

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.05.2019
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	13.05.2019
Bezirksvertretung 7 (Porz)	16.05.2019

Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln Hier: Information zum aktuellen Sachstand

Die Stadtverwaltung Köln informiert mit dieser Vorlage über den aktuellen Sachstand des Projektes Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln.

1. Beschlusslage

Der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises hat am 13.10.2015 eine Stadtbahnstrecke Bonn – Mondorf – Niederkassel – Lülldorf – Köln zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplanes NRW angemeldet. Im Rat der Bundesstadt Bonn wurde ein gleichlautender Beschluss gefasst. In der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises wurde das Projekt am 05.04.2016 dem vordringlichen Bedarf zugeordnet, nachdem die Nahverkehr Rheinland GmbH mitgeteilt hatte, dass eine Kategorisierung der Projektvorschläge in einen „vordringlichen Bedarf“ und einen „weiteren Bedarf“ erfolgen soll. Als „vordringlich“ sollen danach Projekte gelten, deren Umsetzung bis 2025 dringlich bzw. erforderlich ist. Gemäß Beschluss der Zweckverbandsversammlung der Nahverkehr Rheinland GmbH am 31.12.2015 sowie des Regionalrats Köln am 31.01.2016 ist es zudem Bestandteil der Liste mit den neun für die Region wichtigsten kommunalen Stadtbahnvorhaben.

In der Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 13.11.2018 wurden folgende Grundsatzbeschlüsse gefasst:

1. *„Das Stadtbahnprojekt Bonn – Niederkassel– Köln wird ohne den Abzweig Troisdorf weiterverfolgt. Die Einbindung in das Kölner Stadtbahnnetz soll mit einer neuen Rheinquerung im Bereich zwischen Lülldorf und Langel erfolgen.*
2. *Das Projekt einer neuen Güteranschlussbahn von Evonik/Lülldorf zur rechtsrheinischen DB-Strecke wird weiterverfolgt.*
3. *Die Verwaltung wird beauftragt, die beiden Projekte in Abstimmung mit allen Beteiligten weiter zu konkretisieren. Dabei sollen ein Zeitplan sowie ein Vorschlag für die Aufgabenteilung erarbeitet werden, auf deren Grundlage konkrete Realisierungsbeschlüsse erfolgen können.*
4. *Die Verwaltung wird beauftragt zu eruieren, wie die beiden Projekte in die jeweiligen Förderprogramme aufgenommen werden können.“*

2. Veranlassung für die Machbarkeitsuntersuchung

Anlass für die geplante rechtsrheinische Stadtbahnstrecke Bonn – Mondorf – Niederkassel – Lülldorf – Köln inklusive der Zweigstrecke Mondorf – Troisdorf ist das große Erschließungspotenzial dieser

Korridore.

Entlang der Achse Bonn – Niederkassel – Köln leben rund 50.000 Einwohner. Die südlichen Stadtteile von Niederkassel und Troisdorf haben in den letzten Jahrzehnten als Wohnraum für Pendler nach Bonn erheblich an Bedeutung gewonnen, ebenso die nördlichen Stadtteile von Niederkassel für Pendler nach Köln. Besonders vorteilhaft für die geplante Achse ist die bereits existierende knapp 8 km lange Bahntrasse, die derzeit für den Güterverkehr genutzt wird.

Zudem weist die Stadt Niederkassel als einzige Gemeinde im rechtsrheinischen Umland noch große Siedlungsflächen-Potenziale auf.

3. Machbarkeitsuntersuchung

In der technischen Machbarkeitsstudie ist die Linienführung zwischen Bonn und Lülsdorf bereits grundsätzlich festgelegt worden. Sie verläuft zwischen Bonn und Mondorf als Stadtbahnneubaustrecke entlang der L16/L269 und nutzt zwischen Mondorf und Lülsdorf die bestehende Eisenbahnstrecke der RSVG. In Bonn erfolgt eine Einbindung in das Hochflurnetz. Für folgende Projektbestandteile wurden dagegen Varianten definiert, über die vor dem Einstieg in die konkrete Planung Grundsatzentscheidungen getroffen werden müssen:

- Ausbau der RSVG-Strecke für den Mischverkehr Stadtbahn/Güterverkehr oder aber Neubau einer Güteranschlussbahn von Lülsdorf direkt zur rechtsrheinischen DB-Strecke, um die bestehende RSVG-Strecke für den Stadtbahnverkehr freistellen zu können.
- Anbindung an das Kölner Stadtbahnnetz entweder rechtsrheinisch an die Linie 7 in Zündorf oder aber rheinquerend zur linksrheinischen Rheinuferbahn mit den Linien 16/17.
- Zurückstellung oder Miteinbeziehung der Zweigstrecke Mondorf – Troisdorf, die ebenfalls über die bestehende Eisenbahnstrecke der RSVG verlaufen würde.

