

Vorbemerkungen:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 21.09.2021 beauftragt, das Stadtbahnprojekt Niederkassel inkl. Lückenschluss der Linie 7 zügig weiter zu verfolgen und mit den Projektbeteiligten ein Organisationsmodell sowie die Kostenverteilung für die nächsten Schritte abzustimmen. Ziel ist es, als nächsten Schritt die Planung bis HOAI Lph. IV (Genehmigungsplanung) aufzunehmen. Die Abstimmungsergebnisse sind dem Kreistag zur finalen Beschlussfassung vorzulegen.

Diese Vorlage ist zwischen den drei betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Köln und Bundesstadt Bonn abgestimmt. In den Städten Köln und Bonn werden zeitlich parallel entsprechende Vorlagen in die jeweils zuständigen politischen Gremien eingebracht. Um das Projekt weiterzuführen, sind entsprechende Beschlussfassungen aller drei Beteiligten erforderlich.

Nachfolgend wird zunächst der Sachstandsbericht vom 21.09.2021 aktualisiert. Anschließend wird das vorgeschlagene Organisationsmodell als Grundlage für den o.g. Beschlussvorschlag erläutert.

Erläuterungen:

1. Sachstandsbericht

Standardisierte Bewertung

Die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes wird unter fortlaufender Einbindung der Zuwendungsgeber im Rahmen einer Standardisierten Bewertung abgestimmt. Dafür gab es zwischen dem 18.09.2019 und dem 01.09.2021 insgesamt sieben formale Abstimmungstermine. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW) hat den Erläuterungsbericht der Standardisierten Bewertung in Abstimmung mit dem NVR am 17.01.2022 freigegeben. Für den vorliegenden Planungsstand sind die Arbeiten an der Standardisierten Bewertung damit abgeschlossen und werden hiermit veröffentlicht (siehe Anhang 1 und 2).

Nach Fertigstellung der Planung bis HOAI Lph. 4 erfolgt eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung als Grundlage für den dann zu stellenden Förderantrag gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Erst damit wird endgültig über die Förderfähigkeit des Projektes entschieden.

Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan

Die drei ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Köln, Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis hatten den Regionalrat per Schreiben vom 20.01.2022 darum gebeten, dem VM NRW die Aufnahme des ÖPNV-Vorhabens „Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“ in die 1. Stufe des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes NRW sowie in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW vorzuschlagen, was dieser in seiner Sitzung am 11.02.2022 beschloss. Am 09.03.2022 hat der Verkehrsausschuss des Landtages die Aufnahme des Projektes in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen beschlossen. Diese Aufnahme ist Voraussetzung für die Inangriffnahme der nächsten Planungsleistungen.

Planfeststellungsabschnitte

Für die sich abzeichnende sukzessive Realisierung des Gesamtprojektes sind von den drei Aufgabenträgern vorläufige Planfeststellungsabschnitte (PFA) definiert worden (Karte s. Anhang 3):

PFA	Streckenabschnitt	AT	Widmung
7.1	Zündorf – Zündorf Süd	Köln	BOStrab
7.2	Zündorf Süd – Langel Süd	Köln	BOStrab
17.1	Anschluss HGK (Godorf) – Langel Süd	Köln	BOStrab, altern. EBO
17.2	Langel Süd – Lülsdorf Schulzentrum	Köln/RSK	BOStrab, altern. EBO
17.3	Lülsdorf Schulzentrum – Mondorf Mitte	RSK	EBO
17.4	Mondorf Mitte – Anschluss SSB (Beuel)	RSK/Bonn	BOStrab

Einerseits bilden diese PFA die abschnittsweise unterschiedliche Widmung nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bzw. Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ab und andererseits ermöglichen sie diverse Kombinationen von Teilinbetriebnahmen. So lassen sich die Abschnitte 7.1, 17.1 und 17.4 unabhängig voneinander in Betrieb nehmen, da sie jeweils an die bestehenden Stadtbahnstrecken in Köln und Bonn anschließen. Eine Inbetriebnahme der PFA 7.2, 17.2 und 17.3 ist nur im Anschluss an jeweils fertiggestellte, an den Bestand angrenzende Abschnitte möglich.

