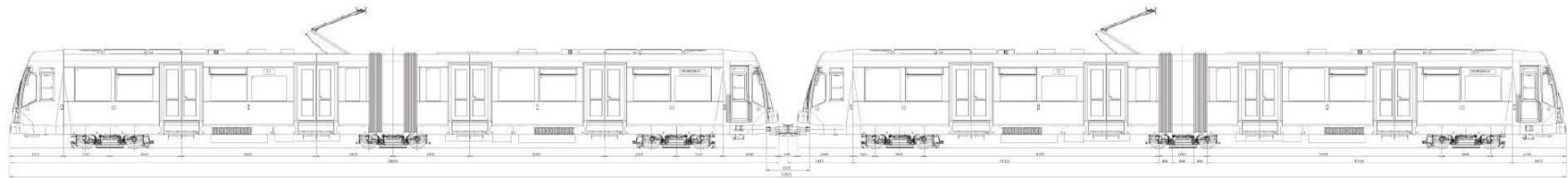


Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln



Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises
am 21. September 2021



Technische Machbarkeitsstudie liegt vor.

Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt vor, Vorzugsvariante ist definiert.

Trassenverlauf Bonn – Lülsdorf liegt fest.

Variantenuntersuchung Rheinquerung liegt vor, Vorzugsvariante ist definiert.

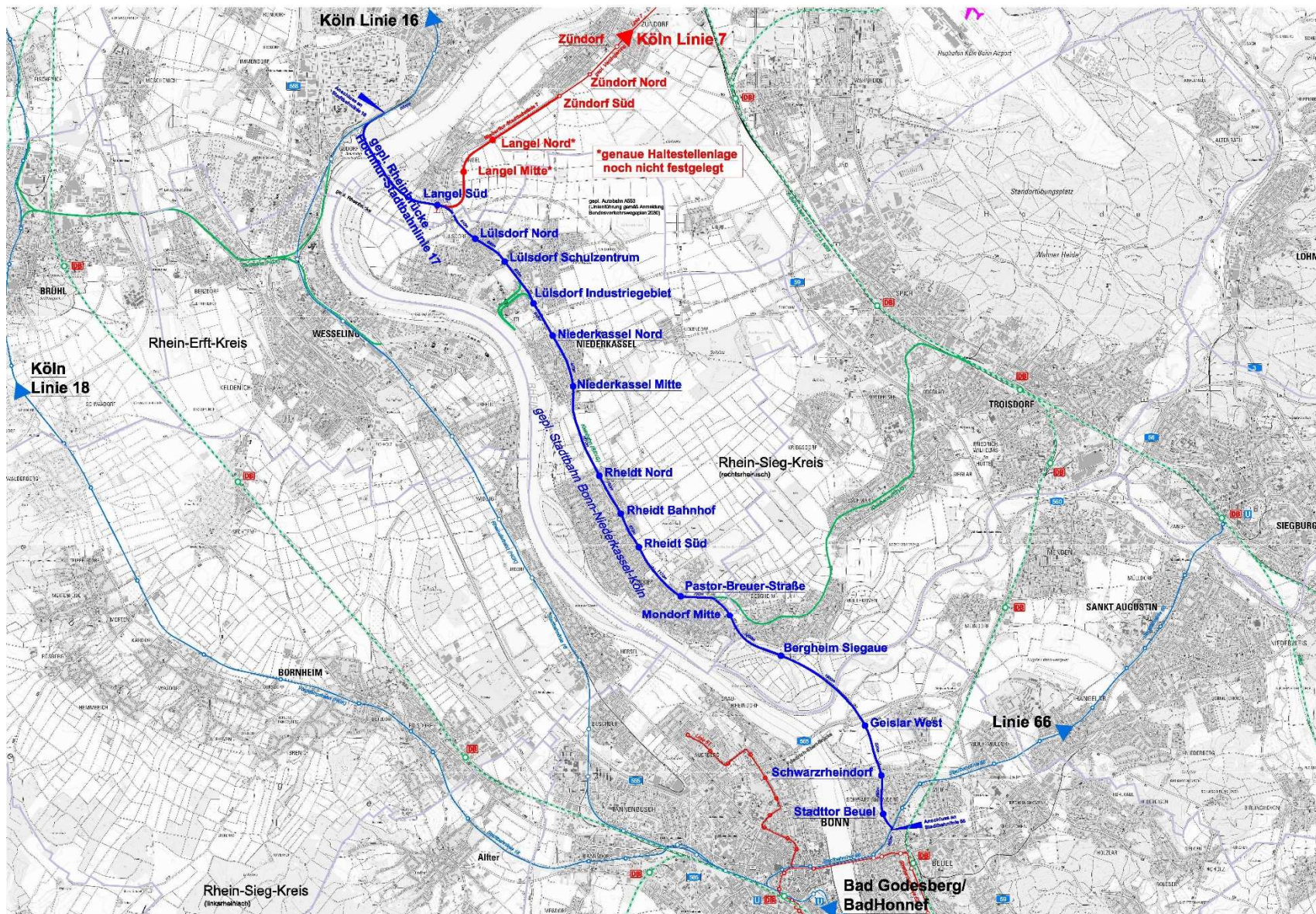
Standardisierte Bewertung wurde durchgeführt, Erläuterungsbericht ist in der Endabstimmung.

