

## Sachstand Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln (Juli 2019)

### 1. Abgeschlossene Prozesse

Folgende Gutachten wurden vom Rhein-Sieg-Kreis unter finanzieller Beteiligung der Städte Köln, Bonn, Troisdorf und Niederkassel sowie der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) und der dev.log GmbH bislang in Auftrag gegeben:

- Technische Machbarkeitsstudie (Vössing Ingenieurgesellschaft, Vorlage Abschlussbericht am 09.02.2017),
- Nutzen-Kosten-Untersuchung (Vössing Ingenieurgesellschaft/IVV, 16.05.2019),
- Ergänzungen zur technischen Machbarkeitsstudie (Vössing Ingenieurgesellschaft, 08.05.2019).

In diesen Gutachten konnte die technische und volkswirtschaftliche Machbarkeit des Vorhabens nachgewiesen werden.

### 2. Laufende Prozesse

Auf Grundlage seines Beschlusses vom 13.11.2018 hat der Rhein-Sieg-Kreis zwischenzeitlich die formelle Abstimmung mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium im Rahmen des standardisierten Bewertungsverfahrens eingeleitet. In das Verfahren sind die ebenfalls betroffenen Aufgabenträger Stadt Köln und Stadt Bonn sowie der Nahverkehr Rheinland (NVR) eingebunden. Die vorliegenden Gutachten werden im Prozess weiter verfeinert und aktualisiert. Mit Ergebnissen ist ca. Mitte 2020 zu rechnen. Ziel ist eine Projektaufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan.

Darüber hinaus bestehen grundsätzliche Abhängigkeiten zwischen der Stadtbahnplanung und anderen Verkehrsprojekten, die derzeit abgestimmt werden.

#### Trassenführung zwischen Lülsdorf und Köln

Zwischen Bonn-Beuel und Lülsdorf steht die Trassenführung der Stadtbahn auf Grundlage der technischen Machbarkeitsstudie und der vorliegenden Beschlüsse fest. Für die rheinquerende Fortführung mit Anschluss an die linksrheinische Rheinuferbahn nach Köln wurde dagegen bislang nur ein Korridor definiert. Die Festlegung einer Vorzugstrasse erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadt Köln, dem NVR und Straßen.NRW.

Für die im selben Raum geplante Autobahn A553 („Rheinspange“) wird derzeit ein Linienbestimmungsverfahren durchgeführt. Die Belange des Schienenverkehrs wurden gemeinsam mit dem NVR in folgenden Veranstaltungen von Straßen.NRW zur Rheinspange eingebracht:

- Dialogforum am 20.11.2018,
- Politischer Begleitkreis am 21.11.2018,
- Infomesse auf der MS Loreley am 16.03.2019.

Nach aktuellem Zeitplan wird Straßen.NRW im Herbst 2019 Trassenvarianten der A553 vorlegen und 2020 eine Vorzugstrasse definieren. In diesem Verfahren werden Bündelungsoptionen Stadtbahn/Autobahn untersucht. Diese sind aber keine zwingende Voraussetzung zur Realisierung des Stadtbahnprojektes. Die vorliegende (positive) Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigt keine Synergien einer Bündelung, da die volkswirtschaftliche Machbarkeit der Stadtbahn nach Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium unabhängig von der Autobahnplanung nachgewiesen werden muss.

Parallel dazu wurde die politische Beratung in der Stadt Köln mit Präsentationen im Verkehrsausschuss am 02.05.2019, in der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 13.05.2019 und in der Bezirksvertretung Porz am 16.05.2019 aufgenommen.

#### Güteranschlussbahn von Lülsdorf zur DB-Strecke

Voraussetzung zur Realisierung der Stadtbahn in der vorliegenden Vorzugsvariante ist der Neubau einer Güteranschlussbahn zwischen Lülsdorf (Evonik) und der DB-Strecke bei Köln-Wahn. Damit kann die bestehende RSVG-Strecke in Niederkassel für den Stadtbahnbetrieb freigestellt werden. In Troisdorf kann der Schienengüterverkehr aus den bestehenden Ortsdurchfahrten herausgenommen werden.

