

## Sachstand Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln

### Welches formelle Verfahren zur Errichtung einer Stadtbahnlinie ist erforderlich?

Zu differenzieren ist zwischen Finanzierungsplanung und technischer Planung.

Bzgl. **Finanzierungsplanung** ist eine Aufnahme des Projekts in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan NRW und das GVFG-Bundesprogramm erforderlich. Darüber können dann bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Eine Realisierung des Projekts ohne diese Förderung ist in den kommunalen Haushalten nicht darstellbar.

Da sich der ÖPNV-Bedarfsplan NRW in der Fortschreibung befindet, gibt es aktuell ein Übergangsverfahren. Seitens der Nahverkehr Rheinland GmbH als zuständiger Bewilligungsbehörde wurde der Rhein-Sieg-Kreis am 28.11.2017 folgendermaßen über das Verfahren informiert:

*Für zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldete Maßnahmen, wie im Rhein-Sieg Kreis beispielsweise die „rechtsrheinische Rheinuferbahn“, hat das Verkehrsministerium NRW in einem Erlass an den Zweckverband Nahverkehr Rheinland Regelungen für das Vorgehen zur Aufnahme von Maßnahmen in der Übergangszeit bis zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans getroffen.*

*Hierüber möchten wir Sie gerne in Kenntnis setzen. Das Verfahren in der Übergangszeit wird auf folgende Weise gehandhabt:*

*1. Die ÖPNV-Aufgabenträger planen die Vorhaben, die sie als dringlich erachten. Nach Vorliegen einer plausiblen Kostenschätzung (Abschluss der HOAI-Leistungsphase 2, „Vorentwurfsplanung“) melden die ÖPNV-Aufgabenträger das betreffende Vorhaben beim Verkehrsministerium für eine Wirtschaftlichkeitsbewertung bzw. für die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm an. Die Kosten der Vorentwurfsplanung gehen zu Lasten der Aufgabenträger bzw. des Vorhabenträgers.*

*2. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit erfolgt durch eine vom ÖPNV-Aufgabenträger oder vom Vorhabenträger zu finanzierende „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV“.*

*Dabei werden auf der Grundlage eines einheitlichen Bewertungsverfahrens der gesamtwirtschaftliche Nutzen ermittelt und die finanziellen Auswirkungen des geplanten Projekts mittels einer Folgekostenrechnung aufgezeigt. Förderwürdig ist dabei ein Vorhaben, wenn es gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist, in dem Sinne, dass die Nutzen des Vorhabens die Kosten übersteigen (Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1,0). [...]*

*Die Durchführung der Standardisierten Bewertung erfolgt unter Einbindung der Bewilligungsbehörde – hier der Zweckverband Nahverkehr Rheinland – und des Zuwendungsgebers (Verkehrsministerium bzw. Verkehrsministerium und BMVI bei Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms).*

*3. Nach Nachweis der Wirtschaftlichkeit (bzw. der vorläufigen Wirtschaftlichkeit bei Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms) melden die ÖPNV-Aufgabenträger die Maßnahme gemäß Landesplanungsgesetz über die Regionalräte für den ÖPNV-Bedarfsplan an.*

*4. Das Landesverkehrsministerium legt dem Verkehrsausschuss des Landtags die Maßnahme mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. den Infrastrukturfinanzierungsplan vor.*

Bzgl. **technischer Planung** ist zur Realisierung ein Planfeststellungsverfahren auf Grundlage einer abgeschlossenen Genehmigungsplanung (HOAI-Leistungsphase IV) erforderlich. Diese wird zweckmäßigerweise eingeleitet, sobald die Finanzierung gesichert ist.

**Wer führt dieses Verfahren federführend durch und welcher Verfahrensstand ist zurzeit erreicht?  
Welche Gespräche haben in der Zwischenzeit, mit welchem Ergebnis stattgefunden?**

Die Projektkoordination erfolgt unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises. Es wurde eine projektbegleitende Arbeitsgruppe mit folgenden Beteiligten eingerichtet: Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Bonn, Stadt Köln, Stadt Niederkassel, Stadt Troisdorf, NVR, RSVG, KVB, SWBV, HGK, dev.log, Evonik. In dieser Arbeitsgruppe wird regelmäßig über den aktuellen Stand des Verfahrens berichtet und es werden die nächsten Schritte abgestimmt.

