

Vorbemerkungen:

Die Verwaltung wurde in der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 13.11.2018 beauftragt, das Stadtbahnprojekt Bonn – Niederkassel – Köln in Abstimmung mit allen Beteiligten weiter zu konkretisieren sowie die Förderfähigkeit mit den Zuwendungsgebern abzustimmen. Sachlich übereinstimmende Beschlüsse haben der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Niederkassel am 15.11.2018 sowie der Verkehrsausschuss der Stadt Köln am 28.10.2019 getroffen.

Zwischenberichte erfolgten im Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises am 16.06.2020 sowie im Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Niederkassel am 26.11.2020. Der Projektfortschritt wurde unisono begrüßt.

Die Förderfähigkeit wird unter fortlaufender Einbindung der Zuwendungsgeber (BMVI, VM NRW, NVR) im Rahmen der Standardisierten Bewertung abgestimmt. Dafür gab es zwischen dem 18.09.2019 und dem 01.09.2021 insgesamt sieben formale Abstimmungstermine.

Um im nächsten Schritt einen Beschluss zur Weiterplanung bis HOAI Lph. 4 (Leistungsphase 4 – Genehmigungsplanung – nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) sowie für begleitende Fachgutachten (u.a. in Bezug auf Umweltverträglichkeit, Schall und Artenschutz) einzuholen, wird die Verwaltung mit diesem Grundsatzbeschluss zunächst dazu aufgefordert, mit den anderen Gebietskörperschaften ein Organisationsmodell und die Kostenverteilung für das weitere Vorgehen auszuarbeiten sowie einen Vorschlag zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorzulegen. Die anstehenden Planungen sind Voraussetzung für den finalen Finanzierungsantrag bei den Zuwendungsgebern (s.u.) sowie die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Der Sachverhalt wird zeitlich parallel in die zuständigen politischen Gremien der Städte Köln, Bonn, Niederkassel und Troisdorf sowie die Verkehrskommission des Regionalrates eingebracht.

Erläuterungen:

Standardisierte Bewertung

Unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises wurde Ende 2019 die Abstimmung der drei zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger (K, BN, RSK) mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Standardisierten Bewertung eingeleitet. Verfahrensbeteiligte sind auch der NVR sowie die kommunalen Verkehrsbetriebe (KVB, SWBV/SSB, RSVG). Die abschließenden Arbeitsergebnisse wurden der

Arbeitsgruppe am 01.09.2021 präsentiert. Der Erläuterungsbericht befindet sich in der Endabstimmung und wird Anfang 2022 vorgelegt.

Bestandteil des Prozesses war eine Verfeinerung der technischen Planung, um die Kostenschätzung präzisieren zu können. Die ermittelten Investitionskosten des Gesamtvorhabens betragen danach insgesamt 391 Mio. Euro (netto, Preisstand 2016 entsprechend der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung). Darin enthalten ist ein Zuschlag zur Berücksichtigung der Planungstiefe, der auf den einzelnen Streckenabschnitten individuell je nach Planungsstand 10% bis 30% beträgt. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Berechnungen einen Zwischenstand darstellen und sich im Zuge der anstehenden nächsten Planungsschritte noch verändern werden. Bereits aus dem Baupreisindex ergibt sich für den Zeitraum 2016 bis 2021 ein Zuwachs von etwa 25%, so dass bei Bezug auf den Preisstand 2021 von Investitionskosten in Höhe von etwa 490 Mio. Euro auszugehen wäre. Dieser Wert ist bis zur Projektrealisierung weiter fortzuschreiben.

Der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) unter Berücksichtigung der ermittelten verkehrlichen Wirkung sowie des Planungstiefe-Zuschlags beträgt 1,05. Damit ist das Projekt unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen volkswirtschaftlich sinnvoll und damit grundsätzlich förderfähig.

Gegenüber der vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahre 2019 ist der NKI etwas geringer (seinerzeit 1,43 ohne Zuschlag bzw. 1,06 mit Zuschlag). Hintergrund dafür sind die seitdem konkretisierten Planungen, wobei insbesondere folgende Projektbestandteile neu hinzugekommen sind, die sowohl zusätzlichen Nutzen als auch zusätzliche Kosten erzeugen:

- durchgehender zweigleisiger Ausbau der RSVG-Strecke in Niederkassel zur Machbarkeit des 10-Minuten-Taktes der Linie 17 Köln – Niederkassel – Bonn
- Berücksichtigung einer eigenen Siegbücke für die Stadtbahn neben dem Bestandsbauwerk von Straßen.NRW (als Worst-Case-Szenario für den Fall, dass eine Mitnutzung des bestehenden Bauwerks oder ein gemeinsamer Ersatzneubau ausgeschlossen werden sollte)
- Einbeziehung des Lückenschlusses der Linie 7 von Zündorf nach Langel (s.u.)
- Einbeziehung des Ausbaus der Wendeanlage Bonn Hbf

Wie bereits in der Nutzen-Kosten-Untersuchung wird für die Stadtbahnlinie 17 weiterhin ein eigenes Brückenbauwerk über den Rhein losgelöst von den Planungen der A553 „Rheinspange“ angesetzt. Damit ist die Realisierung der Stadtbahn nicht vom Autobahnprojekt abhängig und es konnte die bereits 2019 ausgearbeitete Vorzugsvariante planerisch vertieft werden.

Die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung wird derzeit überarbeitet. Am 25.05.2021 teilte Bundesministerium für Verkehr und Digitalisierung (BMVI) mit, dass durch ein weiterentwickeltes Nutzen-Kosten-Berechnungsverfahren zukünftig bis zu 30% bessere Bewertungsergebnisse erwartet werden. Außerdem wird das „Tragfähigkeitsprinzip“ eingeführt, um eine Finanzierungssicherheit bei Baukostensteigerungen sicherzustellen. Dieses besagt, dass Bundesfinanzhilfen bei einer Unterschreitung eines NKI von 1,0 nicht mehr zurückgefordert werden müssen, sondern lediglich eine Deckelung erfolgt, d.h. nur die Baukostensteigerungen selbst müssen dann von den Projektträgern mit Eigenmitteln finanziert werden. Beide Aspekte sind für das Stadtbahnprojekt Niederkassel von Bedeutung, da sie aus dem relativ knappen NKI von 1,05 resultierende projektkritische Risiken minimieren. Grundsätzlich liegt das Bewertungsergebnis in der Größenordnung ähnlicher aktueller ÖPNV-Großvorhaben im NVR-Raum (z.B. Ausbau der Oberbergischen Bahn Köln – Marienheide mit einem NKI von 1,07 bei bislang noch geringerer Planungstiefe).

Widmung

Die für die Stadtbahn abschnittsweise auszubauende RSVG-Strecke ist eine Eisenbahnstrecke gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Linksrheinisch weiter in Richtung Köln soll die Stadtbahn ebenfalls EBO-Infrastruktur nutzen (Rheinuferbahn, Linie 16), wohingegen die beiden innerstädtischen Stadtbahnnetze in Köln und Bonn nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) gewidmet sind.

Vor diesem Hintergrund ist festzulegen, in welchem Rechtsrahmen (EBO/BOStrab) die neu zu bauenden Lückenschlüsse realisiert werden sollen und ob die Bestandsstrecke der RSVG im Rahmen des Stadtbahnprojektes in eine BOStrab-Infrastruktur umgewandelt oder aber weiterhin als EBO-Strecke betrieben wird. Diese Festlegung hat Auswirkungen auf die technische Ausgestaltung der Infrastruktur, die zukünftige Betriebsabwicklung sowie die Zuständigkeiten im Genehmigungsverfahren. Aufgrund der Widmung der bestehenden Infrastrukturen wird die Stadtbahn Niederkassel dabei in jedem Szenario Streckenabschnitte sowohl nach EBO als auch nach BOStrab befahren, so wie das im Stadtbahnnetz Rhein-Sieg seit Jahrzehnten bewährte Praxis ist (Linien 7, 16, 17, 18, 68). Das bedeutet, dass auch die Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge in jedem Szenario gleich sind.

Zur Erörterung erfolgte am 14.04.2021 ein Gespräch mit der Landeseisenbahnaufsicht sowie der Bezirksregierung Köln. Der Sachstand stellt sich bzgl. der **Bestandsstrecke der RSVG** folgendermaßen dar:

- Eine „Umwidmung“ EBO > BOStrab ist rechtlich nicht möglich. Für den Fall, dass die Stadtbahn Niederkassel eine BOStrab-Strecke werden soll, ist vorab ein Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren zu führen. Erst danach könnte die Planfeststellung für einen Neubau als BOStrab-Infrastruktur folgen.
- Da die Strecke für den Güterverkehr in Betrieb steht, ist davon auszugehen, dass ein Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren erst dann Aussicht auf Erfolg hat, wenn die projektierte neue Güteranschlussbahn auch tatsächlich vorhanden ist.
- Selbst die Realisierung einer neuen Güteranschlussbahn würde nicht ausschließen, dass aus einem Stilllegungsverfahren eine Übernahme der Infrastruktur durch Dritte resultiert (vgl. AEG §11), womit die Trasse für die Realisierung der Stadtbahn nicht mehr zur Verfügung stehen würde.
- Bei einem Neubau als BOStrab-Infrastruktur verliert die bestehende Eisenbahninfrastruktur ihren Bestandsschutz.
- Bei Beibehaltung der EBO-Widmung ist ein Planfeststellungsverfahren für den Ausbau zur Stadtbahnstrecke erforderlich, aber keine vorgeschaltete Stilllegung und Entwidmung.
- Ein derartiger Ausbau als EBO-Strecke ist technisch möglich. In Detailfragen besteht noch Abstimmungsbedarf mit der Genehmigungsbehörde (z.B. zu realisierende Mindestgleisabstände). Die Konkretisierung erfolgt im Zuge der Entwurfsplanung.

Vor diesen Hintergründen sieht die Verwaltung bei einem Neubau der Strecke als BOStrab-Infrastruktur verfahrenskritische Risiken; in jedem Falle ist eine langjährige Projektverzögerung wahrscheinlich. Vor diesem Hintergrund soll die bestehende RSVG-Strecke als EBO-Infrastruktur ausgebaut werden. Der dafür nötige Mehraufwand ist in der aktuellen Kostenschätzung enthalten.

Die neu zu bauenden **Lückenschlüsse nach Köln und nach Bonn** sollen gemäß Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln grundsätzlich als BOStrab- Infrastruktur realisiert werden.

Lückenschluss zur Stadtbahnlinie 7

Zusätzlich zur rheinquerenden Linie 17 ist eine Verlängerung der Linie 7 ab Köln-Zündorf geplant, so dass die beiden Linien nahe der südlichen Kölner Stadtgrenze miteinander verknüpft werden können. Neben einer verbesserten Erschließung in Zündorf und Langel schafft dies auch zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zwischen dem linksrheinischen und rechtsrheinischen Kölner Süden sowie zwischen Niederkassel und dem Stadtbezirk Köln-Porz.

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung wurden in einem ersten Schritt verschiedene Varianten des Übergabepunktes (Endpunkt der Linie 7 mit Umstieg zur Linie 17) und der Taktfrequenz betrachtet und hinsichtlich Verlagerungswirkung und Betriebskosten gegenübergestellt. Daraus ergab sich als weiter zu verfolgender Ansatz eine Verknüpfung der beiden Stadtbahnlinien an einem neuen Knotenpunkt Langel Süd. Da beide Teilprojekte gegenseitig voneinander profitieren, wurden sie in der Standardisierten Bewertung in Abstimmung mit den Zuwendungsgebern zu einer Gesamtmaßnahme zusammengefasst. Auf dieser Grundlage erfolgte auch die Projektanmeldung für die Landes- und Bundesförderung.

Da die Verlängerung der Linie 7 ausschließlich Kölner Gebiet betrifft, hat die Stadt Köln die Federführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung per Ratsbeschluss vom 10.09.2020 an die KVB übertragen.

Güterverkehr

Gemäß Rahmenbeschluss des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises vom 13.11.2018 soll das Projekt einer neuen Güteranschlussbahn vom Standort Evonik in Lülldorf direkt zur DB-Strecke bei Köln-Wahn weiterverfolgt werden. Damit würde die Bestandsstrecke der RSVG exklusiv dem Personenverkehr zur Verfügung stehen.

Für die Güteranschlussbahn liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Ebenso erfolgte eine Vorabstimmung mit dem Verkehrsministerium NRW (VM NRW) bzgl. einer möglichen Aufnahme der Maßnahme in die Infrastrukturförderung des Landes NRW für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE). Konkretere Schritte konnten bislang aber noch nicht eingeleitet werden:

- Die Festlegung einer Vorzugsvariante ist abhängig vom noch nicht abgeschlossenen Linienbestimmungsverfahren der A553 „Rheinspange“, da geprüft werden soll, ob ggf. eine Bündelung sinnvoll ist.
- Zum zukünftig am Industriestandort Lülldorf zu erwartenden Schienengüterverkehrsaufkommen gibt es bislang keine belastbare Prognose. Für eine Aufnahme in die NE-Infrastrukturförderung ist eine solche aber erforderlich.
- Eine Finanzierungsperspektive ist beim heutigen Schienengüterverkehrsaufkommen (maximal zwei Zugpaare am Tag) zweifelhaft.
- Selbst bei Zugrundelegung der o.g. Landesförderung beträgt der örtlich zu finanzierende Eigenanteil nach aktueller Kostenschätzung ca. 20 Mio Euro. Seitens der Projektbeteiligten (Städte Niederkassel und Troisdorf, Rhein-Sieg-

Kreis, RSVG, nutznießende Industrie) liegt bislang keine verbindliche Zusage zur anteiligen Kostenübernahme vor.

