmigt ist.

Falls genehmigt/noch nicht genehmigt: Der Eigenanteil für das Vorhaben ist

- im genehmigten Haushaltssicherungskonzept enthalten,
- im noch nicht genehmigten Haushaltssicherungskonzept enthalten,
- im genehmigten/noch nicht genehmigten Haushaltssicherungskonzept nicht enthalten;

8.11 die Angaben in diesem Antrag (einschließlich Antragsunterlagen) vollständig und richtig sind.

9. Anlagen

Keine Anlagen.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

(Ort/Datum)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

(Rechtsverbindliche Unterschrift)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

(Name, Funktion)

Anlage 6.1

Anlage 7 zu § 13

Anlage zum Antrag vom: Planungsvereinbarung v. 11.02.2019
Infrastrukturmaßnahme "Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke im Knoten Köln - Westspange und Eifelstrecke"

Vorhaben:

Ordnungsmerkmal: 

Gesamtkosten: 

Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben

1. Grunderwerbsausgaben

EUR

Hiervon sind abzusetzen:

- a) die darauf entfallenden Anteile aus Beiträgen Dritter nach FStrG, StrWG NRW, EKrG usw. EUR*
- KAG-Beiträge nach Muster-satzung EUR*
- beitragsfähiger Erschließungs-aufwand nach BauGB EUR*
- b) der Wert der Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht zuwendungsfähig sind EUR
- c) sonstige nicht zuwendungsfähige Grunderwerbsausgaben EUR
- d) Werterlös Grunderwerb EUR

insgesamt abzusetzen

zuwendungsfähige Grunderwerbsausgaben

2. Bauausgaben

Hiervon sind abzusetzen:

- a) die darauf entfallenden Anteile aus Beiträgen Dritter nach FStrG; StrWG NRW, EKrG usw. EUR*
- KAG-Beiträge nach Muster-satzung EUR*
- beitragsfähiger Erschließungs-aufwand nach BauGB EUR*
- b) sonstige nicht zuwendungsfähige Bauausgaben EUR
- c) Umsatzsteuer, falls nicht zuwendungsfähig EUR
- d) Wert der anfallenden Stoffe bzw. Erlöse aus ihrer Veräußerung, soweit nicht bei den Einheitspreisen berücksichtigt EUR

e) Verwaltungskosten

insgesamt abzusetzen

zuwendungsfähige Bauausgaben (Zwischensumme)

zzgl. den zuwendungsfähigen Bauausgaben zuzurechnende Planungsausgaben (pauschal 0 v.H. der Zwischensumme der zuwendungsfähigen Bauausgaben)

zuwendungsfähige Bauausgaben insgesamt

3. Zuwendungsfähige Ausgaben Insgesamt

* Aufschlüsselung gemäß Anlage

PRÜFBERICHT

**zum Vertrag über die Finanzierung der Planungen der
Leistungsphasen 1 bis 2 nach HOAI (PV)
der Infrastrukturmaßnahme**

**„Ausbau des Knoten Köln, Westliche Stammstrecke im Knoten
Köln – Westspange und Eifelstrecke“**

und

zum zugehörigen Förderantrag der DB Netz AG

Übersicht:

- 1. Vorbemerkungen**
- 2. Prüfung Planungsvereinbarung inkl. Anlagen**
- 3. Prüfung Förderantrag der DB Netz AG**

1. Vorbemerkungen

Allgemein

Ausgangspunkt für das Projekt „Ausbau des Knoten Köln, Westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke“ ist eine geplante Ausweitung des S-Bahn-Netzes in den Süden von Köln.

Geplant ist laut Zielnetz 2030+ des NVR, niedergelegt im Nahverkehrsplan 2016, ein Betriebskonzept mit folgenden Linien:

- S 15 Gummersbach – Köln Hbf – Euskirchen – Kall
- S 16 Leverkusen-Rheindorf – Köln Hbf - Köln Süd – Flughafen Köln/Bonn
- S 17 Köln-Kalk West – Bonn Hbf

Für die S17 sieht der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und der sog. „Deutschland-Takt“ eine Verlängerung nach Norden in Richtung Wuppertal vor. Zur Verknüpfung der S-Bahn Stammstrecke mit der Wupperstrecke soll ein Überwerfungsbauwerk nördlich des Bahnhofs Köln-Mülheim angelegt werden. Dieses Projekt ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planungsvereinbarung. Die S 17 kann daher in Baustufen eingerichtet werden.

1. Stufe: Köln-Kalk West – Hürth-Kalscheuren – Bonn Hbf (nach Fertigstellung Westspange)
2. Stufe: Wuppertal – LEV-Schlebusch – Hürth-Kalscheuren – Bonn Hbf (nach Fertigstellung Überwerfungsbauwerk Köln-Mülheim)

Im Fahrplan 2019 wird die Achse Wuppertal – Köln – Bonn von der Linie RB 48 abgedeckt. Infolge des Baus eines Überwerfungsbauwerkes nördlich von Köln-Mülheim kommt es zu keiner zusätzlichen verkehrlichen Belastung der Westspange.

Der „Deutschland-Takt“ berücksichtigt eine Weiterführung von separaten S-Bahn-Gleisen von Hürth-Kalscheuren bis Bonn Hbf vor; dies vor dem Hintergrund, dass der Streckenabschnitt von Hürth-Kalscheuren bis Remagen von der DB Netz AG für überlastet erklärt worden ist.

Die Westspange führt dabei die durch das S 11 Kernpaket geschaffenen Kapazitäten in Köln Hbf und Köln Messe/Deutz weiter in die Region im Süden Kölns und ermöglicht umfangreiche Verlagerungen von Regionalbahnleistungen auf die S-Bahn-Infrastruktur. Dies führt zu einer erheblichen S-Bahn-Kapazitätsausweitung im Knoten Köln und schafft Freiräume für den Fernverkehr und den Regionalverkehr.

Der Knoten Köln ist in einer Voruntersuchung des Ingenieurbüros SMA betrachtet worden. Festgelegt wurden dabei die vorgesehenen Angebotskonzepte im Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr für die Zeithorizonte 2016+, 2020+ und 2030+ unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Zugzahlen im Schienengüterverkehr im Knoten Köln.