Abgeschlossene Prozesse

Folgende Gutachten wurden vom Rhein-Sieg-Kreis unter finanzieller Beteiligung der Städte Köln, Bonn, Troisdorf und Niederkassel sowie der RSVG und der dev.log bislang in Auftrag gegeben:

- Technische Machbarkeitsstudie (Vössing Ingenieurgesellschaft, Vorlage Abschlussbericht am 09.02.2017)
- Nutzen-Kosten-Untersuchung (Vössing Ingenieurgesellschaft/IVV, 16.05.2019)
- Ergänzungen zur technischen Machbarkeitsstudie (Vössing Ingenieurgesellschaft, 08.05.2019)

In diesen Gutachten konnte die technische und volkswirtschaftliche Machbarkeit des Vorhabens grundsätzlich nachgewiesen werden. Über den aktuellen Planungsstand hat der Rhein-Sieg-Kreis in der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 13.11.2018 sowie im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Niederkassel am 15.11.2018 ausführlich berichtet (s. <http://session.rhein-sieg-kreis.de/bi/vo0050.asp? kvonr=2004135367>).

In den drei o.g. Gremien wurde im November 2018 jeweils einstimmig folgender Grundsatzbeschluss gefasst:

- 1) Das Stadtbahnprojekt Bonn – Niederkassel – Köln wird weiterverfolgt. Die Einbindung in das Kölner Stadtbahnnetz soll mit einer neuen Rheinquerung im Bereich zwischen Lülisdorf und Langel erfolgen.
- 2) Das Projekt einer neuen Güteranschlussbahn von Evonik/Lülisdorf zur rechtsrheinischen DB-Strecke wird weiterverfolgt.
- 3) Die Verwaltung wird beauftragt, die beiden Projekte in Abstimmung mit allen Beteiligten weiter zu konkretisieren. Dabei sollen ein Zeitplan sowie ein Vorschlag für die Aufgabenteilung erarbeitet werden, auf deren Grundlage konkrete Realisierungsbeschlüsse erfolgen können.
- 4) Die Verwaltung wird beauftragt zu eruieren, wie die beiden Projekte in die jeweiligen Förderprogramme aufgenommen werden können.

Laufende Prozesse

Auf Grundlage der o.g. Beschlussfassung hat der Rhein-Sieg-Kreis zwischenzeitlich die formelle Abstimmung mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium im Rahmen des standardisierten Bewertungsverfahrens eingeleitet. In das Verfahren sind die ebenfalls betroffenen Aufgabenträger Stadt Köln und Stadt Bonn sowie der NVR eingebunden. Die vorliegenden Gutachten werden im Prozess weiter verfeinert und aktualisiert. Mit Ergebnissen ist ca. Mitte 2020 zu rechnen. Ziel

ist eine Projektaufnahme im Infrastrukturfinanzierungsplan NRW und im GVFG-Bundesprogramm.

Darüber hinaus bestehen grundsätzliche Abhängigkeiten zwischen der Stadtbahnplanung und anderen Verkehrsprojekten, die derzeit abgestimmt werden.

#### a) Trassenführung zwischen Lülldorf und Köln

Zwischen Bonn-Beuel und Lülldorf steht die Trassenführung der Stadtbahn auf Grundlage der technischen Machbarkeitsstudie und der vorliegenden Beschlüsse fest. Für die rheinquerende Fortführung mit Anschluss an die linksrheinische Rheinuferbahn nach Köln wurde dagegen bislang nur ein Korridor definiert. Die Festlegung einer Vorzugstrasse erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadt Köln, dem NVR und Straßen.NRW. Über die Gesamtstrecke soll die Linie 17 verkehren, die derzeit aus Köln kommend in Sürth endet.

