

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln (Linie 17) und Verlängerung Linie 7****Beschlussorgan**

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	17.05.2022
Ausschuss Klima, Umwelt und Grün	19.05.2022
Bezirksvertretung 7 (Porz)	09.06.2022
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	13.06.2022
Verkehrsausschuss	14.06.2022
Rat	20.06.2022

Beschluss:

Der Rat begrüßt die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie und der Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln (Linie 17) mit Verlängerung der Linie 7 bis zum Verknüpfungspunkt mit der Linie 17 südlich von Langel und beauftragt die Verwaltung, das Projekt zusammen mit den Beteiligten Rhein-Sieg-Kreis und Stadt Bonn weiter zu verfolgen.

Die Verwaltung wird beauftragt, für das Stadtbahnprojekt Bonn – Niederkassel - Köln inkl. Lückenschluss der Linie 7

- 1) eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn zur Finanzierung und Durchführung der Planung bis HOAI Leistungsphase 4 - mit Option einer Verlängerung bis zur Fertigstellung des Projektes bei abschließender Feststellung dessen GVFG-Förderfähigkeit - abzuschließen. Grundlage für die Erarbeitung einer Verwaltungsvereinbarung ist die in Kapitel 2 geschilderte Verteilung von Kosten und Zuständigkeiten;
- 2) die für das Projekt notwendigen Finanzmittel in der Haushaltsplanung und das erforderliche Personal im nächsten Stellenplanverfahren der Stadt Köln anzumelden.
- 3) die Vorhaben zur Stadtbahn und zum Naturschutz in Rodenkirchen und Porz mit den dazu vorliegenden Beschlussfassungen im Weiteren zu koordinieren und aufeinander abzustimmen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage sofern der Ausschuss Klima, Umwelt und Grün sowie die Bezirksvertretungen Porz und Rodenkirchen der Vorlage uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Der Verkehrsausschuss hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 28.10.2019 beauftragt, das Stadtbahnprojekt Bonn – Niederkassel – Köln inkl. dem Neubau einer Güteranschlussbahn von Evonik/Lülsdorf zur rechtsrheinischen DB-Strecke zügig weiter zu verfolgen. Darüber hinaus war die technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer Verlängerung der Linie 7 von Zündorf bis zu einem Verknüpfungspunkt mit der Linie 17 zu prüfen und entsprechend der Ergebnisse bei der weiteren Planung im Projekt zu berücksichtigen (Vorlagen-Nr. 1709/2019).

Nach positivem Ergebnis der Untersuchung wurde die Verlängerung der Linie 7 in das Projekt „Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln“ integriert und die Federführung zur Planung des Lückenschlusses von Zündorf bis zum Verknüpfungspunkt südlich von Langel mit dem Ratsbeschluss vom 10.09.2020 an die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) übertragen (Vorlagen-Nr. 0250/2020).

Am 05.10.2021 wurden die politischen Gremien mit einer Mitteilung über den aktuellen Sachstand des Projektes sowie die nächsten Schritte informiert (Vorlagen-Nr. 2921/2021 mit Anlage „Projektdokumentation“, Rhein-Sieg-Kreis). Danach waren für das weitere Vorgehen von den Projektbeteiligten gemeinsam **Vorschläge zu einer Organisationstruktur und der Kostenaufteilung** zu erarbeiten (siehe Kapitel 2).

Mit der vorliegenden Vorlage will sich die Verwaltung die Ergebnisse bzw. die getroffenen Entscheidungen aus den gemeinsamen Abstimmungen mit den Projektbeteiligten zu den oben genannten Themen beschließen lassen. Auf dieser Basis soll eine gemeinsame Verwaltungsvereinbarung zwischen den Beteiligten geschlossen werden. Die darauf folgenden Vergaben von Planungs- und Gutachter*innenleistungen werden den politischen Gremien in gesonderten Vorlagen zur Beschlussfassung vorgelegt.