Für die Maßnahme wurde bereits 1998 bis 2000 eine erste Vorplanung unter dem Titel „S-Bahn Köln, 5. Baustufe (Westring)“ durchgeführt. Der NVR als Bewilligungsbehörde geht davon aus, dass diese historischen Planungen wieder verwendet werden können. Die seinerzeit gewonnenen Erkenntnisse sollten sich kostenmindernd auf die aktuelle Planung auswirken. Diese Planung sah seinerzeit den Neubau von zwei separaten, vom Regionalnetz unabhängigen Gleisen zwischen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren vor. Planungsanlass war seinerzeit eine S 15 Overath – Euskirchen. Die Notwendigkeit des Baus zusätzlicher Haltepunkte war bereits in der historischen Planung ermittelt worden. Die Finanzierung der vorliegenden Infrastrukturmaßnahme soll im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erfolgen. Eine mögliche Beteiligung des Bundes zur Abdeckung der Finanzierungsanteile für den Fernverkehr und den Güterverkehr kann erst nach Fertigstellung der Planungen mit dem BMVI abgestimmt werden.

Bestandteil der Maßnahme auch ist der Ausbau der Eifelstrecke (Strecke 2631) für den S-Bahn-Betrieb. Dazu wird die Strecke im Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Euskirchen - Kall elektrifiziert. Ferner werden Anpassungen an den Bahnsteigen der Strecke vorgenommen, um einen barrierefreien Einstieg in das S-Bahn-Fahrzeug zu gewährleisten. Diese Maßnahme soll dann ebenso Bestandteil der GVFG-Bundesprogrammmaßnahme werden.

Einzelmaßnahmen

Das Projekt „Ausbau des Knoten Köln, Westliche Stammstrecke im Knoten Köln – Westspange und Eifelstrecke“ besteht aus den folgenden Einzelmaßnahmen:

1. Ausbau Westliche Stammstrecke im Knoten Köln (Westspange)

Die Station Köln Hansaring erhält einen zweiten Bahnsteig zur Abwicklung des Verkehrs in Richtung Köln Hbf. Der Bahnsteig erhält eine Bahnsteighöhe von 96 cm bei einer Nutzlänge von 170 m (mit der Option des Umbaus auf 76 cm Bahnsteighöhe). Barrierefreie Zugänge werden mit einem Aufzug an eine neu zu errichtende Personenunterführung geschaffen.

Aufgrund der drei zusätzlichen Linien, die über die Westspange in die S-Bahn-Stammstrecke Köln-Hansaring- Köln Messe/Deutz eingeführt werden, ist der weitere Ausbau auf vier Bahnsteigkanten (zwei pro Richtung) erforderlich. Die Schaffung eines gleichen Ausbaustandards der Stationen auf der Stammstrecke sichert einen qualitativ hochwertigen Betriebsstandard durch eine Harmonisierung der Betriebsführung.

Am Haltepunkt Hansaring werden nach Fertigstellung des S 11 Kernpakets bislang die Streckenabschnitte aus Köln-Ehrenfeld (S 6, S 12, S 13) und Köln-Nippes (S 11 10-Min-Takt) sowie die RB 25 (Endpunkt) in die Stammstrecke eingeführt. Mit der Westspange werden drei weitere Linien auf die Stammstrecke geführt, wobei die RB 25 durch die S 15 ersetzt wird. Aus Qualitäts- und Kapazitätsgründen ist der Bau der zusätzlichen Bahnsteigkanten notwendig. Hierauf wiesen bereits die Gutachter der EBWU Knoten Köln aus 2012 hin.

Geplant ist der Neubau einer höhenfreien Ausfädelung aus der S-Bahn-Stammstrecke westlich von Köln Hansaring mit einem zweigleisigen Überwerfungsbauwerk und eine Einfädelung dieser Strecke nördlich des Bahnhofes Köln West.

Zwischen Köln West und Hürth-Kalscheuren sollen zwei S-Bahn-Gleise neu gebaut werden. Diese ermöglichen einen Richtungsbetrieb von Fern- und Nahverkehr, wobei anders als derzeitigen Betrieb Mischverkehr auf den vier Gleisen gefahren wird, um das ständig weiter wachsende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können.

Die Stationen Köln Aachener Straße, Köln Weißhausstraße und Köln-Klettenberg werden neu gebaut, die Bahnsteignutzlänge beträgt 150 m. Die Bahnsteighöhe von 96 cm berücksichtigt die Regelungen des Bahnsteiglängen- und -höhenkonzepts NRW, welches langfristig eine Zielhöhe von 76 cm auch für das S-Bahn-System vorsieht.

Zwischen Köln Süd und Hürth-Kalscheuren sollen die beiden Planungsvarianten Linienbetrieb und Richtungsbetrieb für die S-Bahngleise untersucht werden.

2. Ausbau der Eifelstrecke für den S-Bahn-Betrieb.

Für den S-Bahn-Betrieb ist eine Elektrifizierung der Bahnstrecke von Hürth-Kalscheuren bis Kall notwendig. Außerdem werden die Haltepunkte für einen Betrieb mit S-Bahn-Fahrzeugen ausgebaut. Neugebaut soll ein Haltepunkt Hürth-Fischenich. Hier kann dann eine neue Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 18 (Vorgebirgsbahn Köln – Brühl - Bonn) geschaffen werden.

Die Haltepunkte der Eifelstrecke im Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Kall sind bereits (MOF 1) oder werden noch (MOF 3 NVR) modernisiert und mit einer Bahnsteignutzlänge von 170 m (Bestandsbahnsteige: 165 m NL) versehen. Dies geht konform mit dem Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW. Dieses Konzept sieht darüber hinaus die Berücksichtigung der baulichen Option einer Nutzlänge von 185 m vor.

Es wird empfohlen, das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW an die aktuellen Planungen der Ausbaumaßnahmen im Knoten Köln anzupassen. Eine optionale Verlängerung der Bahnsteige auf der Eifelstrecke wird durch das geänderte Betriebskonzept (S 15 statt RB 22) nicht mehr benötigt. Ein Rückbau von nicht mehr benötigten Bahnsteigmehrlängen auf der Eifelstrecke kann wegen des überlagernden RE-Verkehrs nicht vorgesehen werden.

Neben der S 15 soll auf der Eifelstrecke für den überregionalen Verkehr in Richtung Rheinland-Pfalz eine Regionalexpresslinie zwischen Köln und Trier weiter im Mischbetrieb verkehren. Die voraussichtlichen Haltepunkte der RE-Linie wären die Bahnhöfe Köln Messe/Deutz, Köln Hbf, Köln Süd, Euskirchen, Mechernich und Kall. Aktuell halten RE-Züge auch in Erftstadt und Weilerswist.

3. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Aufgrund der äußerst positiven Erfahrungen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung im Rahmen des „Bündnisses für Mobilität“ des Verkehrsministeriums NRW im Rahmen des S 11 Kernpakets und Ergänzungspakets werden auch bei den vorliegenden Projekten entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Die Details zur konkreten Vorgehensweise werden zwischen allen Beteiligten im Laufe des Planungsprozesses abgestimmt.

Korrespondierende Maßnahmen (nicht Bestandteil der Planungsvereinbarung)

Im Rahmen der Bahnhofsmodernisierungsoffensive MOF 3 von NVR und DB Station & Service AG werden auf der Eifelstrecke die Stationen Euskirchen-Großbüllesheim, Mechernich-Satzvey, Kall-Scheven und Kall modernisiert. Sie erhalten eine Bahnsteighöhe von 76 cm bei einer Bahnsteignutzlänge von 170 m.

Eine korrespondierende Maßnahme zur Eifelstrecke stellt die Elektrifizierung der Voreifelbahn Bad Münstereifel – Euskirchen – Bonn dar. Mit dem Neubau eines Umformerwerks in Euskirchen wird die Energieversorgung für beide Projekte gesichert. Die Finanzierung des Umformerwerks wird im Projekt Voreifelbahn sicher gestellt. Die Elektrifizierung des Bahnhofs Euskirchen ist dabei besonders zu beachten hinsichtlich einer Abgrenzung beider Fördermaßnahmen. Alternativ zum Neubau eines Umformerwerks kann auch der Neubau einer Bahnstromleitung von Euskirchen zur Hochspannungsleitung nach Sindorf betrachtet werden.

Die Linie S 17 soll von Hürth-Kalscheuren bis nach Bonn Hbf geführt werden. Hierzu sieht der „Deutschland-Takt“ den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen für den S-Bahn-Betrieb vor. Durch eine Verlagerung des Nahverkehrs kann somit eine durchgreifende Entlastung des für überlastet erklärten Streckenabschnitts Hürth-Kalscheuren – Remagen erzielt werden.

Die Linie S 16 soll von Köln Süd über die Haltepunkte Köln Bonner Wall (Verknüpfung mit Nord-Süd Stadtbahn Köln), Köln Deutzer Hafen, Köln Technische Hochschule nach Köln/Bonn Flughafen geführt werden. Sie stellt damit eine wichtige südliche Tangentialverbindung im Stadtgebiet Köln dar und führt Nahverkehrszüge erstmalig über die bislang ausschließlich für den Güterverkehr genutzte Südbrücke.

Die Linie S 15 soll von der S-Bahn-Stammstrecke ostwärts bis nach Gummersbach verkehren. Hierzu ist auch die Oberbergische Bahn von Köln Frankfurter Straße bis Gummersbach zu elektrifizieren und für einen Betrieb im 20-Minuten-Takt auszubauen.

Die Westspange ermöglicht umfassende neue Verknüpfungen zur Stadtbahn Köln. Herausragend ist dabei der S-Bahnhof Aachener Straße, der eine Verknüpfung zwischen der Westspange und der Ost-West-Achse (Linien 1 & 7) neu schafft. Weiter bestehen Verknüpfungen in Köln West (Linien 3, 4, und 5), Köln Süd (Linie 9 und 18) und Köln-Klettenberg (mögl. Verlängerung Linie 13).

Stellungnahme der Behindertenvertretung(en) zur Vorhabenplanung

Die Planung der Baumaßnahme ist so durchzuführen, dass sie – wie im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) festgelegt – die Belange behinderter und anderer Menschen mit

Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Im Übrigen entspricht dies auch den allgemeinen Anforderungen gem. § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).

Eine entsprechende Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich, da frühestens nach Erstellung der Planung der Leistungsphasen 1 bis 2 nach HOAI, welche Gegenstand dieses Vertrages ist, eine Beteiligung sinnvoll erscheint.

2. Prüfung PV inkl. Anlagen

Der Vertragstext der Planungsvereinbarung wurde sehr intensiv zwischen Nahverkehr Rheinland, Deutscher Bahn AG und dem Land Nordrhein-Westfalen abgestimmt. Grundlage der Prüfung ist die Planungsvereinbarung mit Stand vom 16.01.2019. Haushalts- und zuwendungsrechtliche Vorgaben sind unter Berücksichtigung der nachfolgenden Anmerkungen betrachtet worden. Es bestehen seitens der Bewilligungsbehörde keine Einwände gegen den vorliegenden Entwurf der Planungsvereinbarung nebst Anlagen. Die vorgelegten Anlagen sind vollständig.

Allgemeine Anmerkungen

1. Personalkosten – Besserstellungsverbot

Nach dem in § 28 Abs.2 LHO verankerten „Besserstellungsverbot“, darf ein Zuwendungsempfänger seine Beschäftigten nicht besserstellen, als vergleichbare Landesbeschäftigte, wenn aus der Zuwendung auch Personalausgaben oder sachliche Verwaltungsaufgaben geleistet werden. Nach § 6 Abs. 5 (i.V.m. § 8 Abs. 3) des Finanzierungsvertrags dürfen die Zuwendungsempfänger bei Eigenleistungen der EIU ihre tatsächlich eingesetzten Personalkosten als zuwendungsfähig berücksichtigen. Diese werden nach Tariflöhnen gebildet und liegen höher als die vergleichsweise Besoldung von Landesbeschäftigten. Der Anwendungsbereich des Besserstellungsverbot ist nur dann eröffnet, wenn die Gesamtausgaben des Zuwendungsempfängers überwiegend aus Zuwendungen der öffentlichen Hand bestritten werden. Die EIU erklären in § 6 Abs. 5 Finanzierungsvertrag, dass die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH ihre Gesamtausgaben nicht überwiegend aus Mitteln der öffentlichen Hand bestreiten. Das Besserstellungsverbot i.S.v. § 28 Abs. 2 LHO greift daher nicht.

2. Konzernprivileg – Vergabe von Verträgen

Gemäß Nr. 5.1 VV (i.V.m. Nr. 4.3 VV) zu § 44 LHO sind die ANBest-P grundsätzlich unverändert zum Bestandteil eines Zuwendungsbescheides bzw. -vertrages zu machen. Dies führt für den Zuwendungsempfänger dazu, dass er die vergaberechtlicheren Vorschriften beachten muss (Nr. 3 ANBest-P). In den VV zu § 13 ÖPNVG ist geregelt, dass Nr. 3 der ANBest-P für Unternehmen keine Anwendung findet, die die Voraussetzungen des § 138 Abs.1 und 3 GWB erfüllen. Das FM ist beteiligt worden.

