

**B e s c h l u s s v o r l a g e**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

| <b>Gremium</b>                    | <b>Datum</b> | <b>Zuständigkeit</b> |
|-----------------------------------|--------------|----------------------|
| Ausschuss für Planung und Verkehr | 24.05.2022   | Vorberatung          |
| Kreisausschuss                    | 30.05.2022   | Vorberatung          |
| Kreistag                          | 02.06.2022   | Entscheidung         |

|                                 |                                                   |
|---------------------------------|---------------------------------------------------|
| <b>Tagesordnungs-<br/>punkt</b> | <b>Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahnlinie 18</b> |
|---------------------------------|---------------------------------------------------|

|                            |
|----------------------------|
| <b>Beschlussvorschlag:</b> |
|----------------------------|

**Der Kreistag fasst folgenden Beschluss:**

**Die Verwaltung wird beauftragt,**

- mit allen Projektbeteiligten eine Verwaltungsvereinbarung zur gemeinsamen Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Stadtbahnlinie 18 abzuschließen,
- die Durchführung der Planungsleistungen bis zur Genehmigungsplanung (HOAI Lph. 4) über eine weitere Vereinbarung an das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (HGK) zu delegieren,
- zur Feststellung der Förderfähigkeit eine Standardisierte Bewertung zu beauftragen und
- im kommenden Haushalt insgesamt per Saldo 600 T€ (jeweils 300 T€ für die Jahre 2023 und 2024) für vom Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis zu leistende Eigenanteile einzustellen.

**Voraussetzung ist eine Förderung der Planungskosten durch den NVR im Rahmen der Förderrichtlinie „Planungsvorrat“.**

**Falls bereits in 2022 Haushaltsmittel benötigt werden, wird die Kämmerin gebeten, diese außerplanmäßig bereitzustellen.**

## Vorbemerkungen:

Die Machbarkeitsstudie zum zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18 wurde dem Ausschuss für Planung und Verkehr am 21.09.2021 vorgelegt. Das Ausbauvorhaben erstreckt sich überwiegend auf das Gebiet der Stadt Bornheim. Drei kurze Abschnitte betreffen zudem die Gemeinde Alfter sowie außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises die Städte Brühl und Bonn.

Zum Streckenausbau liegen zustimmende Beschlussfassungen der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter vor. Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss der **Stadt Bornheim** hat in seiner Sitzung am 08.09.2021 beschlossen,

1. die Ausführungen zur Machbarkeitsstudie „Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahnlinie 18 zwischen Brühl-Badorf und Bonn-Dransdorf“ zur Kenntnis zu nehmen,
2. die Verwaltung zu beauftragen, sich auf Grundlage dieser Machbarkeitsstudie gemeinsam mit den Verkehrsträgern an den weiteren Planungen zum zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18 zu beteiligen.

In der Sitzung am 20.01.2022 beschloss derselbe Ausschuss

1. die Beantragung von Fördermitteln für die zum Ausbau der Stadtbahnlinie 18 notwendigen Planungsleistungen über das Programm FÖRi-Planungsvorrat [zusammen mit dem Rhein-Sieg-Kreis],
2. die Bereitstellung von Eigenmitteln in einer Höhe von 10% der zuwendungsfähigen Planungsausgaben zur Deckung der anteiligen Planungskosten für den zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18,
3. die Verwaltung zu beauftragen, mit den Projektbeteiligten eine Vereinbarung zur Übernahme eines Anteils an den Eigenmitteln der zuwendungsfähigen Planungskosten abzuschließen.

