

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Stadtbahnvorhaben Köln - Niederaußem: Grundsatzbeschluss zur Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	23.11.2021
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	06.12.2021
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	13.12.2021
Verkehrsausschuss	18.01.2022

Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss begrüßt die neuen Erkenntnisse aus der Vorstudie zur Stadtbahnstrecke Widdersdorf - Brauweiler - Niederaußem.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt im Hinblick auf die in der Begründung dargelegten Erläuterungen die Verwaltung, das Stadtbahnvorhaben Köln - Niederaußem zügig weiter zu verfolgen und die Vergabe einer **Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4** – ausgehend von der Haltestelle „Bocklemünd“ – in Abstimmung mit dem Rhein-Erft-Kreis vorzubereiten. Die Verwaltung soll anschließend eine Vorlage zur Bedarfsfeststellung der Machbarkeitsstudie vorlegen. Die Durchführung des Vergabeverfahrens soll – vorausgesetzt, dass keine förderschädlichen Ausschlussgründe entgegenstehen – durch die Stadt Köln erfolgen. Voraussetzung für die weitere Umsetzung ist ein gleichlautender Beschluss des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises sowie eine Bekräftigung des in dieser Vorlage beschriebenen Vorgehens durch die politischen Gremien der Städte Bergheim und Pulheim.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Rhein-Erft-Kreis einen Vorschlag für die Struktur einer Projektkoordination auszuarbeiten.
4. Die Verwaltung wird zudem beauftragt, eine Verwaltungsvereinbarung zur Kostenteilung mit dem Rhein-Erft-Kreis auszuarbeiten, die den Zeitraum ab Beginn der Machbarkeitsstudie bis zur Fertigstellung und Präsentation im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abdeckt, und der Politik im Zuge der Vorlage zur Bedarfsfeststellung der Machbarkeitsstudie vorzulegen. Die Aufteilung erfolgt gemäß der in der Begründung genannten Prozentsätze.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretungen uneingeschränkt zustimmen.

Alternative:

Keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Hintergrund

Der Verkehrsausschuss der Stadt Köln hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 23.01.2018 damit beauftragt, die bisherigen Untersuchungen zur Trassenführung der Anbindung von Köln-Widdersdorf an das Stadtbahnnetz soweit erforderlich zu aktualisieren und die beiden Varianten zur Verlängerung der Linie 1 von der Haltestelle „Weiden West“ oder der Linie 4 von der Haltestelle „Bocklemünd“ zu bewerten (vgl. Vorlagen-Nr. AN/0044/2018). Zuvor hatten sowohl die Bezirksvertretung Lindenthal zur Verlängerung der Linie 1 am 02.02.2015 (vgl. Vorlagen-Nr. AN/0145/2015) als auch die Bezirksvertretung Ehrenfeld zur Verlängerung der Linie 4 am 30.01.2017 (vgl. Vorlagen-Nr. AN/0119/2017) entsprechende Beschlüsse gefasst.

Der Rhein-Erft-Kreis trat im Frühjahr 2018 mit dem Wunsch an die Stadt Köln heran, die Trassenüberlegungen auf Kölner Stadtgebiet mit den Möglichkeiten einer Trassierung für eine Stadtbahnverlängerung in die Stadtgebiete Pulheim und Bergheim hinein zu verknüpfen. Bevor jedoch eine gemeinsame Machbarkeitsstudie beauftragt werden kann, in der der gesamte Bereich eines möglichen Streckenneubaus vertieft untersucht werden soll, sollte unter Federführung des Rhein-Erft-Kreises in Abstimmung mit den Städten Köln, Pulheim und Bergheim – nachfolgend Projektpartner genannt – eine gemeinsame Vorstudie beauftragt werden. Bei der Erstellung der Vorstudie wurden die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), die Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH (REVG) sowie die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) mit ihrer jeweiligen Expertise beteiligt.

Die Erarbeitung der Vorstudie wurde im Frühjahr 2019 begonnen und dann nach rund zweijähriger Bearbeitungszeit im Frühjahr 2021 abgeschlossen.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Am 17.02.2021 haben die Projektpartner die Ergebnisse der Vorstudie zum Stadtbahnvorhaben Köln - Niederaußem in einer gemeinsamen, digitalen Informationsveranstaltung ihren politischen Gremien vorgestellt. Seitdem steht die Vorstudie auch der Öffentlichkeit in der Lang- und Kurzfassung auf den Projektwebsites unter www.rhein-erft-kreis.de/stadtbahnvorhaben und unter www.stadt-koeln.de/stadtbahn-niederaußem zur Ansicht und zum Herunterladen bereit. Weitere Angebote zur Beteiligung der Bürger*innen sowie weitere Projektinformationen wurden seither sukzessive hinzugefügt.