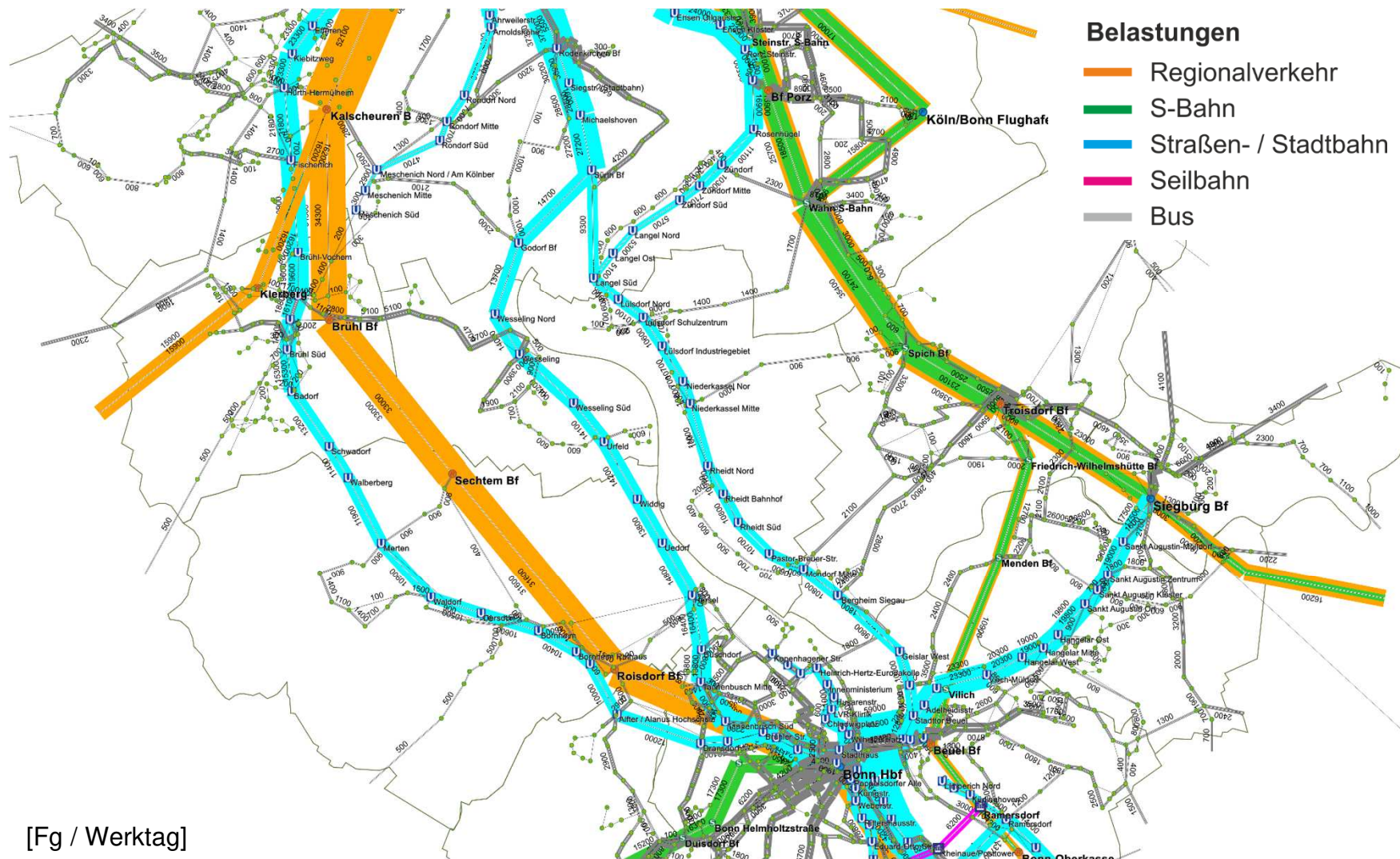
Vorliegende Beschlüsse

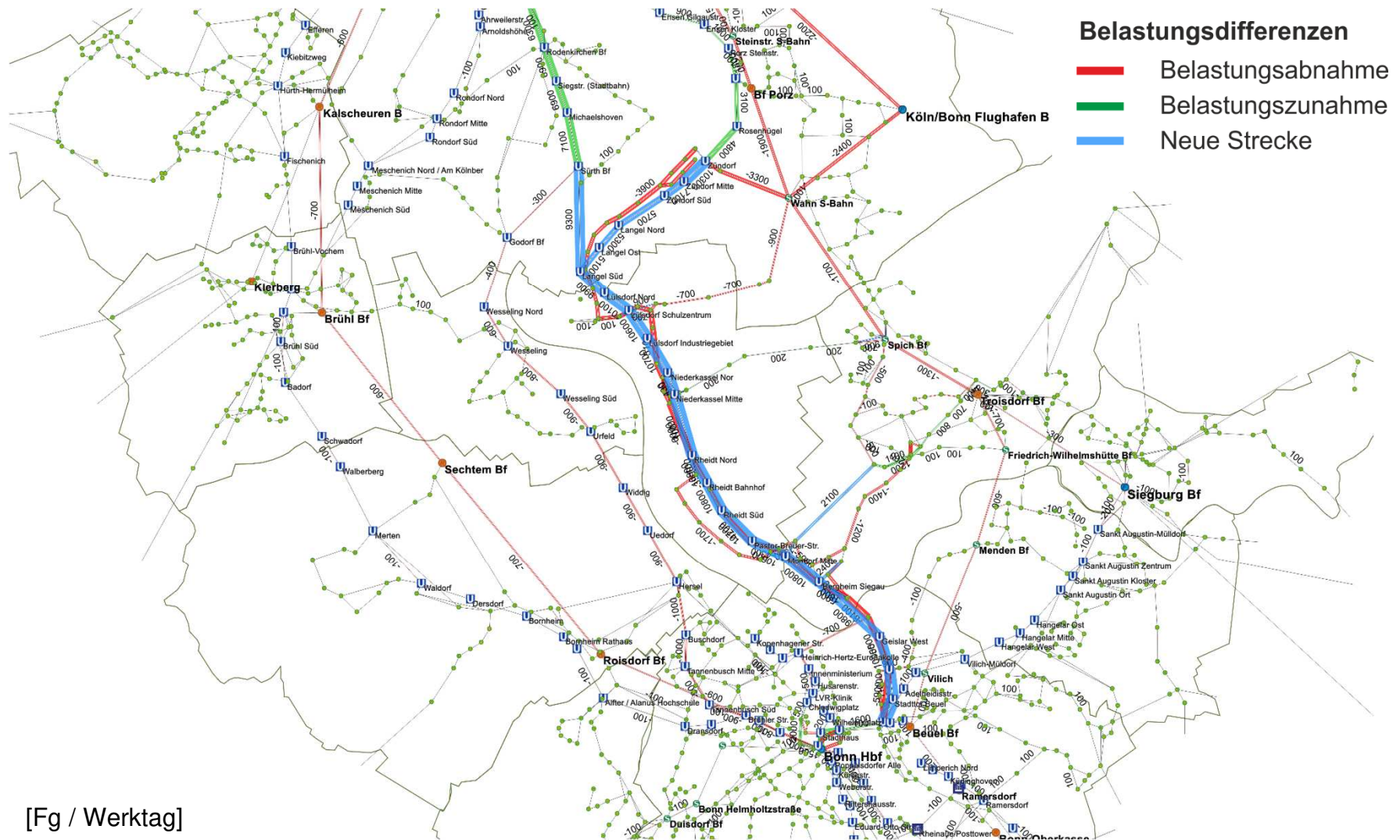
- RSK 13.10.2015, BN 22.10.2015: Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW
- BN/RSK 05.04.2016: Zuordnung zum vordringlichen Bedarf
- Nahverkehr Rheinland 31.12.2015, Regionalrat Köln 31.01.2016:
Einstufung als eines von neun regional bedeutsamen Stadtbahnvorhaben
- BN/RSK 05.04.2016: Beschleunigung der Planung und Berücksichtigung der Rheinquerung
- BN/RSK 13.11.2018, Stadt Niederkassel 15.11.2018: Vorzugsvariante Rheinquerung
- Regionalrat Köln 14.12.2018: Rheinspange mit Straße und Schiene realisieren
- Rhein-Erft-Kreis 28.03.2019: regionalstrategische Unterstützung der Stadtbahn
- Stadt Köln 28.10.2019: Vorzugsvariante Rheinquerung, Prüfung zusätzliche Verlängerung Linie 7