Für die im selben Raum geplante Autobahn A553 („Rheinspange“) wird derzeit ein Linienbestimmungsverfahren durchgeführt. Die Belange des Schienenverkehrs wurden gemeinsam mit dem NVR in folgenden Veranstaltungen von Straßen.NRW zur Rheinspange eingebracht:

- Dialogforum am 20.11.2019
- Politischer Begleitkreis am 21.11.2019
- Infomesse auf der MS Loreley am 16.03.2019

Nach aktuellem Zeitplan wird Straßen.NRW im Herbst 2019 Trassenvarianten der A553 vorlegen und 2020 eine Vorzugstrasse definieren. In diesem Verfahren werden Bündelungsoptionen Stadtbahn/Autobahn untersucht. Diese sind aber keine zwingende Voraussetzung zur Realisierung des Stadtbahnprojektes. Die vorliegende (positive) Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigt keine Synergien einer Bündelung, da die volkswirtschaftliche Machbarkeit der Stadtbahn nach Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium unabhängig von der Autobahnplanung nachgewiesen werden muss.

Die politische Beratung in der Stadt Köln wurde mit Präsentationen im Verkehrsausschuss am 02.05.2019, in der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 13.05.2019 und in der Bezirksvertretung Porz am 16.05.2019 aufgenommen. Eine Beschlussvorlage in Anlehnung an die Grundsatzbeschlüsse des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Städte Bonn und Niederkassel (s.o.) soll in den Verkehrsausschuss am 10.09.2019 eingebracht werden.

Neben der Trassenführung im Bereich der Rheinquerung sollen in Köln außerdem die Anbindung von Langel mit einer zusätzlichen Haltestelle sowie ein Lückenschluss der Stadtbahnlinie 7 aus Zündorf bis Langel oder Lülldorf zusätzlich zur rheinquerenden Linie 17 erörtert werden.

#### b) Güteranschlussbahn von Lülldorf zur DB-Strecke

Voraussetzung zur Realisierung der Stadtbahn in der vorliegenden Vorzugsvariante ist der Neubau einer Güteranschlussbahn zwischen Lülldorf (Evonik) und der DB-Strecke bei Köln-Wahn. Damit kann die bestehende RSVG-Strecke in Niederkassel für den Stadtbahnbetrieb freigestellt werden. In Troisdorf kann der Schienengüterverkehr aus den bestehenden Ortsdurchfahrten herausgenommen werden.

Grundsatzbeschlüsse des Rhein-Sieg-Kreises, der Stadt Niederkassel und der Stadt Troisdorf zur Realisierung des Projektes und eine Machbarkeitsstudie liegen vor. Jedoch kann die abschließende Trassenfestlegung ebenfalls erst zusammen mit der Linienfindung der A553 erfolgen. Ziel ist eine abschnittsweise Bündelung von Autobahn und Güteranschlussbahn, sofern sinnvoll möglich. Zum Anschluss an die DB-Strecke muss die Güteranschlussbahn über einen kurzen Abschnitt auf Gebiet der Stadt Köln geführt werden, so dass auch diese in die Trassenfindung eingebunden ist.

Die Güteranschlussbahn soll von der RSVG als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen realisiert werden. Dafür stimmt die RSVG aktuell die Finanzierung ab. Angestrebt wird eine Aufnahme in die NE-Infrastrukturförderung NRW sowie eine Aufteilung der verbleibenden Kosten auf die fünf Projektbeteiligten RSVG, Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Troisdorf, Stadt Niederkassel und Evonik/dev.log.

#### c) Führung des Radverkehrs in Bergheim und Mondorf

Zwischen den geplanten Stadtbahnhaltestellen Bergheim Siegaue und Mondorf Mitte führt die geplante Trasse gebündelt mit der L269 durch ein bestehendes Trogbauwerk. In diesem Bauwerk ist nach aktuellem Planungsstand nur ein eingleisiger unabhängiger Bahnkörper anstelle der bestehenden Busspur vorgesehen. Für die Stadtbahn ist allerdings ein 10-Minuten-Takt projektiert, weswegen eingleisige Abschnitte auf ein Minimum begrenzt bzw. nach Möglichkeit vollständig vermieden werden sollen.