In einer insgesamt sechs Wochen andauernden „Blitz-Befragung“ hatten die Bürger*innen der Städte Bergheim, Pulheim und Köln – hier vor allem im Stadtteil Widdersdorf – vom 11.06. bis zum 25.07.2021 die Möglichkeit, Impulse und Anregungen zum Stadtbahnvorhaben zu geben. Insgesamt beteiligten sich rund 4.500 Bürger*innen. Davon gaben zur Frage 8: „Welche Ideen und Wünsche haben Sie für die Machbarkeitsstudie zum Stadtbahnvorhaben Köln – Niederaußem? Was möchten Sie der Politik mit auf den Weg geben?“ 2.116 Bürger*innen eine Anregung ab. Diese Ideen haben die Projektpartner jeweils in ihrem Zuständigkeitsbereich geprüft und bewertet. Die zusammengefassten Ergebnisse der Blitz-Befragung sind der entsprechenden Präsentation (vgl.

Download „Präsentation der Ergebnisse der Blitz-Befragung am 14.09.2021“, S. 16 – 23) auf den zuvor genannten Projektwebsites zu entnehmen. Auf den Seiten 31 und 32 der Präsentation ist das methodische Vorgehen bei der Bearbeitung der Anregungen erläutert.

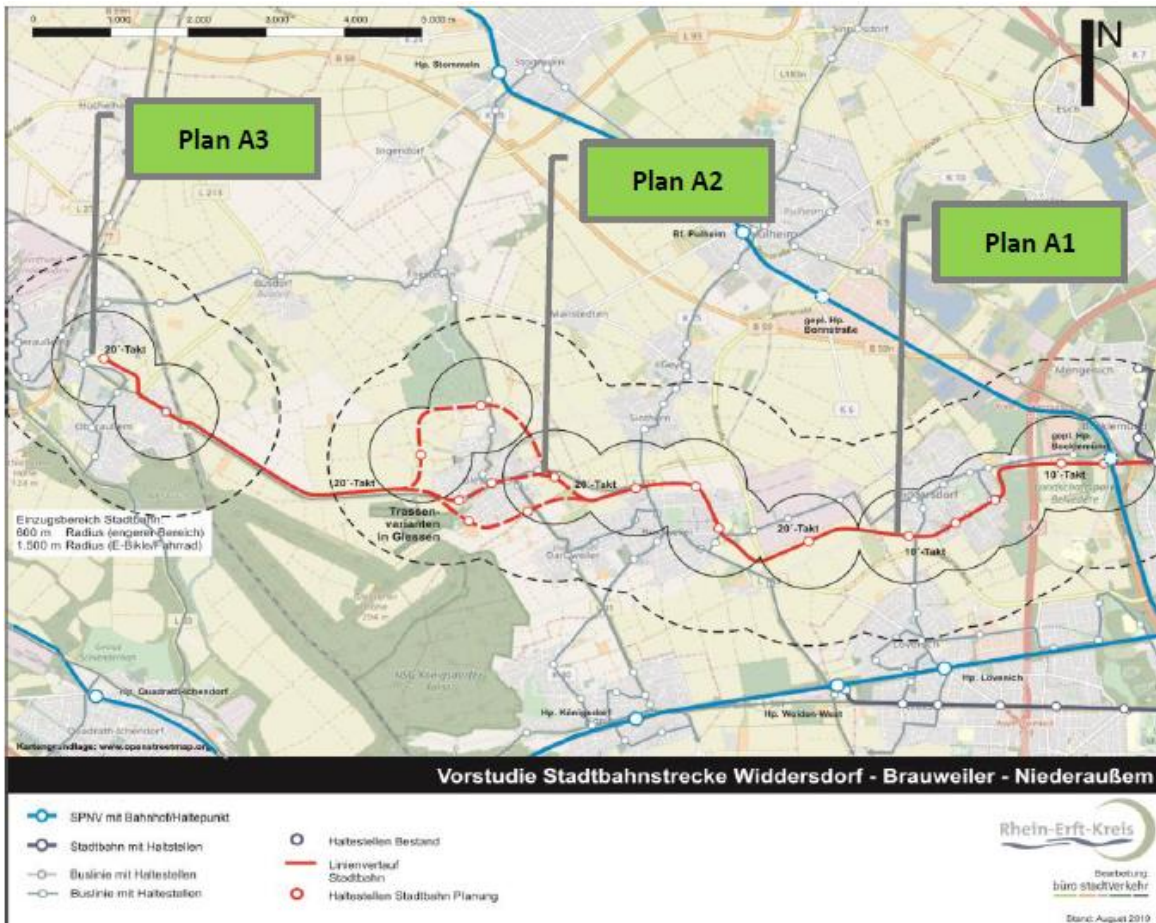
Am 14.09.2021 haben die Projektpartner die Bürger*innen zu einer digitalen, konsultativen Informationsveranstaltung eingeladen. Hierbei wurden die Ergebnisse der Vorstudie und der Blitzbefragung vorgestellt. Insgesamt haben mehr als 600 Zuschauende die Veranstaltung verfolgt und hierbei rund 150 Eingaben (Fragen, Anregungen, Kommentare) formuliert.