Projektbeteiligte

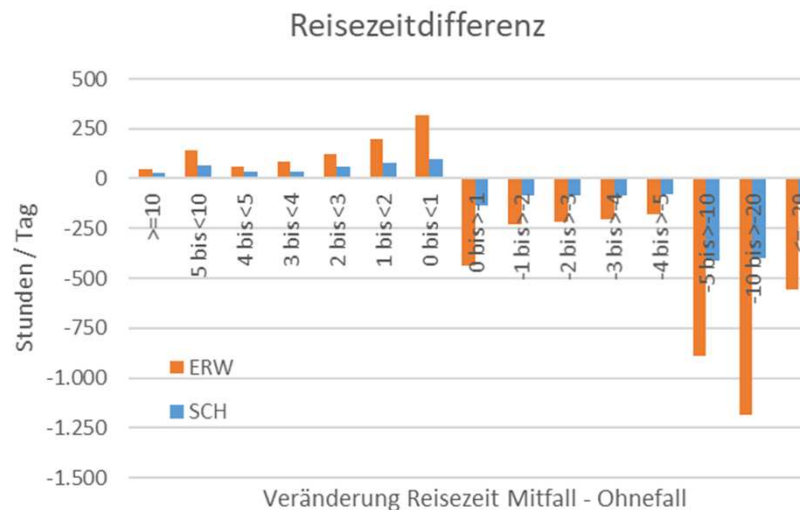
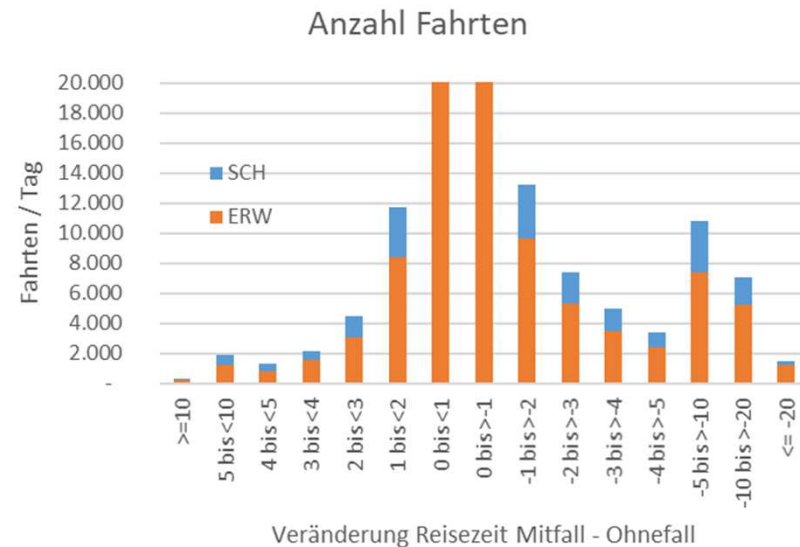
- Gebietskörperschaften: Rhein-Sieg-Kreis, Städte Bonn, Köln, Niederkassel, Troisdorf
- Verkehrsunternehmen (Betrieb und Infrastruktur): RSVG, HGK, KVB, SWBV/SSB
- Sonstige: Straßen.NRW, dev.log, Evonik
- Zuwendungsgeber: BMVI, VM NRW, NVR