Nachfolgend werden zunächst – in Anlehnung an den Sachstandsbericht der „Projektdokumentation“ (Stand 14.09.2021) des Rhein-Sieg-Kreises (RSK) aus der Mitteilung 2921/2021 – aktualisierte Sachstände zu verschiedenen Themen gegeben.

1. Sachstandsbericht

Planfeststellungsabschnitte und Widmung

Für die sich abzeichnende sukzessive Realisierung des Gesamtprojektes sind von den drei Aufgabenträgern folgende vorläufige Planfeststellungsabschnitte (PFA) definiert worden (siehe Tabelle 1 und Abbildung 1).

Einerseits bilden diese 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 Bestand angrenzende Abschnitte möglich.

Verlängerung	PFA	Zuständigkeit	Abschnitt		Widmung
			von	bis	
Linie 7	7.1	Stadt Köln	Zündorf	Zündorf Süd	BOStrab
Linie 7	7.2	Stadt Köln	Zündorf Süd	Langel Süd	BOStrab
Linie 17	17.1	Stadt Köln	Bestandsgleise Köln Godorf (Linie 17, HGK)	Langel Süd	BOStrab, altern. EBO
Linie 17	17.2	Stadt Köln, RSK	Langel Süd	Lülsdorf Schulzentrum	BOStrab, altern. EBO
Linie 17	17.3	RSK	Lülsdorf Schulzentrum	Mondorf Mitte	EBO
Linie 17	17.4	Stadt Bonn, RSK	Mondorf Mitte	Bestandsgleise Bonn- Beuel (Linie 66, SSB)	BOStrab

