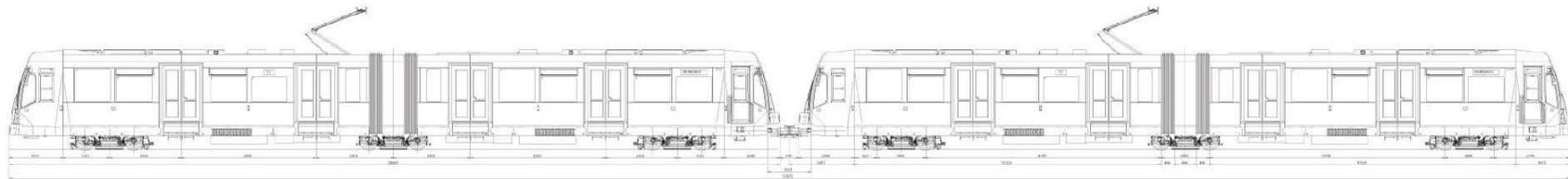


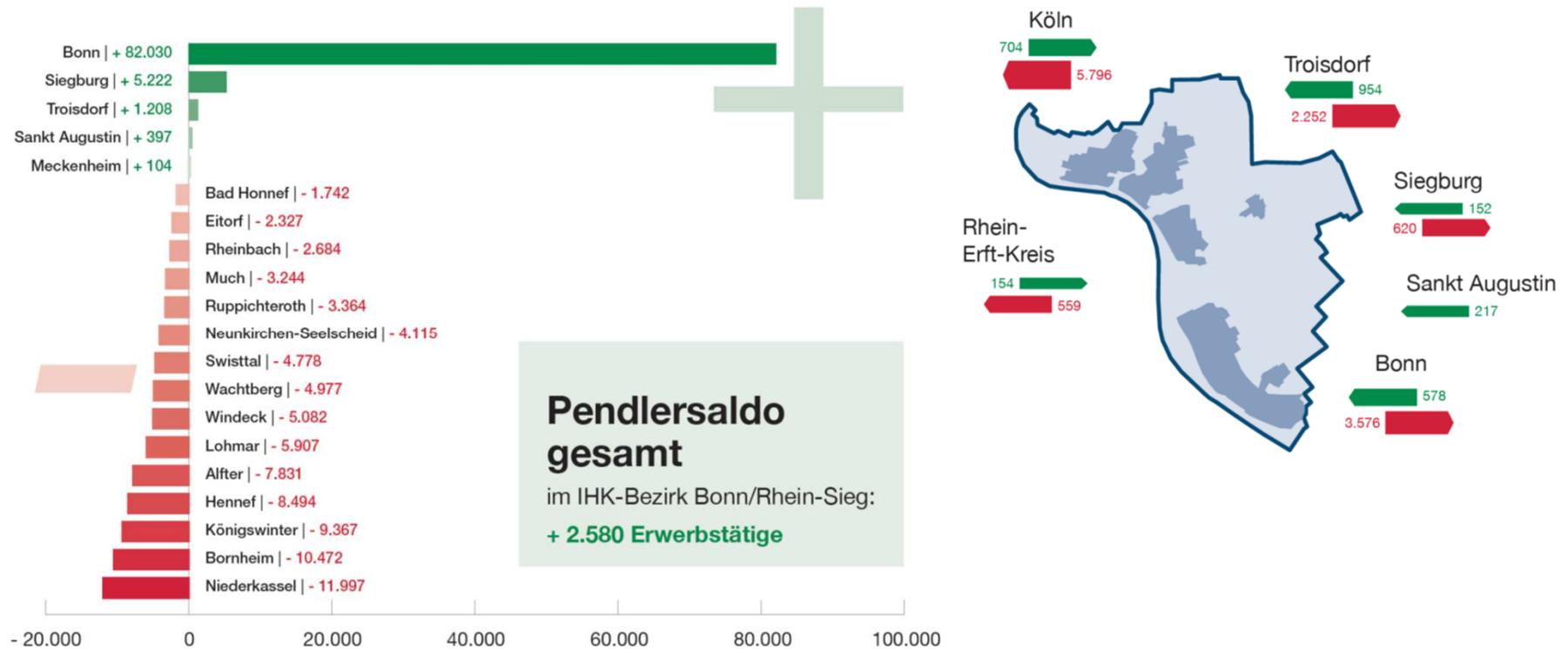
Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln



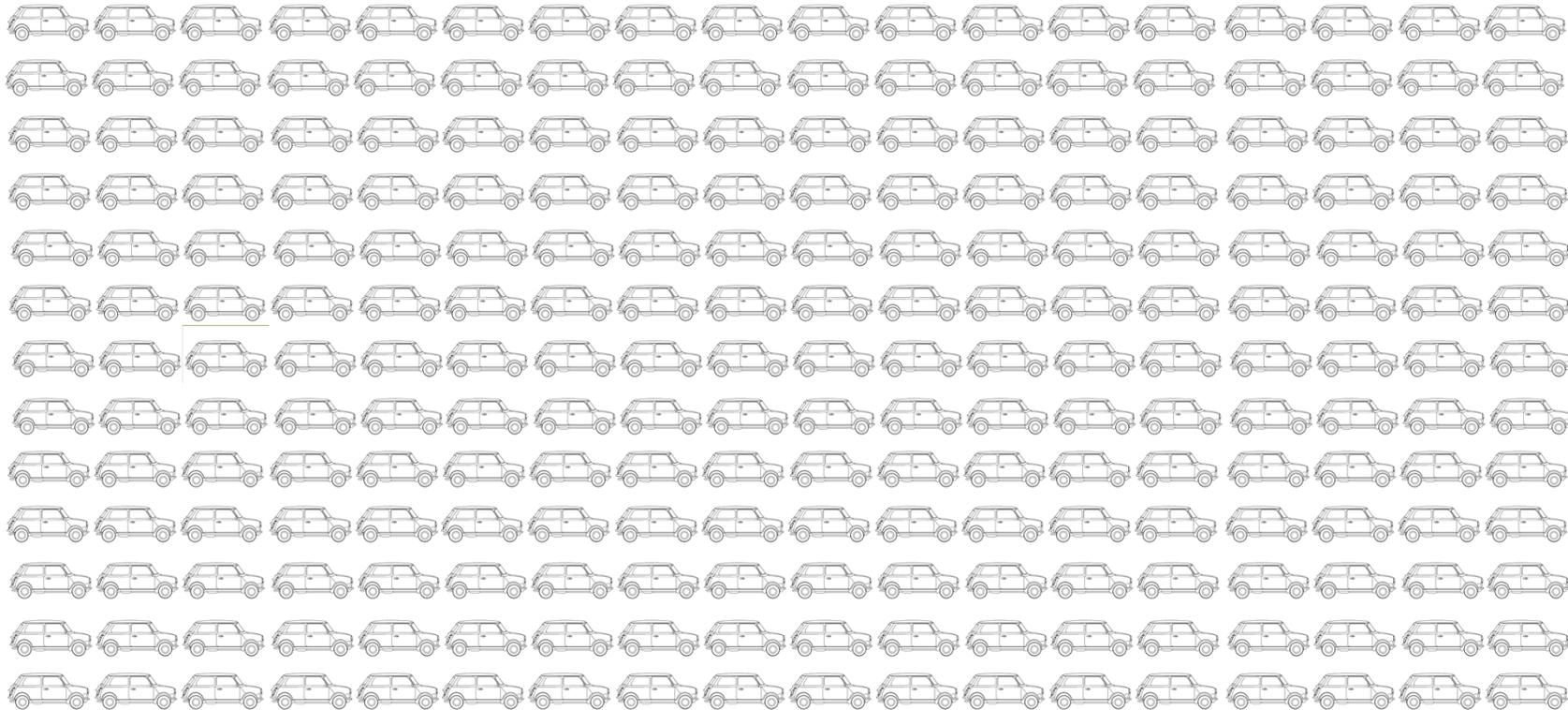
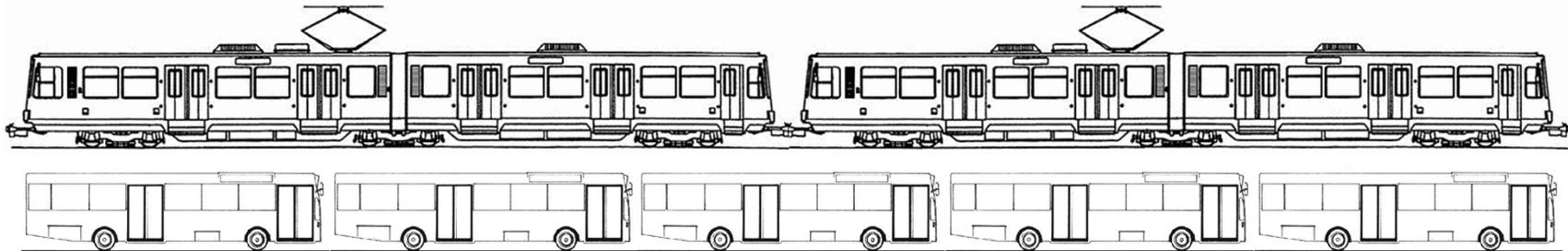
Gemeinschaftssitzung der
Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg
am 16. November 2021