- Reisezeitnutzen: Differenz der Einzelreisezeitdifferenzen im ÖV zwischen Mitfall und Ohnefall für die maßgebenden ÖPNV-Fahrten
- Einzelreisezeitdifferenzen von weniger als 5 Minuten werden mit Faktoren abgemindert
- Abgeminderte Reisezeitdifferenz
 - Summe: ca. -1,04 Mio. Stunden / Jahr
 - Schüler: 232.000 Stunden / Jahr
 - Erwachsene: 809.000 Stunden / Jahr
- Reisezeitnutzen: 7.390,5 T€ / Jahr



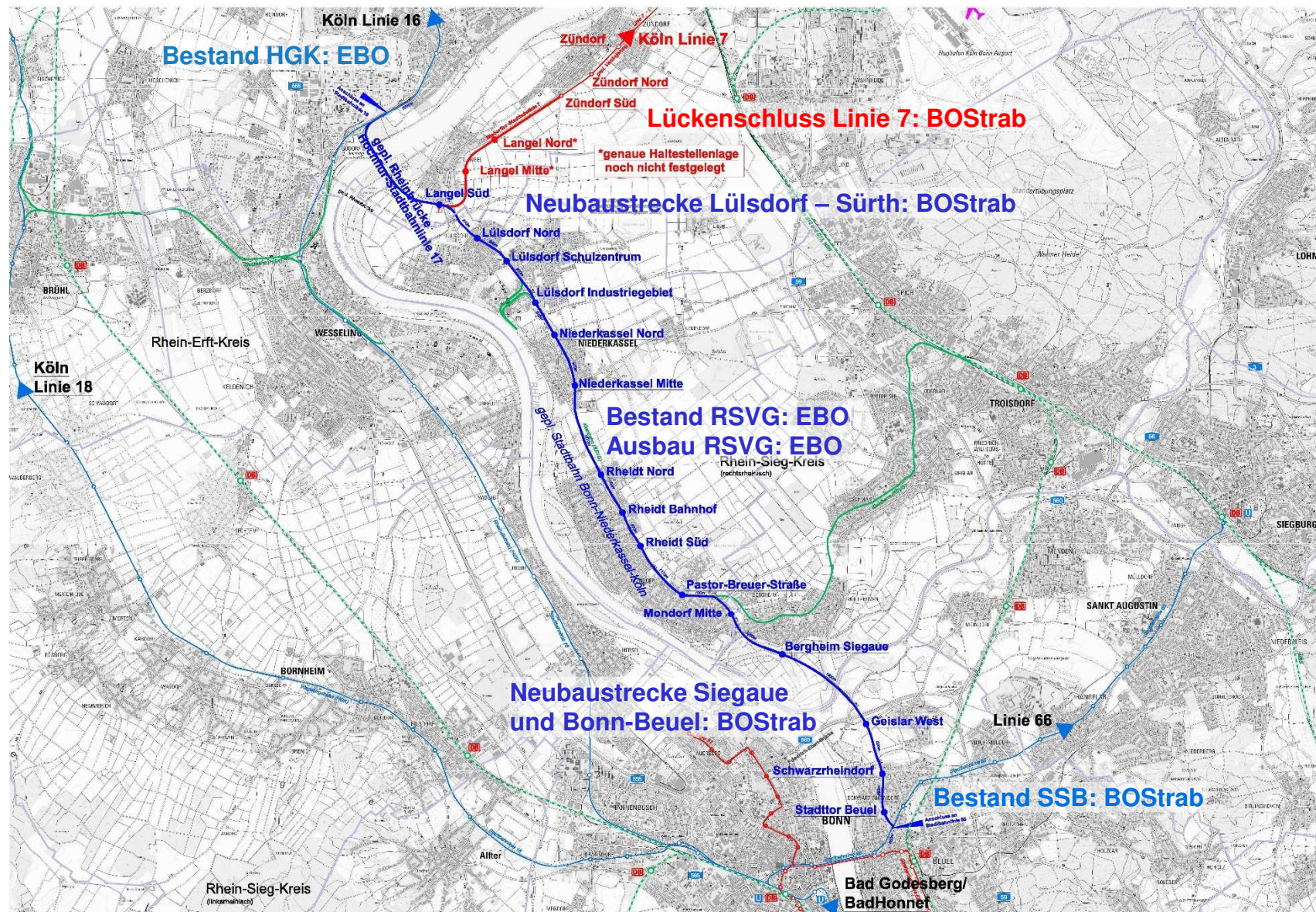
Situation

- Rechtlich unterschieden werden Eisenbahnen (EBO) und Straßenbahnen (BOStrab)
- Die umzubauende Bestandsstrecke der RSVG in Niederkassel ist eine EBO-Strecke.
- Die Stadtbahnnetze in den Stadtzentren von Köln und Bonn sind BOStrab-Infrastrukturen.
- Festzulegen ist die Widmung der Neu- und Ausbaustrecken des Stadtbahnprojektes.
- Die Linie 17 befährt unabhängig von der Stadtbahn Niederkassel Streckenabschnitte sowohl nach BOStrab als auch nach EBO, da im Raum Rodenkirchen/Sürth die bestehende EBO-Infrastruktur der HGK benutzt wird (analog zu den bestehenden Stadtbahnlinien 16 und 18). Insofern stellt die Stadtbahn Niederkassel unabhängig von der Widmung der Neu- und Ausbaustrecken keine zusätzlichen Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz und die Betriebsführung.

Abstimmung zur Stadtbahn Niederkassel mit Landeseisenbahnaufsicht und Bezirksregierung Köln

- Die Neubaustrecken des Stadtbahnprojektes sollen als BOStrab-Infrastruktur realisiert werden.
- Eine „Umwidmung“ bestehender EBO-Strecken auf BOStrab ist rechtlich nicht möglich. Ein Wechsel des Rechtsrahmens ist nur nach einem Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren und anschließendem Neubau möglich.
- Ein derartiges Verfahren führt zu projektkritischen Risiken (Aufhebung Bestandsschutz, nötiges Angebot zur Streckenübernahme im Stilllegungsverfahren an Dritte, Rückzahlverpflichtung von Fördermitteln).

⇒ **Die Bestandsstrecke der RSVG soll unter Beibehaltung der EBO-Widmung ausgebaut werden.**