Grundsatzbeschlüsse des Rhein-Sieg-Kreises, der Stadt Niederkassel und der Stadt Troisdorf zur Realisierung des Projektes und eine Machbarkeitsstudie liegen vor. Jedoch kann die abschließende Trassenfestlegung ebenfalls erst zusammen mit der Linienfindung der A553 erfolgen. Ziel ist eine abschnittsweise Bündelung von Autobahn und Güteranschlussbahn, sofern sinnvoll möglich. Zum Anschluss an die DB-Strecke muss die Güteranschlussbahn über einen kurzen Abschnitt auf Gebiet der Stadt Köln geführt werden, so dass auch diese in die Trassenfindung eingebunden ist.

Die Güteranschlussbahn soll von der RSVG als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen realisiert werden. Dafür stimmt die RSVG aktuell die Finanzierung ab. Angestrebt wird eine Aufnahme in die NE-Infrastrukturförderung NRW sowie eine Aufteilung der verbleibenden Kosten auf die fünf Projektbeteiligten RSVG, Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Troisdorf, Stadt Niederkassel und Evonik/dev.log.

#### Führung des Radverkehrs in Bergheim und Mondorf

Zwischen den geplanten Stadtbahnhaltestellen Bergheim Siegaue und Mondorf Mitte führt die geplante Trasse gebündelt mit der L269 durch ein bestehendes Trogbauwerk. In diesem Bauwerk ist nach aktuellem Planungsstand nur ein eingleisiger unabhängiger Bahnkörper anstelle der bestehenden Busspur vorgesehen. Für die Stadtbahn ist allerdings ein 10-Minuten-Takt projektiert, weswegen eingleisige Abschnitte auf ein Minimum begrenzt bzw. nach Möglichkeit vollständig vermieden werden sollen.

Eine zweigleisige Trassenführung ist möglich, wenn der bestehende Geh- und Radweg aus dem Trogbauwerk herausgenommen wird. Eine dafür nötige alternative Führung wird im Rahmen der Radschnellwegplanung Bonn – Niederkassel untersucht (via Siegaubenbrücke – Zur Siegfähre – Bergstraße – Glockenstraße – Lerchenstraße). Zur Gewährleistung einer höheren Leistungsfähigkeit und besseren Betriebsqualität ist diese Variante aus Sicht der Stadtbahnplanung zu bevorzugen.

#### Siegaubenbrücke

Zwischen den Stadtbahnhaltestellen Geislar West und Bergheim Siegaue ist ein weiterer kurzer eingleisiger Abschnitt über die bestehende Siegaubenbrücke vorgesehen. Grundlage zur Mitnutzung der Siegaubenbrücke ist ein Gutachten der BGS Ingenieursozietät Bonn aus dem Jahre 2000, auf welches die Machbarkeitsstudie der Vössing Ingenieurgesellschaft aus dem Jahre 2017 aufbaut. Nach Einschätzung von Straßen.NRW befindet sich die Siegbrücke inzwischen aber in einem schlechten Zustand und muss mittelfristig erneuert werden. Der Rhein-Sieg-Kreis wird mit Straßen.NRW abstimmen, ob sich Stadtbahnbau und Ersatzneubau der Siegaubenbrücke zeitlich koordinieren lassen, oder ob zunächst das bestehende Bauwerk genutzt wird. Bei einem Ersatzneubau wird analog zum o. g. Trogbauwerk ebenfalls eine zweigleisige Trassierung angestrebt.

### **3. Zukünftige Prozesse**

Sobald die o. g. laufenden Prozesse abgeschlossen sind, wird eine Beauftragung der weitergehenden Planung bis HOAI-Leistungsphase IV (Genehmigungsplanung) und eine anschließende Durchführung des Planfeststellungsverfahrens angestrebt. Zeitliche Abhängigkeiten bestehen wie geschildert insbesondere zur Linienbestimmung der A553, die nach aktuellem Stand Ende 2020 abgeschlossen sein soll.

Voraussetzung für diesen nächsten Schritt ist eine Aufnahme des Stadtbahnprojektes in den Infrastrukturfinanzierungsplan sowie ein Realisierungsbeschluss aller betroffenen Gebietskörperschaften. Eine derartige Beschlussfassung kann nach aktuellem Zeitplan im Laufe des Jahres 2021 in die zuständigen Gremien eingebracht werden. Anschließend kann auch eine seriöse Zeitplanung für ggf. abschnittsweise Inbetriebnahmeszenarien erstellt werden.

Die Aufgabenteilung zwischen den im Planungsgebiet vorhandenen kommunalen Schieneninfrastrukturunternehmen (RSVG, SWBV/SSB, KVB und HGK) ist noch abschließend festzulegen, spätestens nach Abschluss der Leistungsphase IV.