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Mobilität, Wirtschaft und Digitalisierung der **Gemeinde Alfter** hat in seiner Sitzung am 03.05.2022 folgenden Beschluss gefasst: „Die Gemeinde begrüßt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum zweigleisigen Ausbau der Linie 18 und setzt sich bei den beteiligten Akteuren für eine zeitnahe Umsetzung ein.“

## Erläuterungen:

Der zweigleisige Ausbau ist die Voraussetzung dafür, den Takt der Stadtbahnlinie 18 zwischen Brühl und Bonn von 20 auf 10 Minuten verdichten zu können, so wie das auf dem nördlich anschließenden Abschnitt von Köln nach Brühl bereits heute der Fall ist. Die Taktverdichtung ist notwendig, da die Linie 18 in den Hauptverkehrszeiten ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat und gleichzeitig eine Bedeutungssteigerung des Stadtbahnverkehrs zur Erreichung der Klimaschutzziele und Entlastung des Straßennetzes erforderlich ist. Hinzu kommt, dass in den kommenden Jahren direkt an der Linie 18 mehrere große Baugebiete realisiert werden, womit sich auch das Fahrgastaufkommen noch einmal spürbar erhöhen wird. Im Rhein-Sieg-Kreis betrifft dies insbesondere die Ortslage Merten mit ca. 600 neuen Wohneinheiten und einer neuen Gesamtschule sowie den nordwestlichen Bereich der Bornheimer Kernstadt mit ca. 430 neuen Wohneinheiten. In Bornheim ist vor diesem Hintergrund ein zusätzlicher Haltepunkt „Bornheim West“ in Höhe der Königstraße vorgesehen.

Nach Preisstand 2020 sind die Baukosten in der Machbarkeitsstudie mit 95 Mio. € prognostiziert worden. Aufgrund der Entwicklung des Baupreisindex ist bis zur Realisierung von einer entsprechenden Kostensteigerung auszugehen. In der Kostenprognose einbezogen sind sämtliche für den zweigleisigen Ausbau nötigen Maßnahmen (Grundstücke, Baustelleneinrichtung, Bahndamm, Untergrund, Gleisanlagen, Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik, Bahnsteige inkl. Ausrüstung und Zugänge, Erweiterung/Neubau von Unter- und Überführungen, Entwässerung, Lärmschutz) inkl. dem neuen Haltepunkt.

Der zweigleisig auszubauende Streckenabschnitt von Brühl-Badorf bis Bonn-Dransdorf betrifft drei ÖPNV-Aufgabenträger gemäß ÖPNVG NRW:

- Rhein-Sieg-Kreis auf dem Gebiet der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter
- Stadt Brühl (nicht Rhein-Erft-Kreis) von Badorf bis nördlich Bf Schwadorf
- Bundesstadt Bonn von der Kreisgrenze bis Bf Dransdorf

Der konkrete Ausbaubedarf stellt sich folgendermaßen dar:

- Brühl: 1,3 km Strecke, keine Station
- Bornheim: 6,3 km Strecke, 3 bestehende und eine zusätzliche Station
- Alfter: 1,3 km Strecke, keine Station
- Bonn: 0,7 km Strecke, keine Station

Dies veranschaulicht die hohe Bedeutung des Ausbauprojektes insbesondere für die Stadt Bornheim (s. dortige Beschlussfassung).

Beim betroffenen Streckenabschnitt handelt es um eine Eisenbahnstrecke gemäß EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung). Zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Brühl und auf Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist die Hafen und Güteverkehr Köln AG (HGK), auf Gebiet der Stadt Bonn die SWBV.

Die Fahrleistung der Linie 18 wird von den Verkehrsunternehmen KVB und SWBV gemeinsam erbracht. Grundlage dafür sind die jeweiligen Betrauungen der Stadt Köln und der Stadt Bonn an ihre eigenen Verkehrsunternehmen sowie öffentlich-rechtliche-Vereinbarungen der dazwischenliegenden Aufgabenträger mit der Stadt Köln. Die Zuständigkeitsgrenze KVB/SWBV ist folglich die Grenze Rhein-Sieg-Kreis/Bonn. Eine Ausnahme stellen die Einzelfahrten der Linie 68 von Bornheim bis Bonn dar, die auf ganzer Länge bei der SWBV/SSB konzessioniert sind und im Rhein-Sieg-Kreis über die SSB abgerechnet werden.