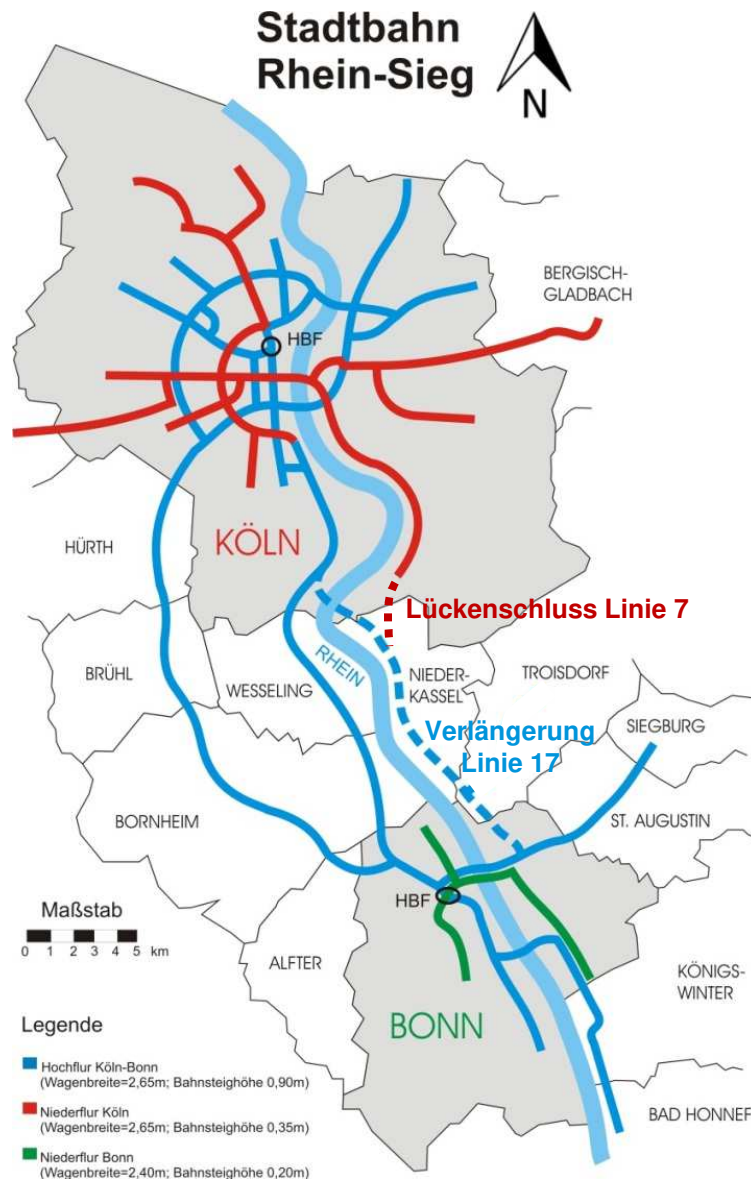


Sachstand Güterverkehr zum Industriestandort Lülsdorf

- Rahmenbeschluss: neue Güteranschlussbahn Lülsdorf – DB-Strecke bei Köln-Wahn. Damit wäre die bestehende Strecke der RSVG in Niederkassel für die Stadtbahn „frei“.
- Für die Güteranschlussbahn liegt eine Machbarkeitsstudie inkl. Trassenvarianten vor. Es bestehen allerdings Wechselwirkungen zur noch nicht abgeschlossenen Linienbestimmung der A553 „Rheinspange“. Daher konnte bislang noch keine Vorzugsvariante definiert werden.
- Das zukünftige Güterverkehrsaufkommen am Standort Lülsdorf ist derzeit unklar.
- Bezüglich des zukünftigen Schienengüterverkehrs gibt es bislang keine belastbaren Prognosen.
- Die Güteranschlussbahn kann im Rahmen des Stadtbahnprojektes nicht mitgefördert werden.
- Aufgrund der zwischenzeitlich festgelegten Beibehaltung der EBO-Widmung sowie des für den 10'-Takt der Stadtbahn ohnehin erforderlichen zweigleisigen Ausbaus kann der Güterverkehr grundsätzlich auch weiterhin im Mischverkehr über die Bestandsstrecke geführt werden (vgl. bestehende Linien 7 und 18).