Eine zweigleisige Trassenführung ist möglich, wenn der bestehende Geh- und Radweg aus dem Trogbauwerk herausgenommen wird. Eine dafür nötige alternative Führung wird im Rahmen der Radschnellwegplanung Bonn – Niederkassel untersucht (via Siegauenbrücke – Zur Siegfähre – Bergstraße – Glockenstraße – Lerchenstraße). Zur Gewährleistung einer höheren Leistungsfähigkeit und besseren Betriebsqualität ist diese Variante aus Sicht der Stadtbahnplanung zu bevorzugen.

#### d) Siegauenbrücke

Zwischen den Stadtbahnhaltestellen Geislar West und Bergheim Siegaue ist ein weiterer kurzer eingleisiger Abschnitt über die bestehende Siegauenbrücke vorgesehen. Grundlage zur Mitnutzung der Siegauenbrücke ist ein Gutachten der BGS Ingenieursozietät Bonn aus dem Jahre 2000, auf welches die Machbarkeitsstudie der Vössing Ingenieurgesellschaft aus dem Jahre 2017 aufbaut. Nach Einschätzung von Straßen.NRW befindet sich die Siegbrücke inzwischen aber in einem schlechten Zustand und muss mittelfristig erneuert werden. Der Rhein-Sieg-Kreis wird mit Straßen.NRW abstimmen, ob sich Stadtbahnbau und Ersatzneubau der Siegauenbrücke zeitlich koordinieren lassen, oder ob zunächst das bestehende Bauwerk genutzt wird. Bei einem Ersatzneubau wird analog zum o.g. Trogbauwerk ebenfalls eine zweigleisige Trassierung angestrebt.

#### Zukünftige Prozesse

Sobald die o.g. laufenden Prozesse abgeschlossen sind, wird eine Beauftragung der weitergehenden Planung bis HOAI-Leistungsphase IV (Genehmigungsplanung) und eine anschließende Durchführung des Planfeststellungsverfahrens angestrebt.

Parallel dazu sind umfangreiche Fachgutachterleistungen erforderlich. Zu nennen sind insbesondere folgende Leistungen:

- Vermessung der RSVG-Bestandsstrecke in Niederkassel inkl. Leitungen und Topografie
- Baugrunduntersuchung im Bereich der Neubaustrecke (sowie optional im Bereich der Ausbaustrecke)
- Umweltverträglichkeitsprüfung (unter Einbeziehung der laufenden Untersuchungen von Straßen.NRW zur Rheinspange/A553)
- Landschaftspflegerische Begleitplanung
- Artenschutz
- Schalltechnische Untersuchungen

Die Aufgabenteilung zwischen den im Planungsgebiet vorhandenen kommunalen Schieneninfrastrukturunternehmen (RSVG, SWBV/SSB, KVB und HGK) ist noch abschließend festzulegen, spätestens nach Abschluss der LP IV.

### **Welche Einwirkungsmöglichkeit zur Verfahrensbeschleunigung sieht die Stadtverwaltung oder hat sie schon in Angriff genommen?**

Der Rhein-Sieg-Kreis geht davon aus, dass die geschilderten laufenden Prozesse bis 2021 abgeschlossen werden können. Zeitliche Abhängigkeiten bestehen insbesondere zur Linienbestimmung der A553, die nach aktuellem Stand Ende 2020 erfolgen soll. Über den Haushaltsplan 2019/20 stehen dem Rhein-Sieg-Kreis projektgebundene Planungsmittel zur Verfügung, mit denen die nötige gutachterliche Begleitung – Kofinanzierung der anderen Beteiligten vorausgesetzt – sichergestellt werden kann.

Voraussetzung zur Einleitung der weitergehenden Planung bis LP IV (Genehmigungsplanung) ist eine Aufnahme des Stadtbahnprojektes in die o.g. Förderprogramme sowie ein Realisierungsbeschluss aller betroffenen Gebietskörperschaften. Eine derartige Beschlussfassung kann nach aktuellem Zeitplan 2021 in die zuständigen Gremien eingebracht werden. Anschließend kann auch eine seriöse Zeitplanung für ggf. abschnittsweise Inbetriebnahmeszenarien erstellt werden.

Um einen zügigen Verfahrensablauf sicherzustellen, ist eine frühzeitige Vorbereitung der Beauftragung von Planungsleistungen sowie eine Bereitstellung der dafür notwendigen Finanzmittel erforderlich.