Die Fragen und Anregungen wurden im Nachgang an die Veranstaltung durch die zuständigen Projektpartner beantwortet und ebenfalls auf den Projektwebsites online gestellt.

Ergebnisse der Vorstudie

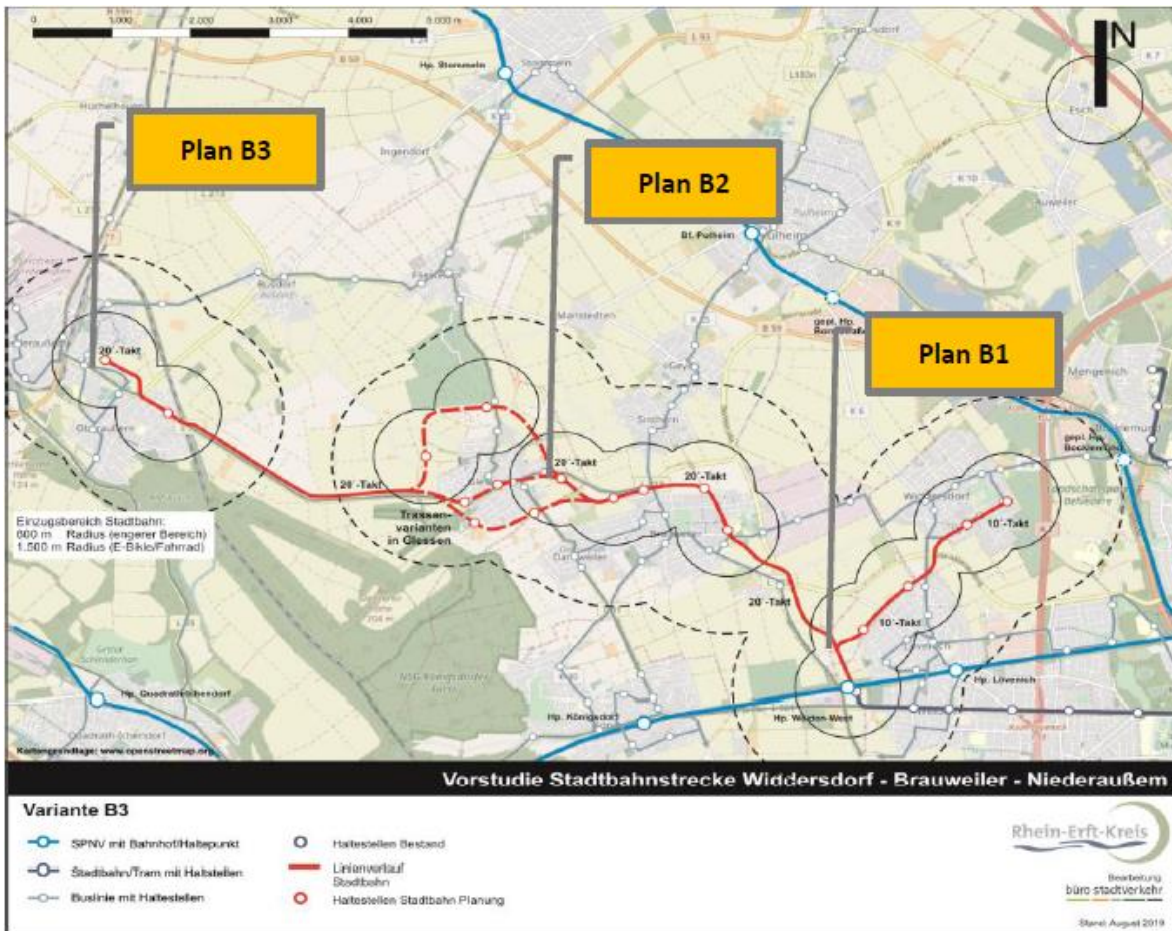
Ziel der Vorstudie war es, auf Basis einer vorläufigen Nutzen-Kosten-Abschätzung zwei mögliche Trassenführungen und Betriebskonzepte mit einem positiven Nutzen-Kosten-Indikator (Wert größer als 1,0) abzuleiten, ohne dabei in Konkurrenz zu geplanten Schienenprojekten wie der „S-Bahn 6 Köln – Pulheim – Mönchengladbach“ zu treten. Als Ausgangspunkte der Vorstudie dienten die möglichen Verlängerungen der Linie 4 von der Haltestelle „Bocklemünd“ sowie der Linie 1 von „Weiden West“ jeweils bis nach Widdersdorf. Eingegrenzt wurde der Untersuchungsbereich zudem von den beiden Schienenstrecken von Köln über Pulheim nach Grevenbroich sowie von Köln nach Horrem bzw. Düren. Westlich endete der Untersuchungsraum an den Stadtgrenzen von Rommerskirchen, Bedburg sowie Elsdorf. Somit erstreckte sich der Untersuchungsbereich auf die Städte Köln, Pulheim und Bergheim.