⇒ **Die Entscheidung zum Bau der Güteranschlussbahn ist vom Stadtbahnprojekt unabhängig.**

- Entsprechend der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung sind die Investitionskosten auf Basis des Preisstandes 2016 ermittelt worden und betragen danach 391 Mio. Euro (netto). Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Wert einen Zwischenstand darstellt, der im Zuge der anstehenden nächsten Planungsschritte weiter fortgeschrieben wird. Bereits aus dem Baupreisindex ergibt sich für den Zeitraum 2016 bis 2021 ein Zuwachs von etwa 25%.
- Die Investitionskosten sollen zu 95% aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden. Das Landesverkehrsministerium (VM NRW) sowie der NVR als zuständige Bewilligungsbehörde haben Anfang 2020 um kurzfristige Anmeldung potenziell förderfähiger Maßnahmen für das GVFG-Bundesprogramm gebeten. Der Rhein-Sieg-Kreis hat das Stadtbahnprojekt Bonn – Niederkassel – Köln daraufhin fristgemäß angemeldet. Vom NVR wurde das Vorhaben für die Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms vorläufig berücksichtigt.
- **In der laufenden Standardisierten Bewertung konnte der volkswirtschaftliche Nutzen des Stadtbahnvorhabens als Voraussetzung für eine Förderfähigkeit nachgewiesen werden.**
- **Kurzfristig wird eine Anmeldung für den ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Finanzierungsplan des Landes NRW angestrebt. Diese erfolgt durch die Aufgabenträger über den Regionalrat. Nach Abstimmung mit dem VM NRW sind die Voraussetzungen für eine Anmeldung erfüllt.**
- **Die anschließenden nächsten Planungsschritte sind die Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung nebst der üblichen Begleitgutachten (Landschaftspflege, Schall etc.). Dafür müssen entsprechende Planungsmittel bereitgestellt werden.**
- Über die GVFG-Förderung kann das BMVI erst nach Einreichung eines Finanzierungsantrages entscheiden. Dafür müssen die Entwurfs- und Genehmigungsplanung abgeschlossen und auf dieser Grundlage die Standardisierte Bewertung aktualisiert werden. Insofern sind die aktuellen Untersuchungsergebnisse als vorläufig zu betrachten.



Infrastrukturunternehmen

- KVB: BOStrab-Infrastruktur in Köln sowie Strecken nach Bensberg und Frechen
- SWBV: BOStrab-Infrastruktur in Bonn (teilweise)
- SSB: BOStrab-Infrastruktur Bonn – Siegburg sowie Beuel – Bad Honnef
- HGK: EBO-Infrastruktur der Linien 16 und 18
- RSVG: EBO-Infrastruktur Lülsdorf – Troisdorf

Verkehrsunternehmen (kommunale Schiene)

- KVB: Gesamtnetz in Köln, ausbrechend bis Frechen, Bensberg sowie Linie 16/18 jeweils bis Stadtgrenze Bonn (jeweils ÖRV zwischen den AT)
- SWBV/SSB: Gesamtnetz in Bonn, ausbrechend nach Siegburg und Bad Honnef
- RSVG: EVU zwischen Lülsdorf und Troisdorf

ÖPNV-Aufgabenträger

- RSK mit den Städten Niederkassel und Troisdorf
- Städte Köln und Bonn

Das Zusammenspiel der Akteure ist noch festzulegen (kurzfristig für die nächsten Planungsschritte, mittelfristig für die Betriebsführung).

- **Standardisierte Bewertung** in der Endabstimmung
(Erläuterungsbericht wird Anfang 2022 vorgelegt)
- **Fertigstellung der Vorplanung** (Leistungsbild Verkehrsanlagen) im 4. Quartal 2021
- **Sachstandsbericht** in den Gremien, aktueller Terminplan
 - 27.08.2021: Verkehrskommission des Regionalrates Köln
 - 01.09.2021: Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Niederkassel
 - **21.09.2021: Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises**
 - 30.09.2021: Ausschuss für Mobilität und Verkehr der Stadt Bonn
 - 05.10.2021: Verkehrsausschuss der Stadt Köln
- **Planungsbeschlüsse** in einem zweiten Durchlauf (Anfang 2022)
 - Festlegung des Organisationsmodells
 - Beauftragung der Planung bis HOAI Lph. IV
- **Antrag auf Einplanung in ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW**
 - 11.02.2022: Regionalrat
 - anschließend: Landtag NRW

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