3. Planungsleistungen als im Einzelfall zuwendungsfähige Verwaltungskosten iSd. Abgrenzungsrichtlinie/VV zum ÖPNVG NRW.

In der Anlage 16 zur VV zum ÖPNVG NRW (Abgrenzungsrichtlinie) wird eine Unterscheidung zwischen Planungskosten und Verwaltungskosten getroffen. Planungskosten werden pauschaliert gefördert, während die Verwaltungskosten grundsätzlich nicht zuwendungsfähig sind, solange die nicht der HOAI und AHO unterfallen (siehe Nr. 1.1 der Abgrenzungsrichtlinie). Auf Bundesebene werden diese Regelungen zwischen Bund und Bahn bereits im Rahmen der neuen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), akzeptiert. Im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung ist eine Anpassung der zuwendungsfähigen Planungskosten an die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung vorgesehen, so dass auch vom Land die Verwaltungskosten als ausnahmsweise im vorliegenden Einzelfall zuwendungsfähig angesehen werden. Das FM ist beteiligt worden.

4. Verwendungsnachweis

Nr. 6.5 der ANBest-P bestimmt, dass mit dem Verwendungsnachweis die Originalbelege über Einzahlungen dem Verwendungsnachweis die Originalbelege über Einzahlungen und die Verträge über die Vergabe von Aufträgen vorzulegen sind. Nach § 8 Abs. 3 des Finanzierungsvertrags sind die Belege von Zuwendungsempfänger nur auf besondere Anforderung vorzulegen und nicht von vornherein zwingend, wie die ANBest-P dies vorsehen. Die Prüfung der Verwendungsnachweise erfolgt durch den NVR als örtlich betroffenen Zweckverband/Bewilligungsbehörde. Der einfache Verwendungsnachweis kann gem. Nr.10.2 der VV zu § 44 LHO von der Bewilligungsbehörde in eigener Zuständigkeit ohne Ausnahmegenehmigung nach Nr. 13.1 und Nr. 13.3 der VV zu § 44 LHO zugelassen werden. Von dieser Möglichkeit wurde im vorliegenden Einzelfall Gebrauch gemacht.

5. Abbruch der Planungen

Nach Nr. 8 der ANBest-P werden die Zuwendung beim Abbruch von Planungen verschuldensunabhängig zurückgefordert. Der § 4 Abs.2,3 des Vertrages geht vom sog. „Veranlasserprinzip“ aus und regelt nach welchen Beiträgen der Abbruch welcher Vertragspartei anzulasten ist bzw. welche Rechtsfolgen ein Abbruch im Hinblick auf die weiteren Kosten hat. Voraussetzung ist eine vorsätzliche oder grob fahrlässige Herbeiführung des Abbruchs. Hat keine der Vertragsparteien die nicht erfolgte Durchführung der Planungsleistung vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt, teilen sich das Land (als Zuwendungsgeber) und die DB AG die Kosten. Das FM ist beteiligt worden.

6. Rückforderung

In Nr. 8.1. bis 8.3.2 der ANBest-P i.V.m. Nr. 8 VV zu § 44 LHO, sieht kein Ermessen bei der Entscheidung über eine Rückforderung vor. Der § 9 des Finanzierungsvertrags normiert, dass bei zweckwidriger Verwendung der Verwendungsgeber von den EIU die Erstattung der jeweils an sie geleisteten Zuwendungen verlangen kann. Insoweit weicht der Finanzierungsvertrag S11-Kernpaket von den Verwaltungsvorschriften ab. Geringfügige zweckfremden Verwendungen, sollten nicht zwingend zur Rückforderungen führen. Das FM ist beteiligt worden.

Anmerkungen zu den Anlagen

- Anlage 1.1** Die Anlage wurde zwischen den Vertragsparteien abgestimmt.
- Anlage 1.2** Die Einzelmaßnahmen wurden zwischen den Vertragspartnern abgestimmt
- Anlage 1.3** Die Anlage wurde zwischen den Vertragsparteien abgestimmt.
- Anlage 2.1** Die verkehrliche Beschreibung liegt bislang nur im Entwurf vor. Dieser Entwurf entspricht der vom NVR vorgegebenen Verkehrskonzeption und wurde zwischen den Vertragspartnern abgestimmt. Die infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen und die dafür erforderlichen Planungsleistungen sind Voraussetzung für die Umsetzung des vorgesehenen Betriebskonzeptes der S 15, S 16 und S 17 des Zielnetzes 2030+ des NVR.
- Anlage 3.2** Bestandteil der PV sind die aktuell gültigen Allgemeinen Nebenbestimmungen entsprechend dieser Anlage.
- Anlage 3.4** Die Anlage wurde zwischen den Vertragsparteien abgestimmt
- Anlage 6.1** Die Anlage wurde zwischen den Vertragsparteien abgestimmt

Zuwendungsvoraussetzungen

Das BMVI hat die Teilmaßnahme „Westspange“ am 06.11.2018 in die Stufe des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen.

Diese Maßnahme ist Bestandteil des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan NRW.

Die Bewilligungsvoraussetzungen gemäß VV zu § 44 LHO NRW liegen vor.

Die zweckentsprechende Nutzung ist bei Erfüllung des Vertrages sichergestellt.

Für die Förderung der Planung und Vorbereitung des Neu- und Ausbaus von Schienenwegen und Stationen der Eisenbahn sind in den VV zu § 13 ÖPNVG NRW keine weiteren Zuwendungsvoraussetzungen genannt.

Die Planungsvereinbarung erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen und kann daher als Ersatz für einen Zuwendungsbescheid gewertet werden.

3. Prüfung Förderantrag der DB Netz AG

Da der Planungskostenantrag erst die Voraussetzung für eine eingehende Detailplanung schafft, sind die insgesamt dem NVR vorliegenden Unterlagen ausreichend für die Prüfung des Finanzierungsantrags. Insofern verweisen wir auf den beigefügten Entwurf des Prüfberichts sowie weitere Unterlagen.

Kosten für die Planung von Flächen für eine Vermietung bzw. Verpachtung sind nicht angesetzt.

Die veranschlagten Planungskosten liegen im üblichen Rahmen für DB-Infrastruktur. Hieraus ergeben sich keine Bedenken.