Auf dieser Grundlage wurden in der Vorstudie folgende sechs Planfälle ausgehend von den Stadtbahnhaltestellen „Bocklemünd“ bzw. „Weiden West“ über Brauweiler, Dansweiler, Glessen, Oberaußem und Niederaußem identifiziert und untersucht. Die Planfälle A1 (bis Widdersdorf), A2 (bis Glessen) und A3 (bis Niederaußem) stellen die möglichen Verlängerungen der Stadtbahnlinie 4 dar.



Quelle: Kurzfassung der Vorstudie, S. 4, abrufbar auf den o. g. Websites der Projektpartner

Die Planfälle B1 (bis Widdersdorf), B2 (bis Widdersdorf bzw. Glessen) und B3 (bis Widdersdorf bzw. Niederaußem) stellen die möglichen Verlängerungen der Stadtbahnlinie 1 mit einer Splitting der Linie westlich von Köln dar.



Quelle: Kurzfassung der Vorstudie, S. 4, abrufbar auf den o. g. Websites der Projektpartner

Bei den Fahrten zwischen Köln-Widdersdorf und der Kölner Innenstadt wird gemäß dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln ein 10-Minuten-Takt zugrunde gelegt. Dagegen bildet für die Fahrten von Bergheim-Niederaußem bzw. Pulheim-Brauweiler in Richtung Köln ein 20-Minuten-Takt die Grundlage. Für die Splitting der Linie 1 in den Varianten B2 und B3 stehen gemäß Fahrplan somit nicht genügend Fahrten ab der Haltestelle „Weiden West“ zur Verfügung. Dies bedeutet, dass die Verstärkerfahrten, die an der Haltestelle „Junkersdorf“ enden, künftig bis „Weiden West“ und in der Folge bis Pulheim-Brauweiler oder Bergheim-Niederaußem verlängert werden müssen.

Daher ergeben sich folgende Leistungsdaten:

Zusammenstellung der Leistungsdaten der Planfälle							
		Planfall A1	Planfall A2	Planfall A3	Planfall B1	Planfall B2	Planfall B3
Mehraufwand an Leistungen							
Zugkm Werktag/a	km/a	197.866,0	341.058,5	531.114,0	203.073,0	483.006,4	681.405,8
Zugkm Samstag/a	km/a	40.310,4	69.482,4	108.201,6	41.371,2	96.002,4	134.721,6
Zugkm Sonntag/a	km/a	32.284,8	55.648,8	86.659,2	33.134,4	76.888,8	107.899,2
Summe Zugkm/a	km/a	270.461,2	466.189,7	725.974,8	277.578,6	655.897,6	924.026,6

Quelle: Kurzfassung der Vorstudie, S. 3, abrufbar auf den o. g. Websites der Projektpartner

Für die möglichen Trassen bis Widdersdorf werden in der Vorstudie jeweils rund 132 Millionen Euro im Planfall A1 bzw. rund 73 Millionen Euro im Planfall B1 ermittelt. Dies liegt vor allem daran, dass die notwendigen unterirdischen Bauwerke zur Querung der Schienenstrecken von Köln über Pulheim nach Grevenbroich oder von Köln nach Horrem bzw. Düren sowie der Autobahn A 1 auf dem Kölner Stadtgebiet errichtet werden müssen. Für die Planfälle bis Niederaußem ergeben sich aufgrund der