Tabelle 1: Planfeststellungsabschnitte Linie 17 und Linie 7

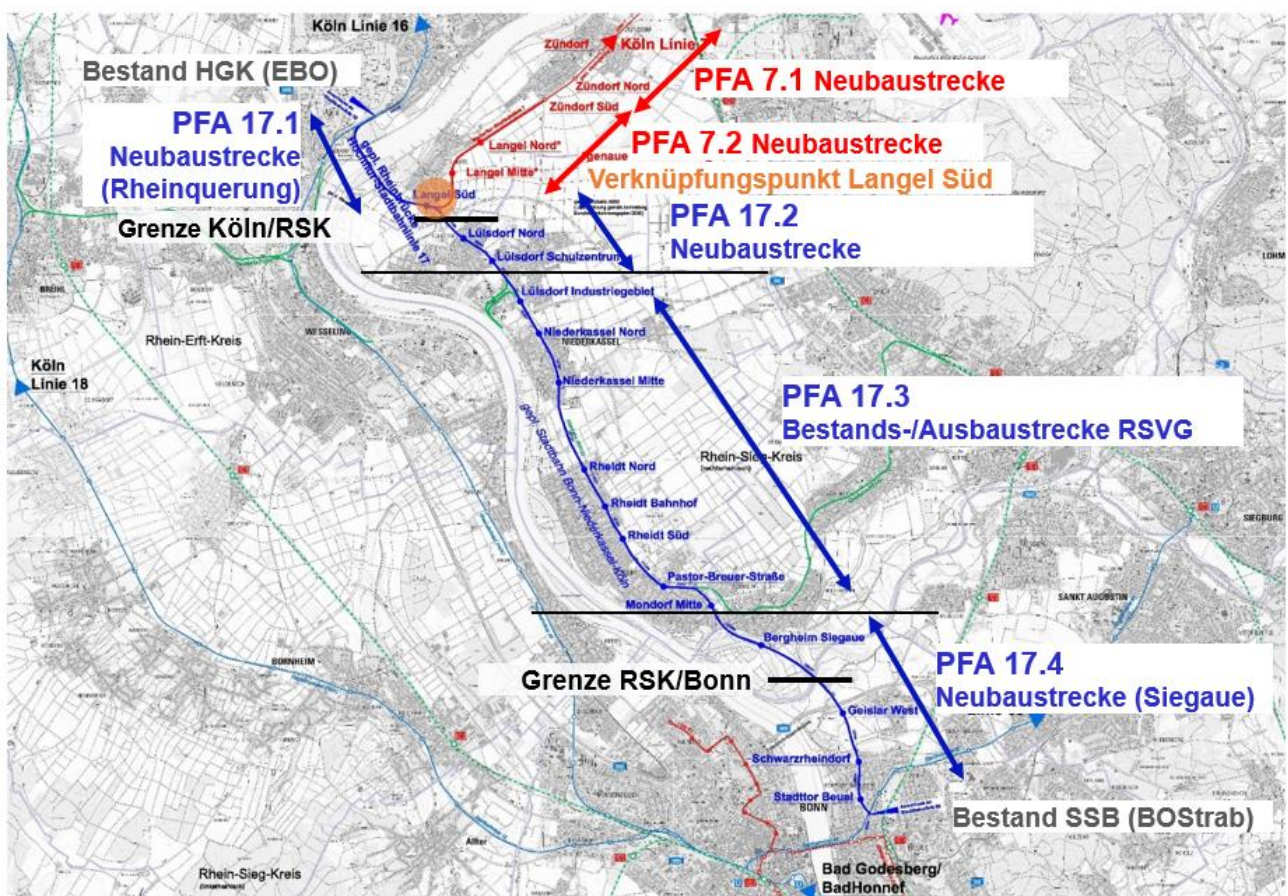


Abbildung 1: Übersicht der Planfeststellungsabschnitte Linie 17 und Linie 7

Wechselwirkungen zu anderen Projekten (Umwelt-/Naturschutzbelange)

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 (ohne eine vertiefte Prüfung der natur- und umweltschutzrechtlichen Belange) 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, welches von den ebenfalls in der Machbarkeitsstudie untersuchten weiter südlich liegenden Korridoren unberührt bliebe. 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.

Am 31.03.2022 wurde im Ausschuss Klima, Umwelt und Grün der Beschluss zum Pflege- und Entwicklungskonzept des NSG „Am Godorfer Hafen“ und der angrenzenden Sürther Aue (Vorlage-Nr. 3747/2021) mit der Ergänzung, dass die Umsetzung der Pflege so gestaltet werden soll, dass für eine Trassenführung des ÖPNV am Rande des NSG keine Nachteile entstehen, gefasst. Es ist kurzfristig zu klären, wie Stadtbahnplanung und Renaturierung aufeinander abgestimmt werden können.

Das rechtsrheinisch vorhandene NSG „Langeler Auwald rrh.“ 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 Richtung Norden gemäß dem „Pflege- und Entwicklungsplan „Langeler Auwald, rrh.“ und angrenzender Flächen“ im Ausschusses Klima, Umwelt und Grün beschlossen (Vorlagen-Nr. 0591/2016). Die Kompatibilität dieses Beschlusses ist mit dem Beschluss des Verkehrsausschusses aus 2019, wonach eine Trasse im „Korridor Nord“ weiterverfolgt werden soll, zu klären.

Scoping-Termin

Um gemeinsam mit Behörden und den Trägern öffentlicher Belange sämtliche Umweltschutzbelange im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu erörtern sowie die notwendigen Untersuchungs-räume und -tiefen für die kommenden Planungsschritte frühzeitig festlegen zu können, ist die zeitnahe Durchführung eines Scoping-Termins beabsichtigt. Anschließend ist die Vergabe der erforderlichen Umweltgutachten für die Gesamtstrecke vorgesehen, deren Ergebnisse in die weiteren Planungen mit einfließen. Hierzu werden gesonderte Beschlüsse eingeholt.

Machbarkeitsstudie Rheinbrücke

Aufgrund der besonders komplexen Aufgabe einer neuen Rheinbrücke in - wie oben beschrieben - aus Umwelt- und Naturschutzsicht äußerst sensiblen Bereichen, ist für den PFA 17.1 die Vergabe einer Machbarkeitsstudie (MBS) 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 fachliche 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 kann derzeit noch kein genauer Zeitpunkt zur Durchführung der Studie genannt werden. Die erforderlichen Mehrstellenbedarfe werden im nächsten Stellplanverfahren angemeldet.