Die Bewilligungsbehörde NVR wird den Planungsprozess intensiv begleiten und darauf achten, dass die Planungen für die Westspange und die zu einem späteren Zeitpunkt zu vereinbarenden Planung eines Überwerfungsbauwerks nördlich des Bahnhofs Köln-Mülheim so dimensioniert werden, dass Sie den Anforderungen des Nahverkehrs und den zgedachten Aufgaben gerecht werden.

zu 3. Prüfvermerk

**Einzelergebnisse der zuwendungstechnischen
Prüfung der Antragsunterlagen
vom**

Antragsteller : DB Netz AG

Vorhaben : Planungskosten Lph. 1 & 2 (HOAI)

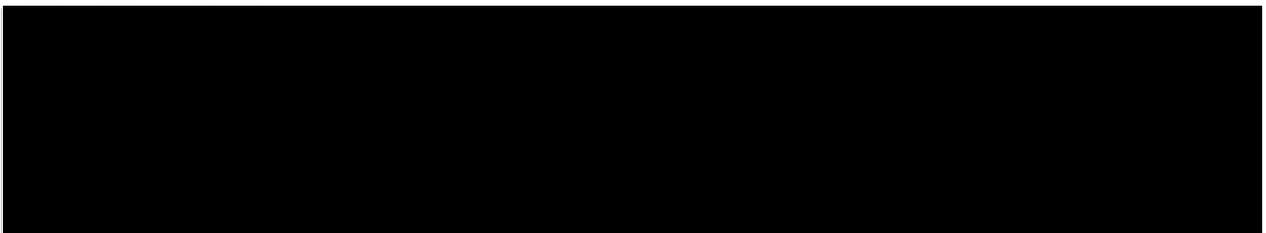
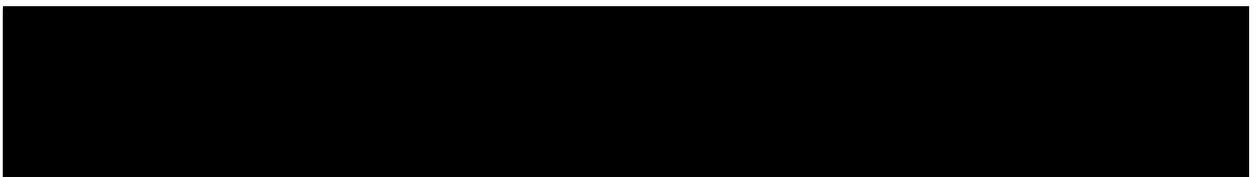
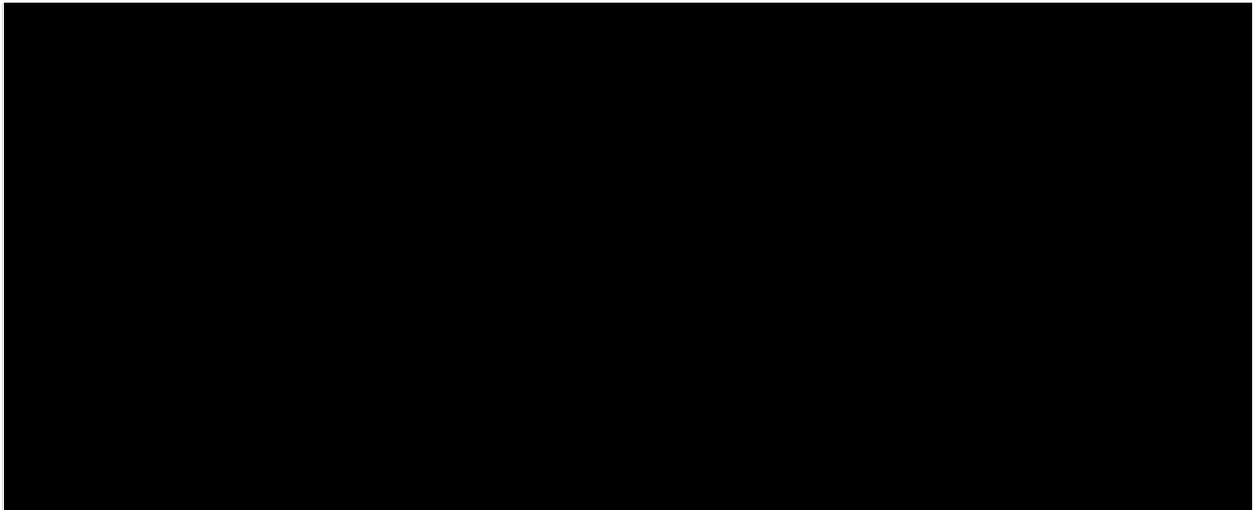
**Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke
im Knoten Köln - Teilabschnitt Westspange**

I. Vorbemerkung

Die Maßnahme beinhaltet die Planungskosten der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI für die Baumaßnahme "Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke im Knoten Köln - Westspange und Eifelstrecke". Einzelheiten über den Planungsumfang werden im Rahmen der zugehörigen Planungsvereinbarung vom 11.02.2019 geregelt.

Die o. g. Planungsvereinbarung tritt an die Stelle eines Zuwendungsbescheids.

Die veranschlagten Planungskosten sind überschlägig unter Anwendung der HOAI geprüft worden. Dies trifft jedoch nur auf den Teil der Planungskosten zu, der überhaupt von der HOAI abgedeckt wird. Die übrigen Planungskosten wurden abgeschätzt.



III. Zusammenfassung

Gesamtausgaben des Antrages :

Planungskosten :
Gründerwerbsausgaben :

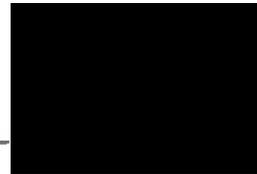
S=



Änderung der Gesamtausgaben :

Laut Antrag :
Änderung der Gesamtausgaben :

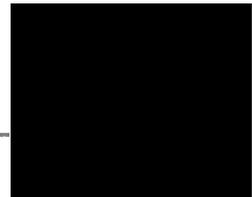
S=



Zuwendungsfähige Gründerwerbsausgaben :

Laut Antrag :
Änderung der zwf. Gründerwerbsausgaben :

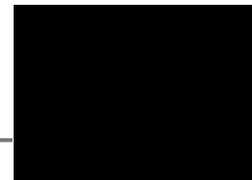
S=



Zuwendungsfähige Planungsausgaben :