Aufgrund der ohnehin erforderlichen Beibehaltung der EBO-Widmung (s.o.) ermöglicht die RSVG-Strecke zukünftig grundsätzlich einen Mischverkehr der Stadtbahn mit anderen Eisenbahnfahrzeugen. Das bestehende Güterverkehrsaufkommen bzw. die Leistungsfähigkeit der heutigen Infrastruktur können auch im Mischverkehr sichergestellt werden.

D.h. in Hinsicht auf das Stadtbahnprojekt ist eine neue Güteranschlussbahn nicht erforderlich. Ihre Realisierung ist insofern davon abhängig, wie sich die weitere Abstimmung der o.g. Punkte gestaltet. Eine direkte Abhängigkeit zwischen den Projekten Stadtbahn und Güteranschlussbahn besteht damit nicht mehr, und ihr weiterer Fortgang kann unabhängig voneinander beraten und entschieden werden.

Projektanmeldung für die Landes- und Bundesförderung

Voraussetzung für die Realisierung ist eine Aufnahme des Stadtbahnprojektes in das GVFG-Bundesprogramm, den ÖPNV-Bedarfsplan und den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan NRW. Dies ermöglicht eine Förderung in Höhe von 95% der zuwendungsfähigen Baukosten zzgl. einer Planungskostenpauschale. Da der Deutsche Bundestag die zur Verfügung stehenden Mittel 2020 massiv aufgestockt hat (bis 2025 schrittweise Erhöhung von 332 Mio. auf 2 Mrd. Euro p.a. mit anschließender Dynamisierung), besteht aktuell eine belastbare Förderkulisse. Die Eigenanteile sind über einen noch festzulegenden Schlüssel auf die drei Aufgabenträger aufzuteilen.

Die Programmaufnahme für den **ÖPNV-Bedarfsplan** und den **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan NRW** erfolgt seitens der Aufgabenträger über den Regionalrat (Bezirksregierung Köln) beim VM NRW. Das VM NRW legt anschließend dem Ausschuss für Verkehr des Landes NRW die Maßnahme zur Programmaufnahme vor. Gemäß VM NRW erfüllen der vorliegende Planungsstand sowie der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator die Voraussetzungen für eine Anmeldung. Sobald der endabgestimmte Erläuterungsbericht der Standardisierten Bewertung vorliegt, werden die drei Aufgabenträger K/BN/RK den Regionalrat darum bitten, eine Beschlussfassung zu veranlassen. Anvisiert wird dafür derzeit die Regionalratssitzung am 11.02.2022.

Auf Grundlage der Rahmenbeschlüsse aus den Jahren 2018/19 ist eine Anmeldung für das **GVFG-Bundesprogramm** bereits erfolgt. Die von der Stadt Köln und dem Rhein-Sieg-Kreis ursprünglich separat angemeldeten Teilprojekte Linie 7 und Linie 17 sind vom VM NRW zwischenzeitlich zusammengefasst und an das BMVI weitergeleitet worden. Aktuell besteht hier kein akuter Handlungsbedarf.

Direkte Kostenverpflichtungen entstehen durch die o.g. Anmeldungen noch nicht. Eine abschließende Entscheidung zur Projektförderung kann das Bundesverkehrsministerium allerdings erst nach Vorlage eines vom Land NRW geprüften Finanzierungsantrages treffen. Dafür müssen die Planungen bis HOAI Lph. 4 konkretisiert und die vorliegende Standardisierte Bewertung auf Grundlage der Planungsergebnisse aktualisiert werden. Insofern sind die o.g. Ergebnisse vorläufig. Bevor der entscheidende Finanzierungsantrag eingereicht wird, erfolgt eine weitere, abschließende Abstimmung mit den Zuwendungsgebern.

Für die Einleitung der Planung bis HOAI Lph. 4 wird nach Abschluss der Abstimmung mit den Projektbeteiligten zum weiteren Vorgehen eine separate Beschlussempfehlung vorgelegt.

Im Auftrag
gez. Dr. Tengler