Für die Vergabe der MBS wird die Einholung eines gesonderten Beschlusses erforderlich.

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.

Standardisierte Bewertung

Die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes wird unter fortlaufender Einbindung der Zuwendungsgeber – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI), Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW) und Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) – im Rahmen einer Standardisierten Bewertung abgestimmt. Die genannte Vorzugslösung, die auf Grundlage einer technischen Planung inkl. Linienführung, Ausbaustandard, Lage der Haltestellen etc. in diesem Zuge bestimmt wurde, gilt derzeit als förderfähig.

Das VM NRW hat den entsprechenden 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 Anlage 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. Da die Verlängerung der Linie 7 bis Langel Teil des Gesamtprojektes Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln ist, würde das Ergebnis einer fehlenden Förderwürdigkeit auch die Finanzierung dieser Realisierung betreffen. Würde dann die Verlängerung der Linie 7 keinen eigenen ausreichenden Verkehrswert erreichen, was heute ohne zusätzliche Bebauung in Zündorf der Fall ist, besteht das Risiko einer Eigenfinanzierung durch die Stadt Köln, da eine Vorfinanzierung später nicht mehr durch eine Förderung abgelöst werden kann.

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 MBS starten. Im Rahmen der Studie sind die Kosten der Umsetzung für den erforderlichen Planungsbeschluss zu ermitteln.
- Es liegen für die Rhein- und Siegbrücke 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 ge-

nerell dementsprechend aufzupreisen. Aus der Baupreientwicklung ergibt sich bis Ende 2021 bereits eine Steigerung von ca. 30 %.

Für die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes sind die tatsächlichen Planungskosten nicht relevant, da in die Standardisierte 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. Da die Förderung der Planungskosten aus dem GVFG erst nach Fertigstellung der Lph. 4 beantragt werden kann, muss die Planung bis Lph. 4 ohnehin zunächst kommunal finanziert werden.

Seitens der KVB und des RSK wurden Anfang 2022 zwei Anträge zur Förderung von Planungskosten bis Lph. 4 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.

Die Verwaltung geht in Abstimmung mit dem RSK und der Stadt Bonn auf Basis der in der Standardisierten Bewertung geschätzten Baukosten derzeit für die Planung der Linie 17 von folgenden Kostenorientierungswerten für Grundleistungen gemäß HOAI bis einschließlich Lph. 4 aus (Preisstand 2021):

Verkehrsanlagen Linie 17	4,1 Mio. €
Rheinbrücke:	4,7 Mio. €
Siegbrücke:	2,4 Mio. €
<u>Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB)</u>	<u>0,7 Mio. €</u>
Summe (netto)	11,9 Mio. €

Aufgrund der bereits an die KVB übertragenen Planung der PFA 7.1 und 7.2 sind die entsprechenden Kosten in dieser Aufstellung nicht enthalten. Ebenso wenig sind im o. g. Kostenansatz die Planungskosten für die MBS 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 Gutachten/Leistungen für erforderlich gehalten und mit einer Kostenhöhe von insgesamt 2,9 Mio. € (netto) veranschlagt:

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

Es wird darauf hingewiesen, dass die genannten Werte und die genannten Gutachter*innenleistungen eine erste Orientierung für den zu erwartenden Aufwand darstellen. Die tatsächlich entstehenden Kosten und Anzahl der Fachgutachter*innen werden im weiteren Projektfortgang regelmäßig aktualisiert.

Projektanmeldung für die Landes- und Bundesförderung (Aufnahme in ÖPNV-Bedarfsplan)

Die drei ÖPNV-Aufgabenträger RSK, Stadt Bonn und Stadt Köln haben den Regionalrat per Schreiben vom 20.01.2022 (siehe Anlage 3) 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 NRW beschlossen. Diese Aufnahme ist Voraussetzung für die Inangriffnahme der nächsten Planungsleistungen.