Laut Antrag :
Änderung der zwf. Planungsausgaben :

S=



Zuwendungsfähige Ausgaben :

Gesamtwertumfang (nachrichtlich):
Planungskosten :
Planungskosten 100 %:
zwf. Gründerwerbsausgaben :

S=

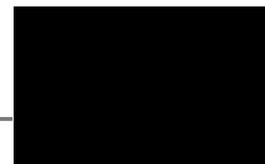


Zuwendungen :

Fördersatz :

100%

S =



Eigenanteil :



V. Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrages

Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW;

hier: Planungskosten Lph. 1 & 2 (HOAI)
Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke im Knoten Köln -
Teilabschnitt Westspange

Antrag/der/des DB Netz AG
vom _____

Das Vorhaben, für das die Zuwendung beantragt wird, ist in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht geprüft worden. Gegen das Vorhaben bestehen bei Berücksichtigung der auf dem Entwurf und den bei der Prüfung vermerkten Änderungen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht keine Bedenken. Die Voraussetzungen nach § 13 ÖPNVG NRW sowie den Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG NRW sind erfüllt (ggf. Ergänzung).

Der Antragsteller hat bisher für dieses Vorhaben

die in seinem Antrag genannten

noch keine

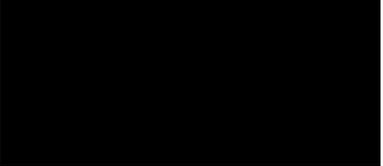
Zuwendungen erhalten. Über die bisherigen Zuwendungen sind die Verwendungsnachweise fristgerecht vorgelegt und ordnungsgemäß geführt worden (ggf. Bemerkungen über Beanstandungen wegen der Verwendungsnachweise gesondert).

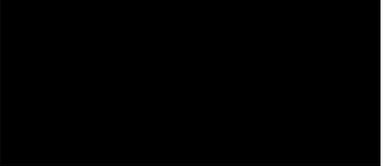
Die Zuwendung wird wie folgt berechnet:

1. Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben  EUR

2. Höhe der Zuwendungen (100% der Ausgabe Nr. 1) EUR

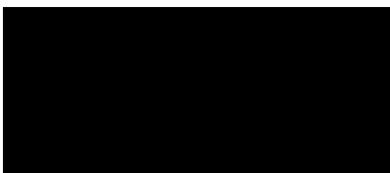
davon

0% des Betrages der Nr. 2  EUR
aus Bundesfinanzhilfen

100% des Betrages der Nr. 2  EUR
aus Regionalisierungsmitteln

Die Gewährung der Zuwendung wird erst mit der bestandskräftigen Planungsvereinbarung verbindlich.

Im Auftrag



zu 3. Prüfvermerk

**Einzelergebnisse der zuwendungstechnischen
Prüfung der Antragsunterlagen
vom**

Antragsteller : DB Netz AG

Vorhaben : Planungskosten Lph. 1 & 2 (HOAI)

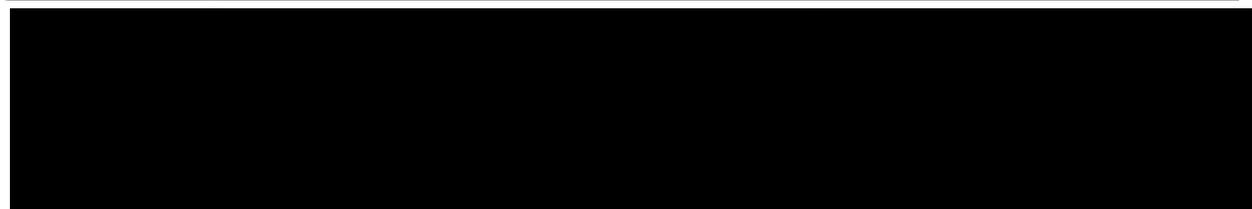
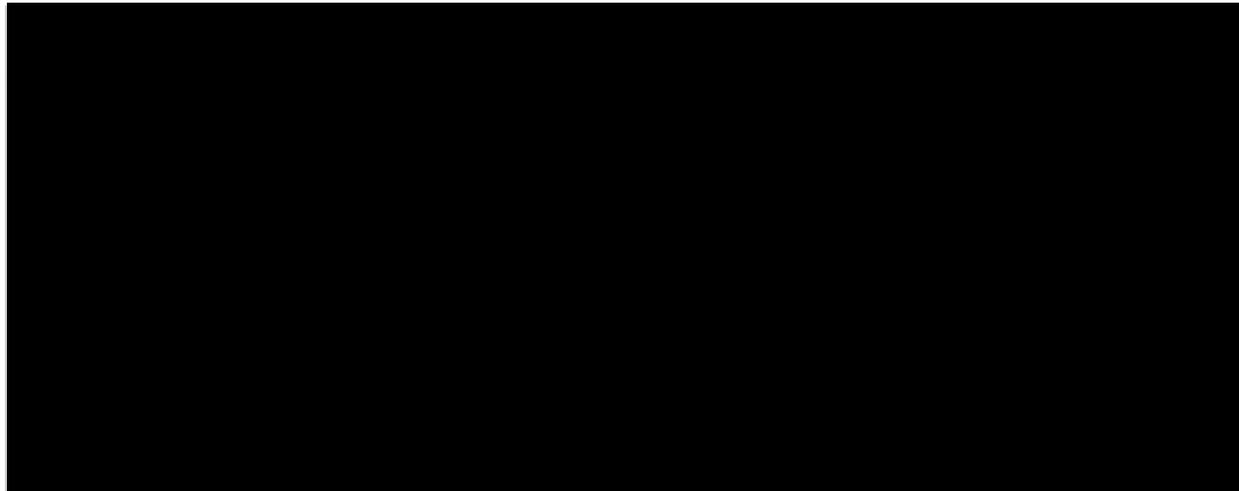
**Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke
im Knoten Köln - Teilabschnitt Eifelstrecke**

I. Vorbemerkung

Die Maßnahme beinhaltet die Planungskosten der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI für die Baumaßnahme "Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke im Knoten Köln - Westspange und Eifelstrecke". Einzelheiten über den Planungsumfang werden im Rahmen der zugehörigen Planungsvereinbarung vom 11.02.2019 geregelt.

Die o. g. Planungsvereinbarung tritt an die Stelle eines Zuwendungsbescheids.

Die veranschlagten Planungskosten sind überschlägig unter Anwendung der HOAI geprüft worden. Dies trifft jedoch nur auf den Teil der Planungskosten zu, der überhaupt von der HOAI abgedeckt wird. Die übrigen Planungskosten wurden abgeschätzt.