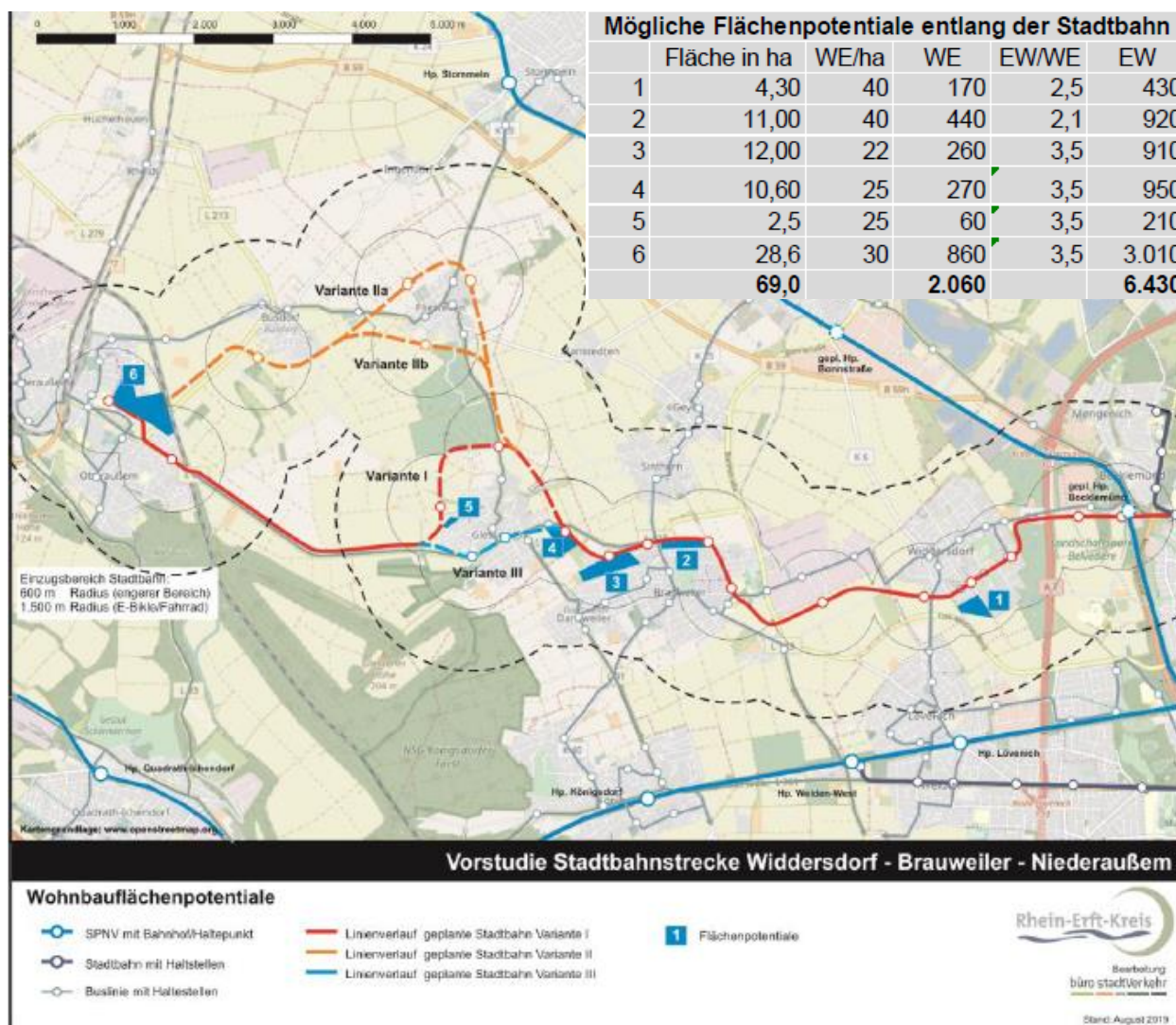
geplanten Stadtbahnstrecke je nach Planfall A2 oder A3 Kosten von bis zu 330 Millionen Euro und von bis zu 286 Millionen Euro für die Planfälle B2 oder B3.

Leistungen	Kosten für die Infrastruktur (Preisstand: 2019)					
	Planfälle					
	Planfall A1	Planfall A2	Planfall A3	Planfall B1	Planfall B2	Planfall B3
	in Tsd. EUR					
Summe	94.197,9	156.611,9	235.258,9	52.035,5	119.460,5	204.309,5
Planungskosten (18%) ²	16.955,6	28.190,1	42.346,6	9.366,4	21.502,9	36.775,7
Nettosumme	111.153,5	184.802,0	277.605,5	61.401,9	140.963,4	241.085,2
MwSt. (19%)	21.119,2	35.112,4	52.745,0	11.666,4	26.783,0	45.806,2
Bruttosumme	132.272,7	219.914,4	330.350,5	73.068,2	167.746,4	286.891,3
Länge der Stadtbahnstrecken in km	3,8	9,3	16,6	3,9	9,6	16,9
Kosten pro km Stadtbahn (netto u. ohne Planungskosten) in Tsd. EUR	24.789	16.840	14.172	13.342	12.444	12.089

Quelle: Kurzfassung der Vorstudie, S. 7, abrufbar auf den o. g. Websites der Projektpartner

Darüber hinaus werden in der Vorstudie Verkehrsverlagerungseffekte ermittelt. Beispielsweise werden für den Planfall A1 bis Widdersdorf rund 8.500 km pro Tag als eingesparte Betriebsleistungen im motorisierten Individualverkehr ermittelt. Für den Planfall A3 resultieren hieraus rund 42.500 km. Diese Effekte werden vergleichbar auch für die Planfälle B1 bis B3 erreicht.

Die Vorstudie legt nach Abstimmung mit den Kommunen zugrunde, dass entlang der möglichen Stadtbahnstrecke folgende Wohnbauflächen künftig planungsrechtlich gesichert und folglich auch realisiert werden. Für die Planfälle A1 und B1 werden hiernach rund 170 Wohneinheiten (Fläche 1) entwickelt. Für die Planfälle A2 und B2 werden rund 1.140 Wohneinheiten (Flächen 1 - 4) und für die Planfälle A3 und B3 rund 2.060 Wohneinheiten (Flächen 1 - 6) als Zielgröße ermittelt.