Trassenfindung Rheinbrücke

In den Rahmenbeschlüssen der drei Aufgabenträger aus den Jahren 2018/19 ist für die Rheinquerung der Stadtbahn der „Korridor Nord“ im Raum zwischen Langel und Lülsdorf festgelegt worden. Dem voraus ging eine technische und verkehrliche Variantenuntersuchung, in der die Raumwiderstände qualitativ bewertet worden sind. Alle denkbaren Trassen im „Korridor Nord“ führen links- und/oder

rechtsrheinisch zu unterschiedlich stark ausgeprägten Eingriffen in Natur- und Landschaftsschutzgebiete. Zudem muss im „Korridor Nord“ das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Rhein-Fischschutzzone zwischen Emmerich und Bad Honnef“ überbrückt werden. Vor diesem Hintergrund ist die Planung in diesem Bereich mit besonderer Sensibilität zu betreiben.

Linksrheinisch führt die aktuelle Vorzugstrasse durch das Naturschutzgebiet (NSG) „Am Godorfer Hafen“, das bis 2019 zugunsten der Godorfer Hafenerweiterung aufgehoben werden sollte. Vor diesem Hintergrund erfolgten in der Vergangenheit bereits eine teilweise Freimachung des Areals sowie Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle. Nach Aufgabe der Hafenerweiterungsplanung ist jedoch mit der Renaturierung des NSG begonnen worden. Der Ausschuss Klima, Umwelt und Grün der Stadt Köln hat am 31.03.2022 beschlossen, dass das zugrundeliegende Konzept zur Pflege- und Entwicklung des Naturschutzgebiets und der angrenzenden Sürther Aue so umzusetzen ist, dass für eine Trassenführung der Stadtbahn ÖPNV wie derzeit vorgesehen am südlichen Rande des Naturschutzgebietes keine Nachteile entstehen. Das rechtsrheinisch vorhandene NSG „Langeler Auwald rh.“ wird derzeit durch die bevorzugte Lage der Stadtbahntrasse nicht berührt. Stattdessen verläuft diese nördlich daran vorbei, durch das vorhandene Landschaftsschutzgebiet, über die Fläche eines ehemals betriebenen Campingplatzes. Allerdings wurde am 12.03.2020 nach mehrjähriger Aufschiebung die Ausweitung des NSG in Richtung Norden im Ausschuss Klima, Umwelt und Grün der Stadt Köln beschlossen. Die Kompatibilität dieses Beschlusses ist mit dem Beschluss des Verkehrsausschusses der Stadt Köln aus 2019, wonach eine Trasse im „Korridor Nord“ weiterverfolgt werden soll, zu klären.

Machbarkeitsstudie Rheinbrücke

Aufgrund der komplexen Planungsaufgabe einer neuen Rheinbrücke in den beschriebenen äußerst sensiblen Bereichen ist für den PFA 17.1 die Vergabe einer Machbarkeitsstudie (MBS) durch die Stadt Köln vorgesehen.

Um das Maß der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch ein darüber hinwegführendes Brückenbauwerk beurteilen zu können, muss in diesem Rahmen eine FFH-Vorprüfung und anschließend voraussichtlich eine vertiefende FFH-Prüfung beauftragt werden. Neben der komplexen umweltfachlichen Beurteilung sind in der Studie weitere Randbedingungen der neuen Rheinbrücke und der Rampenanbindungen im Überflutungsbereich zu überprüfen. Auf dieser Basis sind geeignete Brückenstandorte im „Korridor Nord“ gegenüberzustellen und zu bewerten. Es sind außerdem verschiedene mögliche Brückenformen sowie Konstruktionsvarianten der Vorland- und Strombrücke zu beschreiben und eine Vorzugslösung zu erarbeiten. Erst nach Erstellung dieser Studie und einer genaueren Kenntnis zu möglichen Bauwerksausbildungen und dazu geschätzten Kosten kann der Planungsbeschluss zur Aufnahme der Planung ab Leistungsphase 1 der

Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI Lph. 1) für den PFA 17.1 erfolgen.

Es wird davon ausgegangen, dass die Beauftragung der MBS nach einer EU-weiten Ausschreibung erfolgen muss. Aufgrund begrenzter Personalressourcen im Sachgebiet zur Planung neuer Rheinbrücken im Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau der Stadt Köln kann derzeit noch kein genauer Zeitpunkt zur Durchführung der Studie genannt werden.

