

Stellungnahme zu einem Antrag öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	06.12.2021

Geplanter Ausbau des ÖPNV-Schienennetzes im Stadtbezirk Köln-Rodenkirchen Antrag der SPD-Fraktion Köln-Rodenkirchen auf Durchführung einer aktuellen Stunde in der Sitzung der Bezirksvertretung Rodenkirchen am 08.11.2021 (AN/2339/2021)

Die Verwaltung nimmt zu den angefragten Themen wie folgt Stellung:

Punkt 1 - Strecke Bonn-Beuel – Niederkassel – Köln-Zündorf/-Langel (Linie 17)

a. Wird eine Verbindung von Bonn-Beuel über Niederkassel nach Köln-Godorf trotz des erwarteten höheren Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) noch geplant?

Die Verwaltung hat in ihrer Mitteilung (Vorlagen-Nr. 2921/2021) über den Sachstand des Projektes „Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln (Linie 17) und Verknüpfung Linie 7“ informiert. Das Projekt beinhaltet die Verlängerung der linksrheinischen Stadtbahnlinie 17 mit einer Rheinquerung im Kölner Süden (Bereich nördl. Godorf / südl. Langel), rechtsrheinisch weiter über Niederkassel nach Bonn-Beuel sowie die Verlängerung der Linie 7 von Zündorf bis zu einem Verknüpfungspunkt mit der Linie 17 südlich von Langel.

Wie der Mitteilung zu entnehmen ist, hat sich der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) nach aktueller Berechnung aufgrund vieler neuer Projektbestandteile gegenüber der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2019 (NKI=1,06) geringfügig auf 1,05 verringert. Damit gilt das Projekt jedoch weiterhin als volkswirtschaftlich sinnvoll und ist damit grundsätzlich förderfähig.

Die Projektbeteiligten werden aus diesem Grund das Projekt weiter vorantreiben und – wie in der Mitteilung beschrieben – als nächsten Schritt mit den anderen Gebietskörperschaften ein Organisationsmodell und die Kostenverteilung für das weitere Vorgehen sowie einen Vorschlag zur Öffentlichkeitsbeteiligung ausarbeiten. Die Ergebnisse werden den politischen Gremien voraussichtlich im Frühjahr 2022 in einer Beschlussvorlage vorgelegt. Auch die Finanzierung und Beauftragung der weiteren Planungsleistungen (einschließlich begleitender Fachgutachten, z. B. in Bezug auf Umweltverträglichkeit, Schall und Artenschutz) werden noch zu beschließen sein.

b. Wenn die Rheinquerung von Köln-Godorf nach Niederkassel noch geplant ist: - Wie ist der Planungsstand der Anknüpfung dieser Stadtbahnlinie mit der Nord-Süd Stadtbahn?

Da die neue Stadtbahnlinie nach Bonn aus einer Verlängerung der vorhandenen Linie 17 hervorgeht, wird diese – wie gehabt – eine Verknüpfung mit der Nord-Süd Stadtbahn an der Haltestelle Bonner Wall haben.

- Gibt es bei der Verwaltung Personal bzw. eine Projektgruppe, die die Planung des Projekts dynamisch vorantreibt?

Gemäß Verwaltungsvereinbarung hat der Rhein-Sieg-Kreis für die Machbarkeitsstudie und Nutzen-

Kosten-Untersuchung die Federführung unter Beteiligung der Städte Köln und Bonn. Für die Belange der Stadt Köln ist hierbei aktuell das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung zuständig. Zur Vorbereitung des Beginns des Planungsprozesses wird jetzt in einem nächsten Schritt – wie oben beschrieben – zunächst ein Organisationsmodell unter den Beteiligten Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Bonn, der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und den betroffenen Ämtern der Stadt Köln (Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau und Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung) abgestimmt und die jeweiligen Planungsbeschlüsse eingeholt. Damit ist der Aufbau einer entsprechenden Projektgruppe zur weiteren Planung möglich.

c. Welche Position nehmen die Verwaltung der Stadt Köln und die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) in Bezug auf dieses Projekt ein?

Der Rhein-Sieg-Kreis treibt dieses Projekt federführend voran. Die Stadt Köln ist Aufgabenträger für den Abschnitt auf Kölner Stadtgebiet und neben der Stadt Bonn Beteiligte an dem Gesamtprojekt. Die Verwaltung nimmt Termine und Abstimmungen zusammen mit der KVB wahr, sodass auch diese eng am Prozess beteiligt ist.

Die Federführung zur Planung der Verlängerung der Linie 7 – in zwei Bauabschnitten - bis zum Verknüpfungspunkt mit der Linie 17 wurde der KVB bereits mit dem Ratsbeschluss am 10.09.2020 (Vorlagen-Nr. 0250/12020) übertragen. Die Organisation und jeweilige Position der Beteiligten im weiteren Prozessablauf wird zeitnah abgestimmt (vgl. Antwort zu b).