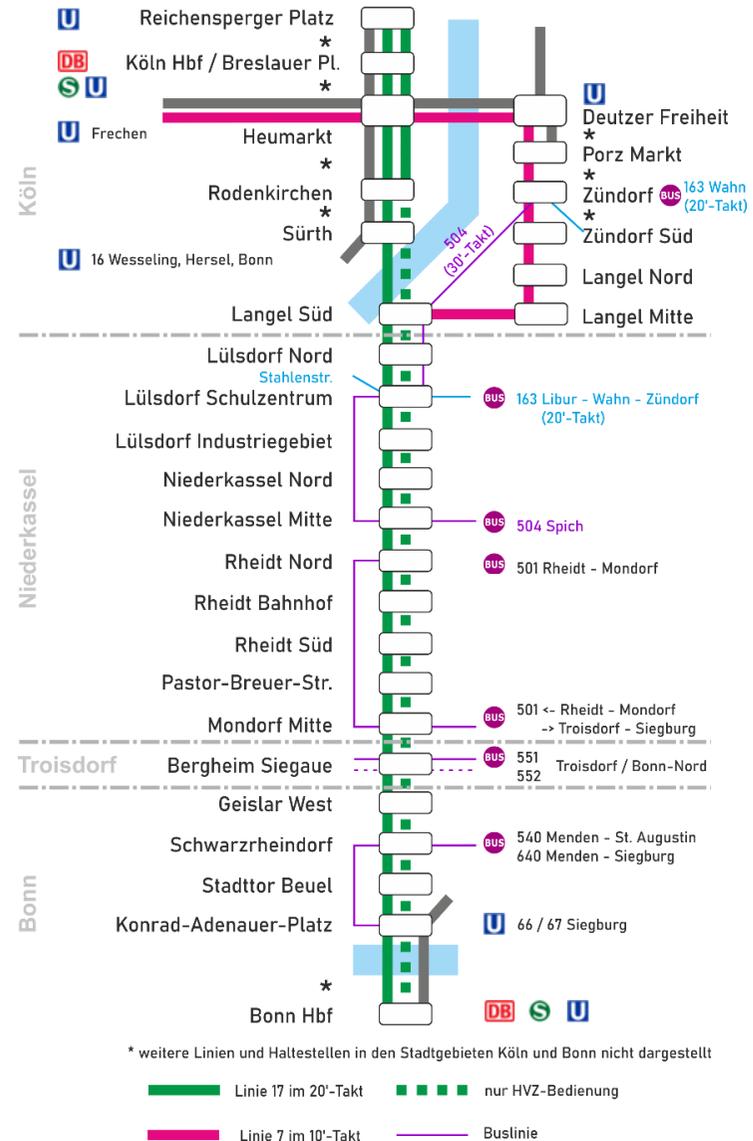