Um ein abgestimmtes Vorgehen unter Einbindung aller betroffenen Gebietskörperschaften, Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den Verkehrsunternehmen KVB und SWBV/SSB sicherzustellen, hat der Rhein-Sieg-Kreis als primär betroffener ÖPNV-Aufgabenträger die Machbarkeitsstudie zum zweigleisigen Ausbau federführend koordiniert. Die Verwaltung beabsichtigt, diese koordinierende Rolle auch für die nächsten Planungsschritte zu übernehmen. Konkret ist folgendes Vorgehen vorgesehen:

- Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung mit allen betroffenen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen zur gemeinsamen Definition der Projektziele und (finanziellen) Zuständigkeiten
- Abschluss einer Vereinbarung mit der HGK, dass diese gegen Kostenerstattung die Planung der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) einschließlich der notwendigen Begleitgutachten durchführt
- Abstimmung mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern Brühl und Bonn zur Koordination der Planung auch derer Streckenabschnitte unter Voraussetzung der vollständigen Übernahme ihrer finanziellen Eigenanteile
- Beauftragung einer Standardisierten Bewertung zur formalen Abstimmung der Förderfähigkeit mit den Zuwendungsgebern (Landes- und Bundesverkehrsministerium, NVR)

Für den Abschluss der o.g. Schritte wird derzeit mit Kosten von etwa 4 Mio. € (netto) und einem Zeitraum von drei Jahren gerechnet. Voraussetzung für die kurzfristige Inangriffnahme ist eine Finanzierung von 90% der zuwendungsfähigen Planungskosten im Rahmen der Förderrichtlinie „Planungsvorrat“. Der Rhein-Sieg-Kreis hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Bornheim unter Einbindung der anderen Beteiligten fristgerecht einen Antrag beim Nahverkehr Rheinland (NVR) gestellt, mit einer konkreten Aussage zur Förderfähigkeit wird noch vor der Sommerpause gerechnet. Für 2023 und 2024 wird vorgeschlagen, Eigenmittel in Höhe von per Saldo jeweils 300 T€ in den Haushalt einzustellen.

Sollte der Förderantrag nicht erfolgreich sein, ist eine Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften erforderlich, in welchem Zeitraum und mit

welchen Anteilen eine alleinige Finanzierung der Planung möglich ist.

Für den Bau des Projektes strebt die Verwaltung eine Förderung in Höhe von 95% der zuwendungsfähigen Kosten aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) an. Der formale Förderantrag kann nach Fertigstellung der o.g. Planungsschritte gestellt werden. Voraussetzung ist ein positives Ergebnis der Standardisierten Bewertung, die zur Beschleunigung des Prozesses parallel zur Planung durchgeführt werden soll.

Über das Beratungsergebnis in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr und des Kreisausschusses wird mündlich berichtet.

gez. Schuster  
(Landrat)

**Haushalt:**

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

II. **Ressourcenverbrauch (nur soweit nicht in Haushaltsplanung berücksichtigt):**

**Personal:**

|                    | Vollzeitäquivalente<br>p.a. |
|--------------------|-----------------------------|
| Personalbedarf     |                             |
| Personaleinsparung |                             |

**Finanzen:**

konsumtiv in €  
pro Jahr (sofern dauerhaft)  
bzw. pro Projekt

|                   | Aufwendungen |                                      |       |                                        |
|-------------------|--------------|--------------------------------------|-------|----------------------------------------|
| Personalaufwand   |              |                                      |       |                                        |
| Transferaufwand   |              |                                      |       |                                        |
| sonstiger Aufwand |              |                                      |       |                                        |
| Abschreibungen    |              | Erträge<br>(negatives<br>Vorzeichen) | Saldo | Zeitraum<br>(ab... )<br>(von...bis...) |
| <b>Gesamt:</b>    |              |                                      |       |                                        |

investiv in €  
pro Maßnahme

|                           | Auszahlungen | Einzahlungen<br>(negatives<br>Vorzeichen) | Saldo | Umsetzungs-<br>zeitraum<br>(von...bis...) |
|---------------------------|--------------|-------------------------------------------|-------|-------------------------------------------|
| Baumaßnahmen/ Beschaffung |              |                                           |       |                                           |
| Grunderwerb               |              |                                           |       |                                           |
| <b>Gesamt</b>             |              |                                           |       |                                           |

☐ Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

☒ Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

s. Erläuterungen