Quelle: Langfassung der Vorstudie, S. 55, abrufbar auf den o. g. Websites der Projektpartner

Bei der Zusammenstellung der Nutzen und Kosten für die jeweiligen Planfälle ergeben sich unter Beachtung der Wohnbaupotentiale und unter Voraussetzung einer 30 %-igen Baukostensteigerung für das Stadtbahnvorhaben folgende vorläufige Nutzen-Kosten-Indikatoren:

Planfälle zur Linie 4			Planfälle zur Linie 1		
A1	A2	A3	B1	B2	B3
0,1	0,7	1,1	-0,4	0,2	0,6

Demnach erreicht nur der Planfall A3 (Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis Niederaußem) im Gegensatz zu den übrigen Planfällen einen vorläufigen Nutzen-Kosten-Indikator von über 1. Sie wäre damit als einzige Variante zuschussfähig und damit realistisch realisierbar.

Fazit der Vorstudie

Gemäß der vorliegenden Vorstudie ist eine Stadtbahn von Köln in Richtung Niederaußem verkehrlich und siedlungsstrukturell grundsätzlich sinnvoll und machbar. Die Vorstudie legt hier zugrunde, dass in den drei Städten Köln, Pulheim und Bergheim zukünftig Baugebiete in räumlicher Nähe zur möglichen Stadtbahntrasse ausgewiesen werden. Diese Flächen sind teilweise bereits im Regionalplankonzept enthalten oder sollen in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln im Rahmen des weiteren Regionalplanverfahrens nachgemeldet werden. So könnten die Städte der Nachfrage nach zusätzlicher Siedlungsfläche gerecht werden und mit insgesamt rund 2.060 Wohneinheiten auch für zusätzliche Nachfragepotenziale der Stadtbahn sorgen, wie es der Gutachter in der Vorstudie darstellt.

Die zusätzlichen Aufsiedlungen entlang der möglichen Stadtbahnstrecke sind eine notwendige Grundvoraussetzung für die Stadtbahnerweiterung und müssen zwingend parallel umgesetzt werden.

Aus der Nachfrageabschätzung der Vorstudie ergeben sich darüber hinaus große, positive Verkehrsverlagerungseffekte für die Planfälle, die bis Niederaußem untersucht wurden.

Die Vorstudie stellt auch dar, dass die kostenintensiven Bauwerke auf dem Gebiet der Stadt Köln errichtet werden müssen. Daher werden für die Planfälle, die bis Widdersdorf identifiziert wurden, sehr geringe vorläufige Nutzen-Kosten-Indikatoren ermittelt.

Die Empfehlung der Vorstudie lautet daher, dass eine möglichst weitlaufende Stadtbahnverbindung im Siedlungskorridor Niederaußem, Oberaßem, Glessen, Dansweiler, Brauweiler und Widdersdorf weiterhin untersuchungswürdig ist.

Die Vorstudie zeigt zudem, dass eine Verlängerung der Linie 4 gegenüber der Linie 1 einen signifikant größeren Mehrwert erzeugen könnte, wie es durch die deutliche Differenz bei den vorläufigen Nutzen-Kosten-Indikatoren der jeweiligen Gesamtstrecke der Planfälle A3 und B3 sichtbar wird. Die Linie 1 stellt daher aufgrund der deutlich unter 1,0 liegenden vorläufigen Nutzen-Kosten-Indikatoren keine weiterzuverfolgende Alternative dar.

Die Verwaltungen der Stadt Köln und des Rhein-Erft-Kreises gehen auf dieser Grundlage davon aus, dass für eine Verlängerung der Linie 1 keine Fördermittel durch Land und Bund akquiriert werden können. Folglich würde eine parallele Untersuchung der Verlängerung der Linie 1 absehbar finanzielle Nachteile für die Stadt Köln und den Rhein-Erft-Kreis als den zuständigen Aufgabenträgern bedeuten.

Die Vorstudie stellt jedoch noch keine abschließende Untersuchung dar. Sie liefert vielmehr wichtige Hinweise und Grundlagen dafür, welche Bereiche in einer größeren und deutlich aufwändigeren Machbarkeitsstudie detaillierter untersucht werden sollten.

Aus Sicht der Verwaltungen sprechen neben den skizzierten Untersuchungsergebnissen der Vorstudie folgende weitere Gründe für eine Anbindung an die Linie 4:

- Kürzere Fahrzeit zum Kölner Neumarkt (als Referenzhaltestelle).
- Künftiger Verknüpfungsbahnhof Bocklemünd mit der S 6 (Köln – Pulheim - Grevenbroich – Mönchengladbach): Dadurch zahlreiche neue Zielpunkte im ÖPNV mit attraktiven Reisezeiten.
- Keine Splittung der Linie 4 wie bei der Linie 1 notwendig, dadurch:
 - Geringerer Betriebsaufwand,
 - Einfachere Taktung.

Im Bereich von Bergheim-Glessen konnte im Rahmen der Vorstudie noch keine finale Trassenführung identifiziert werden. Diese soll im Rahmen der Machbarkeitsstudie gefunden werden.