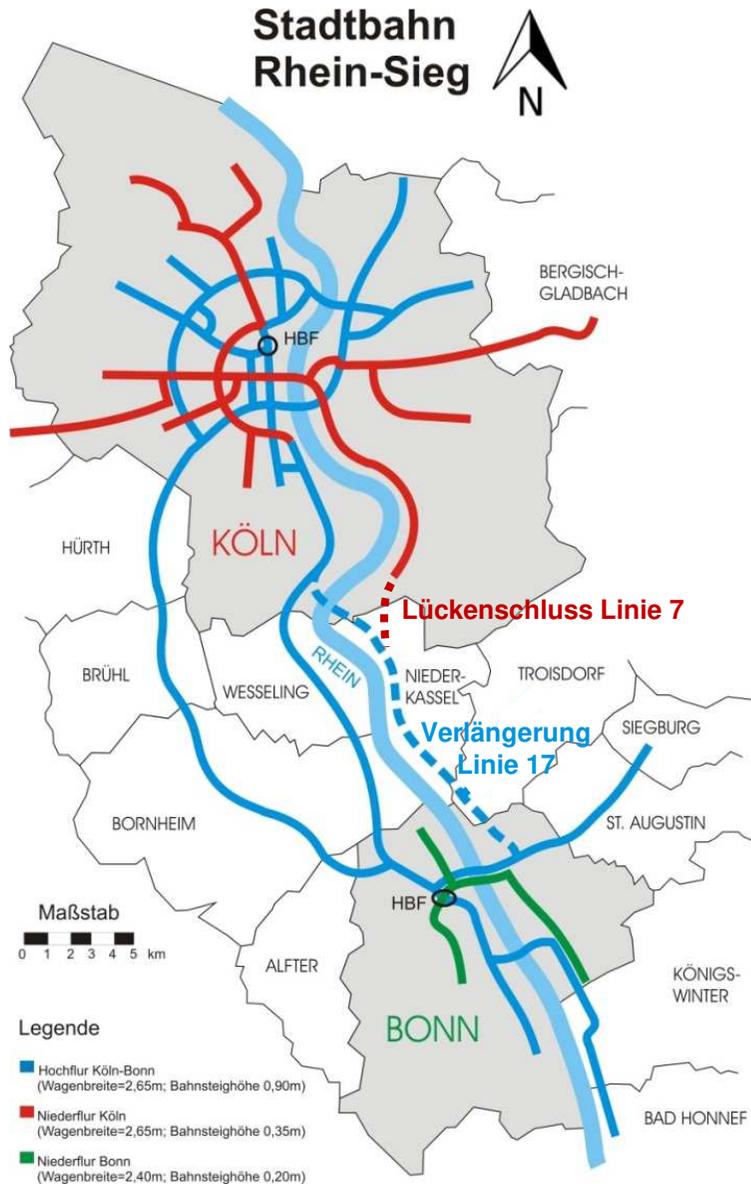