4. Veranlassung für die Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die in der Machbarkeitsuntersuchung ausgearbeiteten Varianten haben wesentlichen Einfluss auf Leistungsfähigkeit, Bauaufwand, Liniennetzgestaltung und Fahrgastpotenzial. So ist durchgehender Stadtbahnverkehr zwischen Köln und Bonn nur mit der rheinquerenden Variante möglich, wohingegen ein Anschluss an die Linie 7 in Zündorf zu einem gebrochenen Verkehr mit Hochflurzügen nach Bonn und Niederflurzügen nach Köln führen würde. Ebenso ermöglicht die Variante mit Rheinquerung erheblich kürzere Reisezeiten nach Köln. Bei Mischverkehr mit Güterzügen ist auf der Neubaustrecke maximal ein 20'-Takt möglich, da aufgrund der dafür benötigten größeren Trassenbreite nur ein geringeres Maß an Zweigleisigkeit realisierbar wäre. Vor diesem Hintergrund liegt eine wesentliche Aufgabe der Nutzen-Kosten-Untersuchung darin, die verschiedenen Alternativen miteinander zu vergleichen, um eine volkswirtschaftlich sinnvolle Vorzugsvariante definieren zu können.

In die Untersuchungen und Finanzierung waren neben dem federführenden Rhein-Sieg-Kreis die Städte Bonn, Köln, Niederkassel und Troisdorf, die RSVG sowie die dev.log GmbH (Joint-Venture zwischen Evonik und duisport zur Entwicklung des Standortes Lülsdorf) als Projektpartner eingebunden. Mitglieder des projektbegleitenden Arbeitskreises waren außerdem die Häfen und Güterverkehr Köln AG, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG, die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH und die Nahverkehr Rheinland GmbH.

5. Nutzen-Kosten-Untersuchung

Auf Grundlage der erstellten Machbarkeitsstudie wurde die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt. Die Beauftragung beinhaltete die folgenden Arbeitsschritte:

- Ergänzung der technischen Machbarkeitsstudie um bislang noch nicht in notwendiger Detailtiefe untersuchte Teilprojekte (Streckenabschnitt auf dem Gebiet der Bundesstadt Bonn sowie optionale Güteranschlussbahn von Lülsdorf zur DB-Strecke in Höhe Köln-Wahn, Rheinquerung),

- Verkehrsuntersuchung, auf deren Grundlage eine Vorzugsvariante für das Stadtbahnprojekt definiert werden kann; dabei sollen insbesondere die beiden Hauptvarianten mit/ohne Rheinquerung gegenübergestellt werden,
- Standardisierte Bewertung für diese Vorzugsvariante.

Bezüglich der rheinquerenden Variante wurde zunächst die technische Machbarkeit einer Bündelung mit der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dargestellten Trasse der geplanten Autobahn A553 in Höhe Godorf untersucht. Im Zusammenhang mit der Konkretisierung des Autobahnprojektes durch Straßen.NRW wurde diese Trasse zwischenzeitlich durch einen Suchraum ersetzt, in dem nun ein Linienbestimmungsverfahren durchgeführt wird. Vor diesem Hintergrund wurde die Untersuchung möglicher Stadtbahntrassen ebenfalls auf diesen Suchraum erweitert.

Das Szenario einer neuen Güteranschlussbahn von Lülldorf zur rechtsrheinischen DB-Strecke hat vor dem Hintergrund der konkretisierten Planungen für einen trimodalen Verknüpfungspunkt in Lülldorf sowie eine politische Grundsatzentscheidung in Troisdorf zusätzliche Bedeutung erlangt. Daher erfolgte zwischenzeitlich auch diesbezüglich die Beauftragung vertiefender Untersuchungen, um mögliche Trassen zu identifizieren.

Valide Zwischenergebnisse wurden den Projektpartnern am 31.10.2018 vorgestellt. Unter dem Gesichtspunkt der technischen und volkswirtschaftlichen Realisierbarkeit ergibt sich folgende Projektkombination als eindeutige Vorzugsvariante:

- Realisierung einer Stadtbahnlinie Bonn – Niederkassel – Köln mit einer neuen Rheinquerung im Bereich zwischen Lülldorf und Langel und Anschluss an die Rheinuferbahn,
- Neubau einer Anschlussbahn für den Güterverkehr von Lülldorf zur rechtsrheinischen DB-Strecke,
- Zurückstellung der Stadtbahnzweigstrecke Mondorf – Troisdorf.

Die prognostizierte Fahrgastnachfrage der Stadtbahnlinie Bonn – Niederkassel – Köln liegt in dieser Konfiguration deutlich oberhalb der bestehenden Fahrgastnachfrage auf den Streckenabschnitten der linksrheinischen Linien 16 und 18 im Rhein-Sieg-Kreis. Es wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,5 ermittelt. Damit sind der volkswirtschaftliche Nutzen und die Förderfähigkeit des Projektes grundsätzlich gegeben.

Einzelheiten der Untersuchungsergebnisse bzw. des aktuellen Planungsstandes können der **Anlage 1** entnommen werden. Übersichtspläne der Varianten sind als **Anlage 2 und 3** beigefügt.

6. Weitere Vorgehensweise

Die Verwaltung wird zeitnah einen Termin anberaumen, zu dem die vom Projekt betroffenen Bezirksvertretungen Rodenkirchen (BV 2) und Porz (BV 7) unter Beteiligung eines Vertreters des Rhein-Sieg-Kreises eingeladen werden.

Dort können die Varianten vertieft erläutert, gemeinsam diskutiert und Fragen geklärt werden.

Im darauffolgenden Schritt ist geplant, dem Verkehrsausschuss unter Beteiligung der BV 2 und BV 7 eine Beschlussvorlage zur weiteren Vorgehensweise in Bezug auf die interkommunale Planung der Stadtbahntrasse vorzulegen.

Anlagen

1. Einzelheiten Planungsstand
2. Übersichtsplan Varianten Rheinquerung
3. Übersichtsplan Varianten Güteranschlussbahn

Gez. Blome