Siegbrücke

Die Querung der Sieg soll parallel zur Landesstraße 269 erfolgen. Das bestehende Brückenbauwerk in Baulast des Landesbetriebs Straßen.NRW weist bereits eine für den ÖPNV reservierte Verkehrsfläche in Form einer Busspur auf, ist aber für die Integration einer zweigleisigen Stadtbahntrasse nicht breit genug. Zudem muss das Bauwerk nach Einschätzung von Straßen.NRW mittelfristig ohnehin erneuert werden. Im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist zu prüfen, ob für die Siegquerung der Stadtbahn eine Erweiterung des bestehenden Bauwerks, ein gemeinsamer Ersatzneubau für alle Verkehrsträger oder aber ein parallel geführtes eigenes Bauwerk nur für die Stadtbahn zu bevorzugen ist. In allen drei Varianten sollen auch Verbesserungen für den Radverkehr mit betrachtet werden. Für die Kostenberechnung der Stadtbahn wird bislang von einem eigenen Bauwerk ausgegangen, damit die Ansätze auf der sicheren Seite sind. Erste Abstimmungen mit Straßen.NRW wurden geführt, es gibt aber darüber hinaus bislang noch keine weiteren Vereinbarungen, wie z.B. hinsichtlich einer Kostenaufteilung. Im gesamten Bereich der Siegaue ist der Naturschutz ebenfalls mit höchster Sensibilität zu betrachten, da der Abschnitt durch ein FFH-Gebiet führt. Der Stadtbahn kommt hier aber zugute, dass die Trasse überwiegend im bestehenden Verkehrsraum der L 269 realisiert werden kann.

Flankierende Maßnahmen im Stadtbahnnetz Bonn

Auf dem bestehenden Streckenabschnitt zwischen Beuel und Stadthaus über die Kennedybrücke verkehren derzeit tagsüber 12 Stadt- und Straßenbahnen pro Stunde und Richtung, in der morgendlichen Hauptverkehrszeit 14. Mit der Umsetzung des Stadtbahnzielnetzes 2023 (5-Minuten-Takt nach Siegburg) wird die Belegung auf 18 Züge pro Stunde und Richtung gesteigert, mit der Stadtbahn Niederkassel dann mittelfristig auf 24.

Eine verstärkte Nutzung der rheinquerenden Stadtbahninfrastruktur ist in Hinblick auf das Ziel einer Bedeutungssteigerung des ÖPNV grundsätzlich sehr wünschenswert, zumal das Straßennetz in der Region Bonn/Rhein-Sieg besonders im rhein-querenden Verkehr bereits heute überlastet ist und Engpässe in den kommenden Jahren aufgrund der anstehenden Großbaumaßnahmen im

Fernstraßennetz noch zunehmen werden. Gleichzeitig ist insbesondere im regionalen Verkehr ein deutlicher Modal Shift vom MIV auf den ÖPNV erforderlich, um den Anforderungen von Klimaschutz und Verkehrswende gerecht werden zu können. Der Stadtbahn kommt hier insbesondere auf der Kennedybrücke zugute, dass sie im Gegensatz zum parallelen Busverkehr eine störungsfreie eigene Trasse besitzt. Diese eigene Trasse wird aber im Vergleich zu den Rheinbrücken in den Nachbarstädten Köln und Düsseldorf mit dort bis zu 33 Zügen pro Stunde und Richtung bislang deutlich weniger genutzt.

Die zukünftig zu erwartende Auslastung des Streckenabschnittes zwischen Beuel und Stadthaus macht es gleichwohl erforderlich zu prüfen, ob und welche Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität nötig sind. Folgende Handlungsschwerpunkte wurden in Abstimmung zwischen der Stadt Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis und der SWBV identifiziert und bearbeitet:

- Analyse der Lichtsignalanlagen zwischen Beuel und Stadthaus zwecks Bahn-Beschleunigung
- Besonderer Bahnkörper in Beuel auf der Sankt Augustiner Straße (Planung läuft)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn-Knoten Stadthaus und Landgericht (Untersuchung läuft, Ergebnisse liegen voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte vor)
- Ausbau Wendeanlage Bonn Hbf (von der SWBV zur Förderung beim NVR angemeldet)
- Abstellkapazitäten auf den Betriebshöfen
- Vorbereitung der Fahrzeugbeschaffung

Öffentlichkeitsarbeit

Mit Aufnahme der konkreten Realisierungsplanung ist eine Intensivierung der projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit dringend erforderlich.

Kurzfristig ist vorgesehen, den vorliegenden Planungsstand aufzubereiten, so dass er auf den Homepages der drei Projektbeteiligten bereitgestellt bzw. verlinkt werden kann. Parallel dazu soll ein externer Auftrag zur Erstellung einer Projekthomepage vergeben werden. Dafür ist bereits die Domain „www.linie17.de“ reserviert worden. Auf dieser Seite können dann alle Informationen zentral zusammengefasst und regelmäßig aktualisiert werden.