Auch wird die vorgeschlagene Trassenführung in Pulheim-Brauweiler von einem Teil der Bürger*innen kritisiert, sodass die Machbarkeitsstudie hier Alternativvarianten miteinbeziehen soll.

Ausblick auf die Inhalte der Machbarkeitsstudie

In der Machbarkeitsstudie soll der mit dem besten vorläufigen Nutzen-Kosten-Indikator aus der Vorstudie hervorgegangene Planfall A3 zur Verlängerung der Linie 4 durch vertiefende Trassenstudien in Anlehnung an die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI; Leistungsphasen 1 und 2) untersucht werden. Die Planfälle A1 und A2 werden als Realisierungsstufen des Planfalles A3 betrachtet. Neben den Varianten sollen im Bereich von Bergheim-Glessen auch alternative Linienführungen geprüft werden, die im Rahmen der Blitz-Befragung eingebracht wurden.

Diese lauten wie folgt:

- Auf dem Gebiet der Stadt Bergheim:
 - a. Führung der Stadtbahn durch Glessen unter Beachtung der Lärmauswirkungen statt um Glessen,
 - b. Stadtbahnanbindung der Stadtteile Büsdorf und Fliesteden sowie
 - c. Prüfung eines optimalen Endpunktes in Niederaußem, auch im Hinblick auf eine spätere Ausbauplanung.
- Auf dem Gebiet der Stadt Pulheim:
 - a. Alternative Führungen in Brauweiler (nicht über die Helmholtzstraße),
 - b. Führung der Stadtbahn durch die Ortsmitte von Brauweiler,
 - c. Bessere Anbindung von Dansweiler durch die Stadtbahn,
 - d. Bessere Anbindung von Sinthern durch die Stadtbahn sowie
 - e. Prüfung einer Endstelle am Schulzentrum Brauweiler.
- Auf dem Gebiet der Stadt Köln:
 - a. Bessere Einbindung der WDR-Studios an die Stadtbahn,
 - b. Prüfung einer durchgehenden U-Bahn von Bocklemünd bis westlich von Widdersdorf oder alternativ Trogstrecke in Widdersdorf sowie
 - c. Prüfung einer Haltestelle im Bereich der Einmündung Freimersdorfer Weg/Hauptstraße/Unter Linden zur besseren Erschließung des Nordens von Widdersdorf.

Aus dieser Vielzahl von alternativen Linienführungen wird im Rahmen einer Bewertungsmatrix die sinnvollste Variante für die einzelnen Abschnitte im Hinblick auf Nachfrage, Umwelteingriffe, Kosten und andere Indikatoren gewählt. Aus den Ergebnissen der Blitz-Befragung haben sich weitere Anregungen ergeben (vgl. Folie 32 der o. g. Präsentation: „Anregungen, die als Prüfpunkte in die Machbarkeitsstudie aufgenommen werden“). Diese spiegeln sich in den derzeit vorgesehenen, nachfolgend beispielhaft aufgeführten Arbeitsschritten der Machbarkeitsstudie wider:

- Betriebskonzept mit Fahrplanraster und Anzahl der Fahrzeuge,
- Festlegung der Haltestellen,
- Ökologische Bewertung der Trassenführung anhand der Standards gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung,
- Trassenstudie und Kostenschätzung,
- Betriebskosten,
- Anpassungsbedarf der Buslinien,
- Nutzen-Kosten-Bewertung,
- Stufenkonzept mit möglichen Realisierungszeiträumen und Entwicklungsmöglichkeiten,
- Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen infolge Stadtbahnbetrieb auf Anwohnende und Umwelt,
- Identifikation von weiteren, möglichen Siedlungserweiterungen sowie
- Identifikation von begleitenden Untersuchungen wie Radwegekonzepte.

Die Projektpartner stimmen darin überein, dass zur Koordination der Arbeiten zur Machbarkeitsstudie und deren Begleitung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung externe Beratungsleistung hinzugezogen werden muss. Diese kann gegebenenfalls im Rahmen der Machbarkeitsstudie ebenfalls gefördert werden.

Die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung wird derzeit überarbeitet. Mit der Vorlage zur Bedarfsfeststellung der Machbarkeitsstudie kann hierzu der aktuelle Sachstand gegeben werden.

Ausblick auf den Zeitplan zur Machbarkeitsstudie

Voraussetzung für die weitere Umsetzung ist ein gleichlautender Beschluss des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises sowie eine Bekräftigung des in dieser Vorlage beschriebenen Vorgehens durch die politischen Gremien der Städte Bergheim und Pulheim.

Nach Entscheidung zur vertieften Untersuchung der Linie 4 werden unter anderem die Leistungsbeschreibung der Machbarkeitsstudie, die Verwaltungsvereinbarung und das Organisationsmodell vorbereitet und mit der Vorlage zur Bedarfsfeststellung zur Machbarkeitsstudie voraussichtlich im 1. Halbjahr 2022 den politischen Gremien der Stadt Köln und des Rhein-Erft-Kreises als den beiden zuständigen Aufgabenträgern parallel zur Abstimmung vorgelegt.