Pendlersaldo Bonn/Rhein-Sieg und Niederkassel
 (Quelle: IHK Bonn, Pendlerbewegungen und Verkehrsbelastungen im IHK-Bezirk)



350 Personen = 1 Stadtbahnzug = 5 Busse = 234 PKW
(Ansatz: Ø-Besetzungsgrad PKW = 1,5 Personen, im Berufsverkehr sind es tatsächlich noch weniger)



Technische Machbarkeitsstudie liegt vor.

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

Trassenverlauf Bonn – Lülldorf liegt fest, Vorplanung Verkehrsanlagen liegt vor.

Variantenuntersuchung Rheinquerung liegt vor, Vorzugsvariante ist definiert.

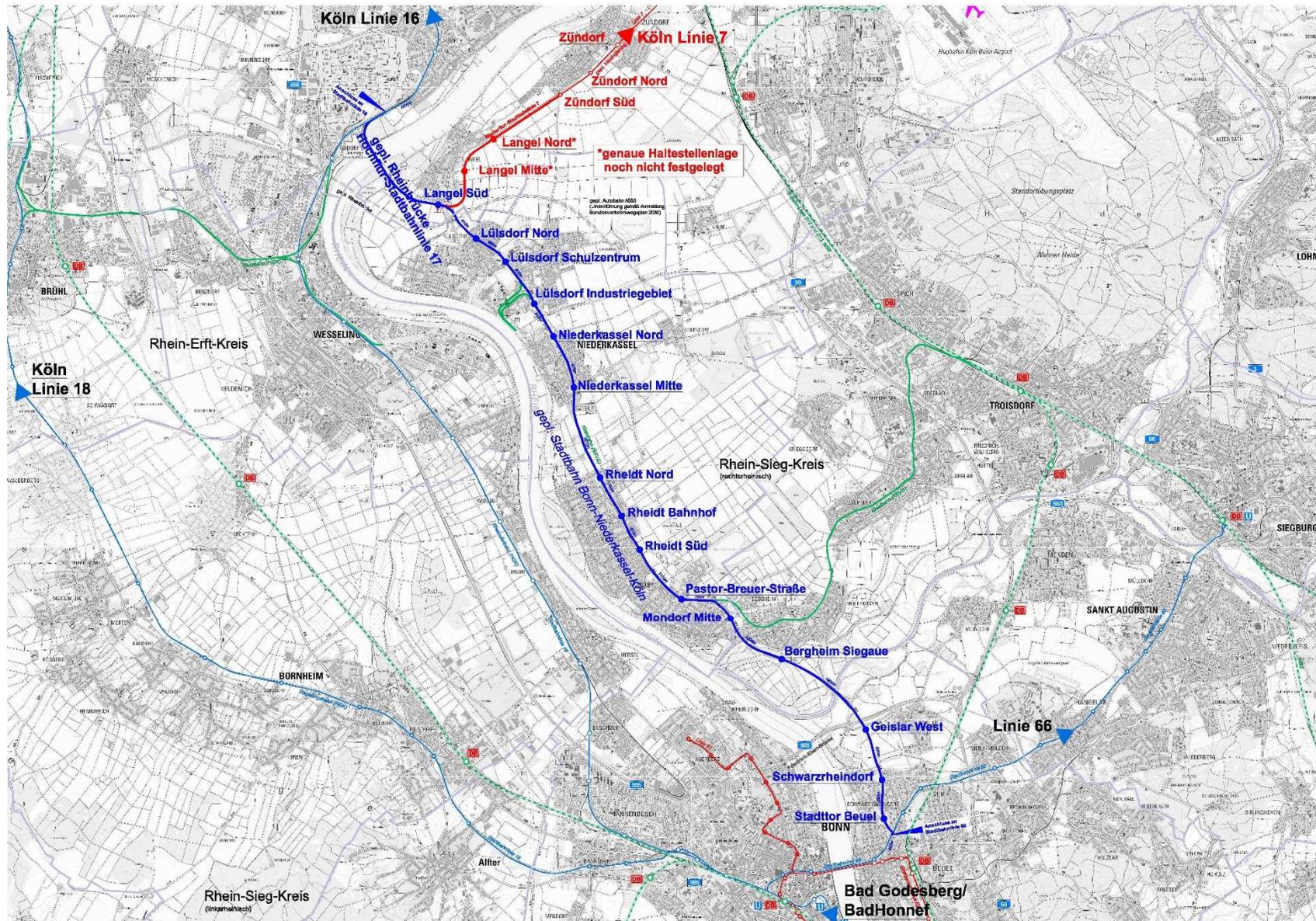
Standardisierte Bewertung wurde durchgeführt, Erläuterungsbericht ist in der Endabstimmung.