Scoping

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung ist die Vorzugslösung zwischen Aufgabenträgern und Zuwendungsgebern abgestimmt worden. Grundlage ist eine technische Planung inkl. Linienführung, Ausbaustandard, Lage der Haltestellen etc.

Für diese Vorzugslösung ist die zeitnahe Durchführung eines Scoping-Termins beabsichtigt, um die notwendigen Untersuchungsräume und -tiefen für die kommenden Planungsschritte frühzeitig festlegen zu können.

Planungskosten

Zur Höhe der Planungskosten können zum jetzigen Zeitpunkt nur Anhaltswerte angegeben werden:

- In der Standardisierten Bewertung ist für die Berechnung der Planungskosten ein pauschaler Ansatz von 10% der Investitionskosten vorgegeben.
- Gemäß GVFG §4(4) besteht eine Förderungsmöglichkeit von Planungskosten, die ebenfalls pauschal 10% der Investitionskosten umfasst.
- Aus der Erfahrung ähnlicher Großprojekte ist allerdings damit zu rechnen, dass die tatsächlichen Planungskosten am Ende höher sind und eher im Bereich von 15% bis 25% der Baukosten liegen.
- Größere Teile der HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 sind im Rahmen des vorliegenden Planungsstandes bereits bearbeitet worden, insb. bzgl. der Verkehrsanlagen. Die Planung der Rheinbrücke gemäß HOAI wurde bisher nicht bearbeitet und würde nach der Erstellung einer Machbarkeitsstudie starten. Im Rahmen der Studie sind die Kosten der Umsetzung für den erforderlichen Planungsbeschluss zu ermitteln.
- Es liegen für die Rhein- und Siegburgbrücke bislang noch keine Bauwerksentwürfe vor, sondern nur eine Kostenvorabschätzung gemäß Kostenkennwertkatalog der DB. Die ermittelten Baukosten der Rheinbrücke wurden mit den Bauwerken der beiden vergleichbaren Stadtbahnprojekte Straßburg – Kehl (realisiert) und Messe Düsseldorf (geplant) abgeglichen. Dennoch bestehen bei der Rheinbrücke auch vor dem Hintergrund der sensiblen naturräumlichen Belange (s.o.) derzeit noch größere Kostenunsicherheiten, sowohl bezüglich der Planungs- als auch der Baukosten.
- Die Baukosten und damit auch die Planungskosten mussten in der Standardisierten Bewertung gemäß Verfahrensanleitung nach Preisstand 2016 berechnet werden und sind daher generell dementsprechend aufzupreisen. Aus der Baupreisentwicklung ergibt sich bis Ende 2021 bereits eine Steigerung von ca. 30%.

Für die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes sind die tatsächlichen Planungskosten nicht relevant, da in der Standardisierten Bewertung für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators immer nur der o.g. Pauschalwert angesetzt wird. Jedoch ist davon auszugehen, dass die tatsächlich entstehenden Aufwendungen über die o.g. GVFG-Planungskostenpauschale nicht vollständig refinanzierbar sind. Ohnehin können Förderung der Planungskosten aus dem GVFG erst nach Fertigstellung der Lph. 4 beantragt werden. Für die nun anstehenden Planungen bis Lph. 4 wurden seitens der

KVB (Linie 7) und des Rhein-Sieg-Kreises (Linie 17) Anfang 2022 zwei Anträge gemäß der Richtlinie des Verkehrsministeriums NRW zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrats für Schieneninfrastrukturvorhaben des ÖPNV (FöRi-Planungsvorrat) gestellt, womit die notwendigen Eigenmittel ggf. reduziert werden können.

Auf Basis der in der Standardisierten Bewertung geschätzten Baukosten geht die Verwaltung in Abstimmung mit den Städten Köln und Bonn derzeit von folgenden Planungskosten für Grundleistungen gemäß HOAI bis einschließlich Lph. 4 aus (Preisstand 2021, netto, ohne Berücksichtigung einer möglichen Förderung aus der FöRi-Planungsvorrat):

Ausbau Linie 17 (ohne Sieg-/Rheinbrücke)	4,1 Mio €
Rheinbrücke	4,7 Mio €
Siegbrücke	2,4 Mio €
Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), <u>Landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB)</u>	<u>0,7 Mio €</u>
Summe (netto)	11,9 Mio €

Aufgrund der von der Stadt Köln bereits an die KVB übertragene Planung zur Verlängerung der Linie 7 sind die entsprechenden Kosten in dieser Aufstellung nicht enthalten. Ebenso wenig sind die Kosten für die Machbarkeitsstudie zur Rheinbrücke (PFA 17.1) enthalten, da diese erst nach einer Festlegung zum Leistungsumfang benannt werden können.