Die vorliegende Planungsvereinbarung deckt die Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI ab. Die hierfür veranschlagten Planungskosten betragen 5,1 % der Gesamtbaukosten. Auch dieser Wert liegt im üblichen Rahmen für die Planung von DB-Infrastruktur. Seitens der Bewilligungsbehörde NVR kann ein positives Votum zu den geplanten Planungsinhalten und zum dafür bereitzustellenden Kostenrahmen abgegeben werden.

III. Zusammenfassung

Gesamtausgaben des Antrages :

Planungskosten :
Gründerwerbsausgaben :

S=

Änderung der Gesamtausgaben :

Laut Antrag :
Änderung der Gesamtausgaben :

S=

Zuwendungsfähige Gründerwerbsausgaben :

Laut Antrag :
Änderung der zwf. Gründerwerbsausgaben :

S=

Zuwendungsfähige Planungsausgaben :

Laut Antrag :
Änderung der zwf. Planungsausgaben :

S=

Zuwendungsfähige Ausgaben :

Gesamtwertumfang (nachrichtlich):
Planungskosten :
 Planungskosten 100 %:
zwf. Gründerwerbsausgaben :

S=

Zuwendungen :

Fördersatz :

100%

S =

Eigenanteil :

V. Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrages

Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW;

hier: Planungskosten Lph. 1 & 2 (HOAI)
Ausbau Knoten Köln, westliche Stammstrecke im Knoten Köln -
Teilabschnitt Eifelstrecke

Antrag/der/des DB Netz AG
vom _____

Das Vorhaben, für das die Zuwendung beantragt wird, ist in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht geprüft worden. Gegen das Vorhaben bestehen bei Berücksichtigung der auf dem Entwurf und den bei der Prüfung vermerkten Änderungen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht keine Bedenken. Die Voraussetzungen nach § 13 ÖPNVG NRW sowie den Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG NRW sind erfüllt (ggf. Ergänzung).

Der Antragsteller hat bisher für dieses Vorhaben

die in seinem Antrag genannten

noch keine

Zuwendungen erhalten. Über die bisherigen Zuwendungen sind die Verwendungsnachweise fristgerecht vorgelegt und ordnungsgemäß geführt worden (ggf. Bemerkungen über Beanstandungen wegen der Verwendungsnachweise gesondert).

Die Zuwendung wird wie folgt berechnet:

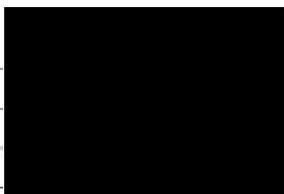
1. Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben _____  EUR

2. Höhe der Zuwendungen (100% der Ausgabe Nr. 1) _____ EUR

davon

0% des Betrages der Nr. 2

aus Bundesfinanzhilfen

_____  EUR

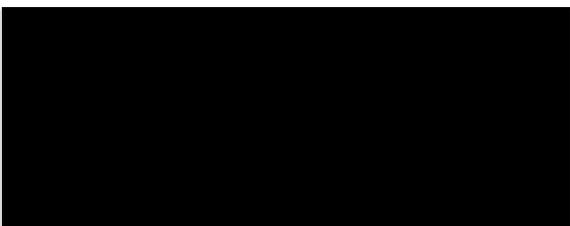
100% des Betrages der Nr. 2

aus Regionalisierungsmitteln

_____ EUR

Die Gewährung der Zuwendung wird erst mit der bestandskräftigen Planungsvereinbarung verbindlich.

Im Auftrag



Zuwendungsempfänger:					
Name DB xxx AG/GmbH					Datum
Anschrift <i>DB xxx AG/GmbH, Regionalbereich xxx l.xx-xx-x(OE) Straße Haus-Nr. Postleitzahl Ort</i>			Ansprechpartner Frau/Herr: Telefonnummer: Faxnummer: E-Mail-Adresse:		
Zuwendungsgeber:					
Land xxx/Aufgabenträger/Gebietskörperschaft Dezernat o.ä. Straße Haus-Nr. Postleitzahl Ort					
Mittelabrufschreiben auf Auszahlung von Teilbeträgen für Zuwendungen aus dem Planungsvertrag (PV) für die Lph # bis Lph #					
<i>Maßnahmenbezeichnung gem. Vertrag</i>					
Bezug Planungsvertrag zwischen dem Land NRW, dem NVR und der DB xxx AG/GmbH vom xx.xx.xxxx					
1. Die erste Auftragsvergabe erfolgte am: xx.xx.xxxx					
2. Bewilligte Zuwendung gem. § xy Abs. x des PV:					EUR
3. Bewilligungszeitraum vom xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx					
4. Auszahlungen					
4.1 Bisherige Auszahlungen				Auszahlungsbetrag	
Mittelabruf (Datum)	Zeichen	Zahlungs- eingang	Spalte für mögliche	Land/ Gebietskörperschaft/ Aufgabenträger	
1	2	3	4	5	
					EUR
Summe bisherige Auszahlungen				0,00	EUR
4.2 Beantragte Auszahlung					EUR
5. Bankverbindung					
Geldinstitut:					
Bankleitzahl:					
Konto-Nr.:					
Codierter Zahlungsgrund:					
6. Ausgaben					
6.1. Zuwendungsfähige/finanzierungsfähige Ausgaben bis xx.xx.xxxx					EUR
6.2 Erwartete zuwendungsfähige/finanzierungsfähige Ausgaben bis xx.xx.xxxx					EUR
Zwischensumme aus 6.1 und 6.2					0,00
6.3 Bisherige Auszahlungen (Nr. 4.1)					0,00
6.4 Beantragte Auszahlung (Nr. 4.2)					0,00

7. Bestätigungen

- o Die Regelungen des Planungsvertrages wurden berücksichtigt.
- o Die Ausgaben waren notwendig, es ist wirtschaftlich und sparsam verfahren worden und die Angaben stimmen mit den Büchern und Belegen überein.
- o Die zur Auszahlung beantragte Zuwendung bezieht sich auf zuwendungsfähige/nach dem Vertrag finanzierungsfähige Ausgaben.
- o Die auszahlende Zuwendung wird innerhalb von zwei Monaten anteilig mit etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber und den vorgesehenen eigenen und sonstigen Mitteln des

Ort, Datum rechtsverbindliche Unterschrift

Name, OE

8. Prüfvermerk

(nicht vom Antragsteller auszufüllen)