Nach dem jeweiligen Beschluss dieser politischen Gremien wird die Verwaltung der Stadt Köln in Abstimmung mit den Projektpartnern die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie durchführen, sofern keine förderschädlichen Ausschlussgründe entgegenstehen. Die Machbarkeitsstudie soll hierbei zunächst ausgeschrieben und voraussichtlich im 2. Halbjahr 2022 beauftragt werden.

Die Verwaltungen gehen davon aus, dass der Bearbeitungszeitraum der Machbarkeitsstudie ca. 2 Jahre umfassen und die Machbarkeitsstudie somit voraussichtlich im 2. Halbjahr 2024 fertiggestellt wird.

In dieser Zeit ist auch eine umfassende Beteiligung der Bürger*innen in den jeweiligen Kommunen eingeplant. Die sogenannten Bürgermessen der Deutschen Bahn zum Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn im Jahr 2019 oder die Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zur Ost-West-Achse in Köln haben gezeigt, wie groß das Interesse der Öffentlichkeit ist, von Beginn der Planungen an eingebunden und gehört zu werden. Hierzu soll ein Konzept zur „Öffentlichkeitsbeteiligung während der Machbarkeitsstudie“ erarbeitet werden.

Verwaltungsvereinbarung

Entsprechend der geschätzten Baukosten werden die Kosten der Machbarkeitsstudie bis zur Fertigstellung und Präsentation im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Verhältnis von 60 % für den Rhein-Erft-Kreis und 40 % für die Stadt Köln aufgeteilt. Die Verwaltungen der beiden Aufgabenträger – Stadt Köln und Rhein-Erft-Kreis - werden hierzu eine entsprechende Vereinbarung ausarbeiten und der Politik im Zuge der Vorlage zur Bedarfsfeststellung der Machbarkeitsstudie zur Beschlussfassung vorlegen.

Fördermittel

Im Rahmen des Sofortprogramms Plus der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) hatte der Rhein-Erft-Kreis am 20.03.2020 einen Förderantrag auf Mittel aus dem Strukturstärkungsgesetz über 500.000 EUR eingereicht. Auf Nachfrage des NVR im Auftrag des Landes nach dem prognostischen Mittelbedarf für das Projekt „Machbarkeitsstudie für eine Stadtverbindung Niederaußem-Brauweiler-Widdersdorf mit Anschluss an die vorhandene Stadtbahn in Köln“ des Programms „Sofortprogramm-PLUS Land“ übermittelte der Rhein-Erft-Kreis dem NVR am 25.08.2021 einen zusätzlichen Mittelbedarf von 250.000 EUR. Diese Mittel sind für eine externe Projektleitung sowie Kommunikationsmaßnahmen (Öffentlichkeitsbeteiligung) erforderlich. Der Antrag und das Vorgehen waren zwischen den Projektpartnern abgestimmt. Im weiteren Ablauf des ZRR-Verfahrens wurden dem Rhein-Erft-Kreis sowohl der erste als auch der zweite Stern zugesprochen. Der für eine Förderung erforderliche dritte

Stern hängt nun von der Konkretisierung eines Förderzuganges ab. Ein Termin für eine abschließende Förderzusage der ZRR ist derzeit nicht absehbar. Möglicherweise kann hier in den Gremiensitzungen ein aktueller Sachstand berichtet werden.

Die Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen in Nordrhein-Westfalen sieht vor, dass Zuwendungen regelmäßig bis zu 90 % der anerkannten, zuwendungsfähigen, projektbezogenen Ausgaben betragen. Für den Rhein-Erft-Kreis als eine im Rheinischen Revier liegende Gebietskörperschaft ist auch eine Vollfinanzierung möglich.

Die Verwaltungen stehen in engem Austausch NVR, um prüfen zu lassen, inwieweit über die Förderung der ZRR ebenfalls Fördermittel für Kosten auf Kölner Stadtgebiet generiert werden können, da die Stadt Köln kein Teil des Rheinischen Reviers ist. Sollte eine Förderung durch die ZRR nicht möglich sein, wird die Verwaltung der Stadt Köln in Abstimmung mit dem NVR versuchen, ggf. anderweitig eine Förderung für den Streckenabschnitt auf Kölner Stadtgebiet zu erhalten. Ohne Fördermittel müssten die im Rahmen der Machbarkeitsstudie entstehenden, anteiligen Kosten aus Eigenmitteln finanziert werden.

Die Verwaltungen werden die voraussichtlichen Kosten der Machbarkeitsstudie in die Vorlage zur Bedarfsfeststellung der Machbarkeitsstudie einfließen lassen und, wie bereits beschrieben, voraussichtlich im 1. Halbjahr 2022 in die jeweiligen politischen Gremien einbringen.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt alternative Verkehrsangebote und bietet den Bürger*innen – vor allem auch dem täglichen Pendelverkehr zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Köln – 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.

Anlage

Öffentlichkeitsbeteiligung