Über die Grundleistungen der HOAI hinaus werden derzeit folgende begleitenden Leistungen für erforderlich gehalten und mit einer Kostenhöhe von insgesamt 2,9 Mio € (netto) veranschlagt:

- Fortschreibung/Aktualisierung Standardisierte Bewertung
- Lärmschutzgutachten
- Bodengutachten
- Bodenfunktionsbewertung
- Archäologische Voruntersuchung
- Vermessung RSVG-Bestandsstrecke
- Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung

Es wird darauf hingewiesen, dass die genannten Werte eine erste Orientierung für den zu erwartenden Aufwand darstellen. Die tatsächlich entstehenden Kosten werden im weiteren Projektfortgang regelmäßig aktualisiert.

2. Organisationsstruktur

Im Folgenden werden die zwischen den drei Aufgabenträgern abgestimmten Vorschläge zur Organisationsstruktur und der Kostenaufteilung beschrieben, die die Grundlage für die zu schließende Verwaltungsvereinbarung darstellen sollen.

Organisationsstruktur

Das Stadtbahnprojekt umfasst Streckenabschnitte auf dem Gebiet der drei ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Köln, Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis, die zueinander in Wechselwirkung stehen und als Gesamtmaßnahme für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW bzw. das GVFG-Bundesprogramm angemeldet worden sind. Vor diesem Hintergrund muss die Organisationsstruktur den folgenden Grundsätzen gerecht werden:

- Sicherstellung einer gemeinsamen Umsetzung des Gesamtprojektes, insbesondere auch bei abschnittsweise unterschiedlichen Realisierungszeiträumen
- Sicherstellung einer koordinierten Planung
- Definition der Zuständigkeiten
- Definition eines nachvollziehbaren und fairen Kostenschlüssels

Dies schließt nicht aus, dass das Projekt stufenweise realisiert werden kann bzw. voraussichtlich auch wird (s.o.).

Projektkoordination

Auf Grundlage der vorliegenden Beschlussfassung ist beabsichtigt, dass der Rhein-Sieg-Kreis kurzfristig eine Gesamtprojektleitung aufbaut. Deren Aufgabenbereiche sind folgende:

- Projektsteuerung (Organisations-, Termin- und Kostenplanung)
- Projektkommunikation
- Betreuung und Vergabe von Gutachterleistungen mit Bezug auf das Gesamtprojekt
- Betreuung Standardisierte Bewertung und Förderanträge
- Formalisierte Abstimmung und Information der Beteiligten
- Gremienmanagement

Für die Gesamtprojektleitung sind personelle Kapazitäten mit den Schwerpunkten Planung, Projektkommunikation und Vertragsmanagement erforderlich. Es wird offengehalten, die Gesamtprojektleitung zu einem späteren Zeitpunkt nach einvernehmlicher Abstimmung der Projektpartner in eine noch zu schaffende regionale Planungsgesellschaft zu überführen.

Unterhalb der Gesamtprojektleitung werden Teilprojektleitungen für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte angesiedelt. Dies soll ganz oder teilweise unter Einbindung der kommunalen Verkehrsunternehmen erfolgen.

Kostenschlüssel

Der zwischen den drei Aufgabenträgern abgestimmte Ansatz für die Kostenverteilung sieht vor, das Projekt in lokal zuordnungsfähige sowie gemeinsam zu finanzierende Bestandteile zu untergliedern. Diese Untergliederung betrifft für die vorliegende Beschlussfassung zunächst einmal die Planungsleistungen bis HOAI Lph. 4, soll aber so angelegt werden, dass sie möglichst weitgehend auch für die nachfolgenden Bau- und Betriebsphasen adaptierbar ist. Ziel dieser Vorgehensweise ist es, dass einerseits eine gemeinsame Finanzierung der für alle Beteiligten relevanten übergeordneten Aspekte erfolgt, andererseits aber nicht in die lokale Gestaltungshoheit z.B. der Trassengestaltung, Haltestellenausstattung etc. eingegriffen wird.