8.1	Bewilligte Gesamtzuwendung (Nr.2)	0,00	EUR
8.2	Bisherige Auszahlungen (Nr. 4.1)	0,00	EUR
8.3	Restbetrag für Auszahlungen (Nr. 8.1 - Nr. 8.2)	0,00	EUR
8.4	Höchstbetrag für Auszahlung gemäß Ausgaben (Nr. 6.1 + Nr. 6.2)	0,00	EUR
8.5	zur Auszahlung sind anzuordnen	0,00	EUR
8.6	von diesem Betrag (Nr. 8.5) entfallen auf		
	Entflechtungsgesetz		EUR
	Landesmittel/FAG-Mittel		EUR
	Regionalisierungsmittel		EUR
	insgesamt	0,00	EUR

sachlich und rechnerisch richtig:

Ort, Datum rechtsverbindliche Unterschrift

Name

Ort ..., den Datum ...

Telefon:

Telefax:

Auskunft erteilt:

An
Zweckverband Nahverkehr Rheinland
Glockengasse 37-39
50667 Köln

Verwendungsnachweis
 (Anteilfinanzierung)

Betr. (Maßnahme):

Ordnungsmerkmal (OM):

			Zuweisungen		Landesmittel
			nach GVFG/EntflechtG	aus Regionalisierungs- mittel	
vom	Nr.	über	EUR	EUR	EUR
vom	Nr.	über	EUR	EUR	EUR
vom	Nr.	über	EUR	EUR	EUR
wurden zur Finanzierung der o.a. Maßnahme insgesamt bewilligt			EUR	EUR	EUR
Es wurden ausgezahlt			EUR	EUR	EUR
Es werden noch erwartet			EUR	EUR	EUR

I. Sachbericht

<p>Kurze Darstellung der durchgeführten Maßnahmen, u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beginn, Maßnahmedauer, Abschluss, - Erfolg und Auswirkungen der Maßnahme - etwaige Abweichungen von den dem Zuwendungsbescheid zugrundeliegenden Planungen und vom Finanzierungsplan, - soweit technische Dienststellen oder Prüfstellen des Zuwendungsempfängers beteiligt waren, sind die Berichte dieser Stellen beizufügen, - Fotodokumentation der fertiggestellten Maßnahme (bei ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen). <p align="center">Sachbericht siehe Anlage</p>
--

II. Zahlenmäßiger Nachweis

1. Einnahmen

Art Eigenanteil, Leistungen Dritter, Zuwendungen ¹⁾	Lt. Zuwendungsbescheid		Lt. Abrechnung	
	EUR	v. H.	EUR	v. H.
Zuwendungen des Landes nach §13 ÖPNVG NRW (einschl. noch zu erwartender Beträge)				
Leistung Dritter (z.B. KAG-Beiträge, Ablösebeträge, sonstige Kostenträger usw.)				
Bewilligte öffentliche Förderung durch sonstige Fördergeber				
Eigenanteil (bezogen auf die zuwendungsfähigen Ausgaben und nicht zuwendungsfähigen Ausgaben)				
Insgesamt	Feld 1 0	Feld 2	Feld 3 0	Feld 4

2. Ausgaben

Ausgabengliederung ¹⁾²⁾	Lt. Zuwendungsbescheid		Lt. Abrechnung	
	insgesamt	davon zuwendungs- fähig	insgesamt	davon zuwendungs- fähig
	EUR	EUR	EUR	EUR
Insgesamt	Feld 5 0	Feld 6 0	Feld 7 0	Feld 8 0

¹⁾ Sofern der Zuwendungsempfänger die Einnahmen in der Sachakte in zeitlicher Reihenfolge und nach Buchungsstellen geordnet festgehalten hat, können die Einnahmen entsprechend der Gliederung des Finanzierungsplans

2) Bei Baumaßnahmen sind nur die Summen der Kostengruppen Grunderwerb und Baukosten (ggf. aufgeteilt in bauliche und betriebstechnische Kosten) - bei Hochbauten nach DIN 276 gegliedert, bei anderen Baumaßnahmen nach Maßgabe des Zuwendungsbeschlusses - anzugeben.

III. Ist-Ergebnis

	Lt. Zuwendungsbescheid/ Finanzierungsplan zuwendungsfähig	Ist-Ergebnis lt. Abrechnung	Differenz (Mehr- oder Minderausgaben, Mehr- oder Mindereinnahmen, veränderter Eigenanteil)
	EUR	EUR	EUR
1	2	3	3./2
Ausgaben (Nr. II. 2.)	aus Feld 6 0	aus Feld 8 0	0
Einnahmen (Nr. II. 1.)	aus Feld 1 0	aus Feld 3 0	0
Eigenanteil	0	0	0

IV. Bestätigungen

Es wird bestätigt, dass

- die Allgemeinen und Besonderen Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheids beachtet wurden,
- die Ausgaben notwendig waren, wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben im Verwendungsnachweis mit den Büchern und Belegen übereinstimmen,
- die Ergebnisse der Prüfung des Antrags (einschließlich der ergänzend vermerkten Einzelergebnisse) beachtet wurden,
- für die Zuwendungen bei den Ausgaben alle Rechnungen unter Ausnutzung möglicher Skonti zu Grunde gelegt wurden,
- die Inventarisierung der mit der Zuwendung beschafften Gegenstände (bei Gemeinden/Gemeindeverbänden: -soweit nach Gemeindehaushaltsrecht vorgesehen-) vorgenommen wurde.

.....
(Ort/Datum)

.....
(Rechtsverbindliche Unterschrift)

.....
(Name, Funktion)

V. Ergebnis der Prüfung durch die Bewilligungsbehörde

Der Verwendungsnachweis wurde anhand der vorliegenden Unterlagen geprüft.
Die Maßnahme wurde im Wesentlichen in Übereinstimmung mit dem Antrag und unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Antragsprüfung ausgeführt.

Es wurde (k)eine vorzeitige Inanspruchnahme der Zuwendung festgestellt.
Die zuwendungsfähigen Ausgaben wurden mit EUR festgestellt

Die Zuwendung beträgt aus

Zuweisungen	.....	EUR
nach GVFG/EntflechtG	.....	EUR
aus Regionalisierungsmitteln	.....	EUR
Landesmitteln	.....	EUR
Insgesamt	.....	EUR

.....
(Ort/Datum)

.....
(Unterschrift/Name)