Punkt 2 - 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

a. Welche Gründe gab es für die zahlreichen Verzögerungen bis 2020?

Aufgrund von Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln vom 22. April 2016 konnten die Arbeiten nicht im Herbst 2016 beginnen, weil zunächst die Entscheidung des Oberlandesgerichts Münster abgewartet werden musste. Erst im Oktober 2017 konnte mit den Vorarbeiten begonnen werden. Die Verwaltung hat in einer Mitteilung (Vorlagen-Nr. 0368/2020) über den Sachstand informiert.

b. Warum müssen wir einen Baustopp seit Juni 2020 beobachten?

Die Stadtentwässerungsbetriebe Köln (StEB) haben Mitte 2020 den Neubau des Stauraumkanals auf der Bonner Straße fertiggestellt. Außerdem wurden Mitte 2020 die Ausgleichspflanzungen auf dem ehemaligen Tankstellengelände Ost am Verteilerkreis Köln abgeschlossen. Die Verwaltung hat das aufwändige und komplexe Vergabeverfahren für die Erd- und Straßenbauarbeiten im September 2020 gestartet, darüber wurde mit einer Mitteilung (Vorlagen-Nr. 3064/2020) berichtet.

Im Juni 2021 konnte der Auftrag für die Erd- und Straßenbauarbeiten erteilt werden, worüber im September 2021 im Rahmen einer Mitteilung berichtet (Vorlagen-Nr. 2476/2021) wurde. Weiterhin wurde vor dem Baubeginn am 29. September 2021 im Rahmen einer digitalen Veranstaltung über das Projekt ausführlich informiert. Die gezeigte Präsentation liegt dieser Mitteilung als Anlage bei.

Die Bauarbeiten der 3. Baustufe haben dann im September 2021 mit der Erstellung eines Bypasses am Verteilerkreis Militärring begonnen. Erst, wenn dieser fertiggestellt ist und der Verkehr von der Autobahn kommend Richtung Rheinufer abgeleitet werden kann, können die Hauptbauarbeiten auf der Bonner Straße beginnen.

Leider ist es zu Verzögerungen bei der Herstellung des Bypasses gekommen, denn dieser liegt im Bereich einer Wasserschutzzone II, bei der unter anderem die Trinkwassergewinnung zu berücksichtigen ist. Aus dieser sensiblen Lage ergeben sich Vorgaben, wie die, dass Straßenoberflächen nach deren Öffnung innerhalb eines Tages wieder verschlossen sein müssen. Hinzu kommt, dass bei bestimmten Witterungslagen (z.B. Regen und Frost) überhaupt keine Arbeiten erfolgen dürfen.

Im Weiteren wird die Umsetzung durch verstärkte Abstimmungen hinsichtlich Kampfmitteln aufgehalten.

- c. Weshalb wird immer noch eine so lange Bauzeit für eine ebenerdige Stadtbahn eingeplant?**
d. Wie lässt sich das Bauvorhaben beschleunigen bzw. welche Gründe sprechen gegen eine schnellere Inbetriebnahme?
e. Wann ist – nach heutigem Stand – die Inbetriebnahme geplant?

Eine lange Bauzeit ergibt sich bei einem solchen Großprojekt aus diversen Faktoren. Der Bau bzw. die Erweiterung der Stadtbahnlinie mit vier neuen Haltestellen ist mit der Sanierung der gesamten Bonner Straße kombiniert. Der Zeitplan sieht sowohl ein Ineinandergreifen der verschiedenen Gewerke bzw. auch eine bauliche Abfolge vor. Nach der Einrichtung der Umleitung beginnen der Oberflächenaufbruch und der Straßenbau. Im Anschluss erfolgen Gleis- sowie Haltestellenbau der Stadtbahnlinie. Zusätzlich wird die Bauphase in sieben Bauabschnitte unterteilt, um mögliche geringe Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Bevölkerung zu verursachen. Die Gesamtbauzeit der Hauptbaumaßnahme beträgt voraussichtlich 46 Monate und beginnt mit dem Baubeginn auf der Bonner Straße Anfang 2022.

- f. Aus welchem Grund wurde der P&R-Parkplatz am Verteilerkreis noch nicht gebaut?**

Der Rat hat die Verwaltung am 16. November 2016 beauftragt, die Planung der P+R-Palette auf Grundlage des Ergebnisses eines Architektenwettbewerbs und der Vorentwurfsplanung weiter zu verfolgen und die Maßnahme bis zur Ausschreibung vorzubereiten. Derzeit laufen die Vorbereitungen beim Stadtplanungsamt für den Satzungsbeschluss des Bebauungsplans, der als Grundlage für den Baubeginn erforderlich ist.