Es wird vorgeschlagen, dass die nachfolgend aufgeführten Kostenbestandteile lokal zugeordnet werden, also stets die Gebiete des jeweils zuständigen Aufgabenträgers betreffen (100% der Kosten):

- Planung und Bau der Haltestellen
- Planung und Bau der Streckenabschnitte

Erste Überlegungen der Beteiligten sehen vor, dass die Kosten für die beiden Brückenbauwerke gemeinsam finanziert werden:

- Rheinbrücke als entscheidendes Verbindungsbauwerk zwischen Stadt Köln und RSK (Köln/RSK jeweils 50%)
- Siegbrücke als entscheidendes Verbindungsbauwerk zwischen Stadt Bonn und RSK (Bonn/RSK jeweils 50%)

Arbeiten in Bezug auf das Gesamtprojekt sollen von den drei Aufgabenträgern mit jeweils einem Drittel des Anteils gemeinsam finanziert werden, wie zum Beispiel:

- Projektkoordination
- Öffentlichkeitsarbeit
- Planungen und Gutachten mit Bezug auf das Gesamtprojekt (z.B. Scoping, Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB), wasserrechtlicher Fachbeitrag, weitere Begleitgutachten, Aktualisierung Standardisierte Bewertung, ...)

Dementsprechend würden auf den Rhein-Sieg-Kreis bis einschließlich Lph. 4 die folgenden Anteile der o.g. Planungskosten für Grundleistungen gemäß HOAI sowie der darüberhinausgehenden begleitenden Leistungen entfallen:

Ausbau Linie 17 (im RSK, ohne Sieg-/Rheinbrücke)	2,6 Mio €
Rheinbrücke (Anteil: $\frac{1}{2}$, zzgl. Machbarkeitsstudie)	2,4 Mio €
Siegbrücke (Anteil: $\frac{1}{2}$)	1,2 Mio €
<u>Leistungen mit Bezug auf das Gesamtprojekt (Anteil: $\frac{1}{3}$)</u>	<u>1,2 Mio €</u>
Summe (netto)	7,4 Mio €

Im aktuellen Haushaltsplan des Rhein-Sieg-Kreises sind für die Investitionsplanung der Stadtbahn Niederkassel in 2022 3 Mio € sowie in 2023/24 jeweils 2 Mio € eingestellt. Dazu kommt 2021-2023 noch ein Ansatz von insgesamt 1 Mio € für den Schienengüterverkehr. Für die Leistungen mit Bezug auf das Gesamtprojekt, die investiv nicht konkret zugeordnet werden können, sind per Saldo jeweils 600.000 € in 2023 und 2024 in der Haushaltsplanung des Rhein-Sieg-Kreises ergebniswirksam zu berücksichtigen.

Es wird darauf hingewiesen, dass für die kommenden Planungsschritte noch größere Kostenunsicherheiten bestehen (mögliche Förderung aus der FöRi-Planungsvorrat, Mehrwertsteuerpflichtigkeit, konkrete Ergebnisse der Ausschreibung von Planungsleistungen). Mit den o.g. Haushaltsansätzen ist eine qualifizierte Weiterführung des Projektes in den Jahren 2023/24 möglich. Weitere Planungsmittel sollen erst angemeldet werden, sobald genauere Kostenschätzungen vorliegen.

3. Zusammenfassung und Ausblick

Die Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln stellt aufgrund der regionalen Wirkung einen bedeutenden Baustein zur Verkehrswende dar. Für den Rhein-Sieg-Kreis ist es das wichtigste ÖPNV-Projekt in den kommenden Jahren.

Die Beauftragung zur Erstellung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den drei Aufgabenträgern Stadt Köln, RSK und Stadt Bonn sowie die Schaffung zusätzlicher personeller Ressourcen stellt die Grundlage für die weitere Planung dar. Mit der geschlossenen Verwaltungsvereinbarung können dann die nächsten Schritte, wie z. B. der Vergabe von Gutachten und Erarbeitung konkreter Formate zur Öffentlichkeitsbeteiligung, gemeinsam angegangen werden.

Grundsätzlich wird angestrebt, dass erste Abschnitte der Teilprojekte Linie 7 und Linie 17 (von Bonn aus) bis ca. 2030 realisiert werden.

Hinweis: Anhang 1 und 2 der Vorlage sind aufgrund des Umfangs ausschließlich digital im Kreistagsinformationssystem einzusehen!

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

(Landrat)