2. Organisationsstruktur und Kostenaufteilung

Im Folgenden werden die zwischen den drei Beteiligten 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 RSK, 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 (auch bei stufenweiser Realisierung);
- Definition der Zuständigkeiten;
- Definition eines nachvollziehbaren und fairen Kostenschlüssels.

Auf Grundlage der vorliegenden Beschlussfassung ist beabsichtigt, beim RSK kurzfristig eine Gesamtprojektleitung mit folgenden Aufgabenbereichen aufzubauen:

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

Unterhalb der Gesamtprojektleitung werden Teilprojektleitungen für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte angesiedelt (siehe Abbildung 2).

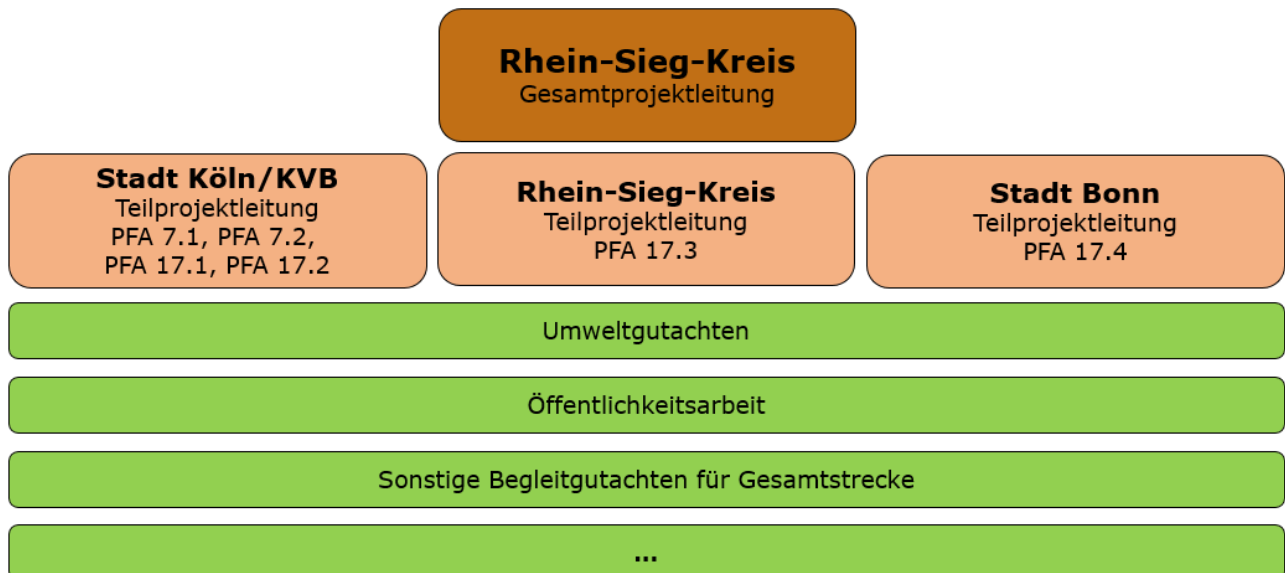


Abbildung 2: Organisationsstruktur

Es wird offengehalten, die Gesamtprojektleitung zu einem späteren Zeitpunkt nach einvernehmlicher Abstimmung der Projektpartner*innen in eine noch zu schaffende regionale Planungsgesellschaft zu überführen.

Kostenaufteilung

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 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 Gestaltungshöhe 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 der Haltestellen,
- Planung der Streckenabschnitte.