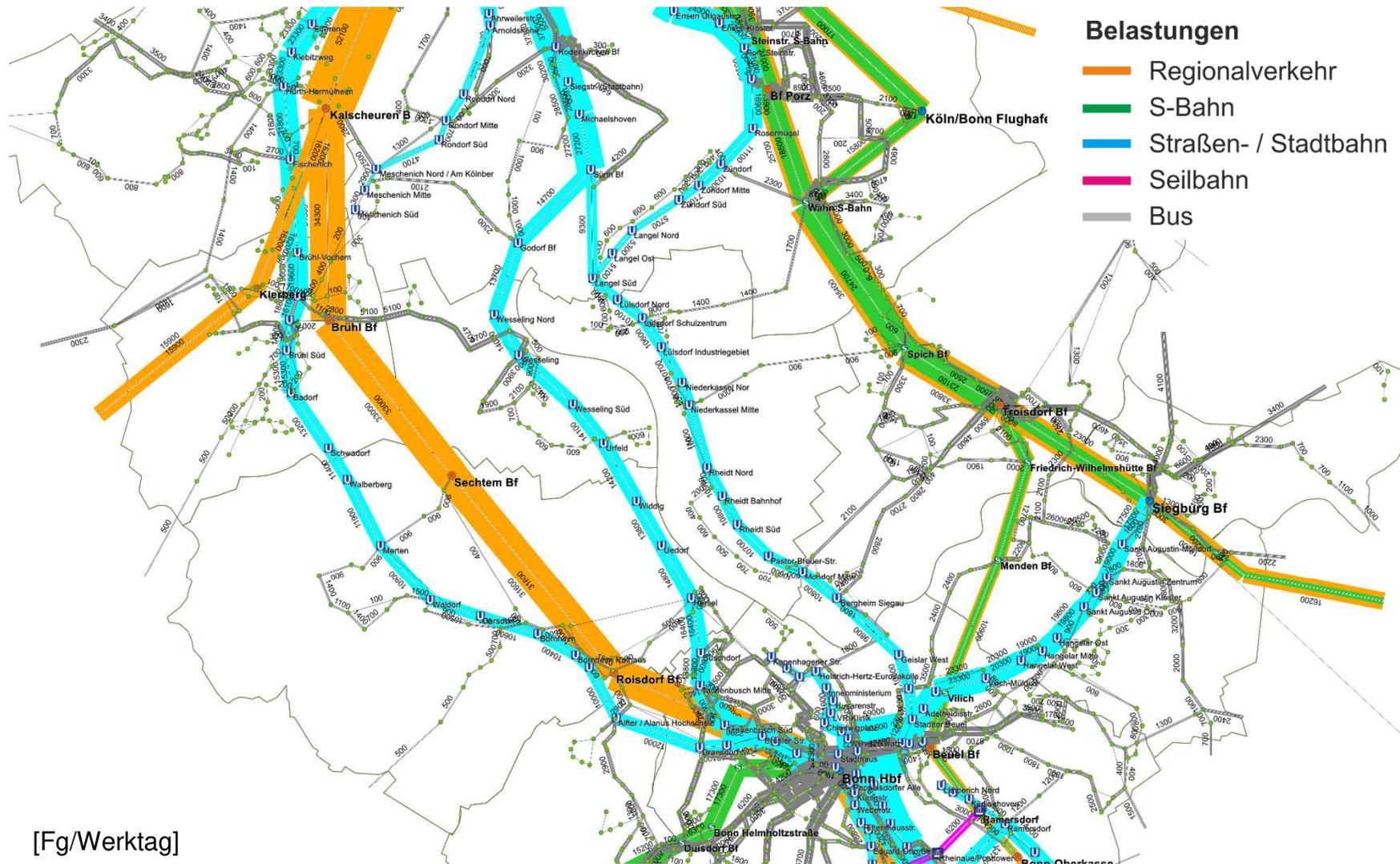
Vorliegende Beschlüsse

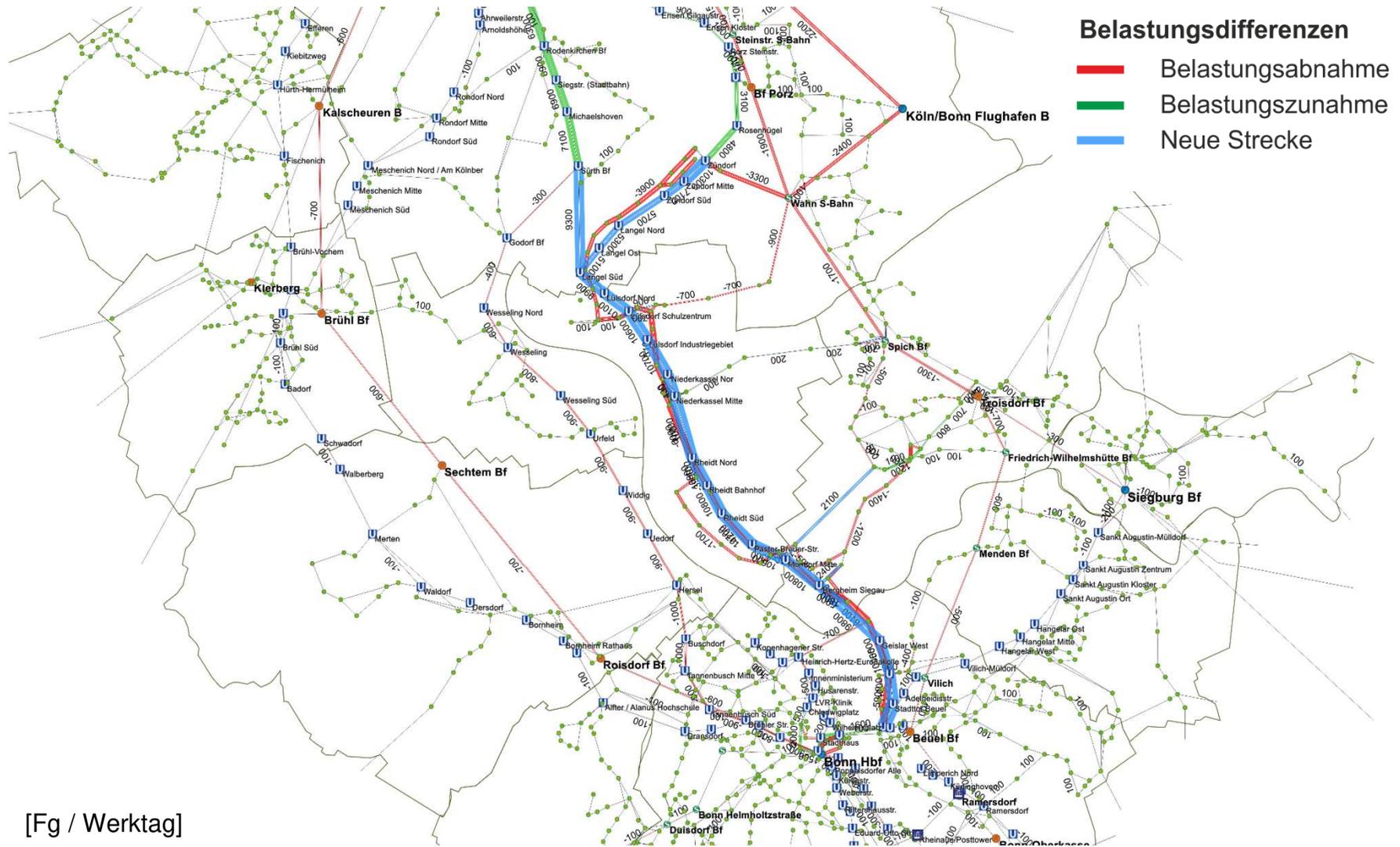
- RSK 13.10.2015, BN 22.10.2015: Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW
- BN/RSK 05.04.2016: Zuordnung zum vordringlichen Bedarf
- Nahverkehr Rheinland 31.12.2015, Regionalrat Köln 31.01.2016:
Einstufung als eines von neun regional bedeutsamen Stadtbahnvorhaben
- BN/RSK 05.04.2016: Beschleunigung der Planung und Berücksichtigung der Rheinquerung
- BN/RSK 13.11.2018, Stadt Niederkassel 15.11.2018: Rahmenbeschluss für die laufende Planung
 - Vorzugsvariante Rheinquerung
 - Projekt konkretisieren
 - Aufnahme in Förderprogramme eruieren
- 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