Erste Überlegungen der Beteiligten sehen vor, dass die Kosten für die beiden Brückenbauwerke teilweise gemeinsam finanziert werden. Der Kostenanteil soll auf den RSK und Stadt Bonn bzw. den RSK und Stadt Köln aufgeteilt werden (jeweils 50 %):

- Rheinbrücke als entscheidendes Verbindungsbauwerk zwischen Stadt Köln und RSK;
- Siegbücke als entscheidendes Verbindungsbauwerk zwischen Stadt Bonn und RSK.

Von den Projektbeteiligten mit jeweils einem Drittel des Anteils gemeinsam finanziert werden, sollen die Kosten für Arbeiten in Bezug auf das Gesamtprojekt, wie zum Beispiel:

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

Dementsprechend würden auf die Stadt Köln bis einschließlich Lph. 4 die folgenden Anteile der o. g. Planungskosten für Grundleistungen gemäß HOAI sowie der darüber hinausgehenden begleitenden Gutachten/Leistungen entfallen (Planungskosten für die Verlängerung der Linie 7 sowie diese für die MBS zur Rheinbrücke sind nicht enthalten):

Verkehrsanlagen Linie 17 (Anteil: nach Streckenlänge):	0,7 Mio. €
Rheinbrücke (Anteil: 1/2)	2,4 Mio. €
UVS, LPB (Anteil: 1/3)	0,2 Mio. €
Leistungen mit Bezug auf Gesamtprojekt (Anteil: 1/3)	1,0 Mio. €
Summe (netto)	4,3 Mio. €

Im aktuellen Haushaltsplan der Stadt Köln, im Produktbereich 12 – Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV, in Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze sind für die Stadtbahnplanung Bonn-Niederkassel-Köln investive Mittel in 2023 in Höhe von 1,6 Mio. € sowie 2024 in Höhe von 3,2 Mio. € und in 2025 in Höhe von 4 Mio. € eingestellt.

3. Zusammenfassung und Ausblick

Das Projekt Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln stellt aufgrund der regionalen Wirkung einen wichtigen Baustein zur Verkehrswende dar. Eine Stadtbahnverbindung von Köln, rechtsrheinisch über Niederkassel bis Bonn, schafft ein neues, attraktives ÖPNV-Angebot für die bisher nur durch Buslinien erschlossenen Gemeinden.

Die Beauftragung zur Erstellung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den drei Projektbeteiligten RSK, Stadt Bonn und Stadt Köln, stellt die Grundlage für die weitere Planung dar. Mit einer geschlossenen Verwaltungsvereinbarung können dann die nächsten Schritte, wie z. B. der Vergabe von Gutachten zur Grundlagenermittlung 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 2030 realisiert werden. Zu dem Abschnitt der Rheinquerung kann jedoch derzeit noch keine valide Zeitschiene genannt werden.

Die Vorlage ist mit den drei Projektbeteiligten abgestimmt. Im RSK und der Stadt Bonn werden zeitlich parallel entsprechende Vorlagen in die jeweils zuständigen politischen Gremien eingebracht.

4. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen und einen Beitrag zur Klimaneutralität bis 2035 zu leisten. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt alternative Verkehrsangebote und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

5. Begründung der Dringlichkeit

Die Inhalte dieser Vorlage zum Projekt Stadtbahnlinie Bonn-Niederkassel-Köln inklusive der Verknüpfung mit der Linie 7 im rechtsrheinischen Kölner Süden sollen zeitlich auch in die zuständigen politischen Gremien des Rhein-Sieg-Kreises, der Städte Bonn und Niederkassel eingebracht werden. Hierzu war ein sehr hoher und intensiver Abstimmungsaufwand notwendig, der bis jetzt andauerte. Um die nahezu zeitgleichen Einbindungen aller politischen Gremien sicherzustellen und das Projekt möglichst nahtlos nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie und Standardisierten Bewertung fortführen zu können, ist das Einbringen der Vorlage zum jetzigen Zeitpunkt geboten.

Anlagen

- Anlage 1: Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 2: Standardisierte Bewertung (Erläuterungsbericht und Formblätter)
- Anlage 3: Anschreiben an Regionalrat vom 20.01.2022