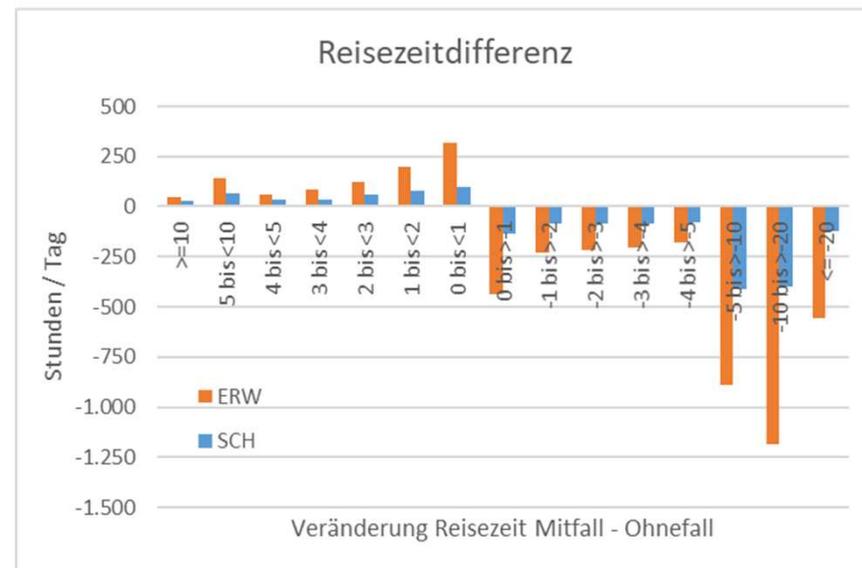
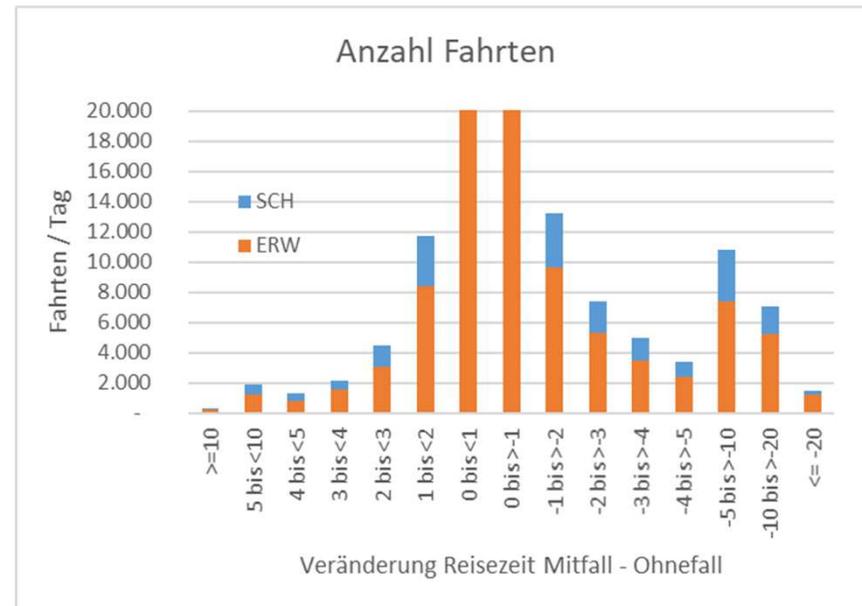
- Gebietskörperschaften: Rhein-Sieg-Kreis, Städte Bonn, Köln, Niederkassel, Troisdorf
- Verkehrsunternehmen (Betrieb und Infrastruktur): RSVG, HGK, KVB, SWBV/SSB
- Sonstige: Straßen.NRW, Evonik
- Zuwendungsgeber: BMVI, VM NRW, NVR







- 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



- 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 ist eine Anmeldung für den ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Finanzierungsplan des Landes NRW erforderlich. Diese erfolgt durch die Aufgabenträger über den Regionalrat. Nach Abstimmung mit dem VM NRW sind die Voraussetzungen für eine Anmeldung erfüllt.**
- **Nächster Schritt ist die Planung bis zur Genehmigungsreife (HOAI Lph 4) inklusive 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.

- **Standardisierte Bewertung** in der Endabstimmung NVR/VM NRW
 - Erläuterungsbericht wird Anfang 2022 vorgelegt
- **Sachstandsbericht** in den Gremien
 - 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
 - 05.10.2021: Verkehrsausschuss der Stadt Köln
 - **16.11.2021: gemeinsame Sitzung PVA Bonn/Rhein-Sieg**
 - 30.11.2021: Ausschuss für Mobilität und Bauwesen der Stadt Troisdorf
- **Antrag auf Einplanung in ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW** terminiert
 - 11.02.2022: Regionalrat
 - 09.03.2022: Landtag NRW
- **Beschluss zum weiteren Vorgehen** in einem zweiten Durchlauf
 - Festlegung des Organisationsmodells
 - Festlegung der Finanzierung der nächsten Planungsschritte
 - Beschlussfassung in den kommunalen Gremien vor der Sommerpause 2022

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