Punkt 3 - Stadtbahnanbindung Rondorf-Meschenich

Die Verwaltung hat in der Mitteilung „Stadtbahnanbindung Rondorf-Meschenich - Stand der Planung“ (Vorlagen-Nr. 2993/2021) ausführlich zum Planungssachstand der Stadtbahnanbindung nach Rondorf-Meschenich Stellung genommen. Ergänzend können zu den drei Fragen folgende Informationen gegeben werden:

- a. Warum sind die Untersuchungen zur Linienführung noch nicht abgeschlossen?**

Im Zuge der Gegenüberstellung der Alternativen und der Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange wurden weitere Untersuchungsbedarfe erkannt und angemeldet, die von den beauftragten Gutachtern noch abgearbeitet werden müssen. Aktuell gibt es beispielsweise zahlreiche Abstimmungen zu Umweltbelangen sowie insbesondere zur Wasserschutzzone II und dem Schutzgut Trinkwasser. Hier erfolgt derzeit eine genauere gutachterliche Betrachtung von möglichen Risiken und deren Auswirkungen auf die Trassierung.

- b. Wie sieht der aktuelle Zeit-/Maßnahmenplan aus?
Welche Möglichkeiten gibt es, die Verzögerungen zu kompensieren?**

Die Verwaltung hat in ihrer Mitteilung zur geplanten Öffentlichkeitsarbeit (Vorlagen-Nr. 3797/2021) auch über den aktuellen Projektsachstand informiert.

- c. Wann erfolgt die Inbetriebnahme der 4. Baustufe?**

Die Einholung des Ratsbeschlusses zur Entscheidung der Vorzugsalternative ist aktuell im Frühjahr 2022 vorgesehen. Dann wird auch zum weiteren zeitlichen Ablauf der Maßnahme berichtet.

Punkt 4 - Verlängerung der Gürtelbahn (Linie 13)

- a. Wie ist der derzeitige Planungsstand bei der Verlängerung der Linie 13 bis zum Bayenthalgürtel?**

Die Machbarkeitsstudie wird derzeit bearbeitet und soll voraussichtlich im Frühjahr 2022 abgeschlossen werden. Hierbei wurden in einem ersten Bearbeitungsschritt mehrere mögliche Varianten erarbeitet und unter anderem im Hinblick auf mögliche Konflikte, wie beispielsweise den Klettenberger Wochenmarkt und den Baumbestand entlang des Gürtels, hin untersucht. In der nächsten Bearbeitungsphase werden drei der zuvor betrachteten Varianten weiterverfolgt und

detaillierter untersucht. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit und ein Beschluss zur weiteren Planung für eine Vorzugsvariante soll in Jahr 2022 erreicht werden.

Punkt 5 - Ausbau des S-Bahn-Netzes im Stadtbezirk Köln-Rodenkirchen

b. Wie ist der derzeitige Planungsstand?

In Abstimmung mit dem Nahverkehr Rheinland kann die Verwaltung folgende Sachstände zu den angefragten Projekten der geplanten Linie S15 (Verbindung nach Euskirchen), S16 (Rheinquerung über Südbrücke; S-Bahn-Ring) und S17 (Verbindung nach Bonn) mitteilen:

Das Projekt „Westspange“, das Voraussetzung für alle drei S-Bahn-Linien ist und bei dem u. a. der Ausbau des Haltepunktes Köln-Hansaring sowie den Neubau der Haltepunkte Aachener Str., Klettenberg und Weißhausstr. vorgesehen ist, befindet sich momentan in der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphase 1+2 der HOAI). Der Abschluss der Vorplanung ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

Die Elektrifizierung und der Ausbau der Eifelstrecke von Hürth-Kalscheuren bis Kall (über Euskirchen) – als geplante Linie S15 – ist Teil einer gemeinsamen Planungsvereinbarung mit der Westspange und befindet sich daher ebenfalls aktuell in der Vorplanung, mit vrsl. Abschluss in 2023. Die DB befindet sich bereits im regelmäßigen Austausch mit den betroffenen Kommunen.

Für das Projekt „Linie S16“ mit dem Ausbau der Südbrücke und u. a. dem Neubau der Haltepunkte Bonner Wall, Deutzer Hafen und TH Campus wurde die Machbarkeitsstudie abgeschlossen und es wurden erste Gespräche hinsichtlich einer möglichen Finanzierung aufgenommen.

Auch bei dem Projekt zur geplanten Linie S17 nach Bonn wurde die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Das Projekt beinhaltet u. a. die Ergänzung der Strecke von Hürth-Kalscheuren bis Bonn Hbf um 1-2 weitere separate S-Bahn-Gleise und den entsprechenden Ausbau einzelner Haltepunkte auf der Strecke. Eine Finanzierung zur weiteren Planung liegt hierbei aktuell noch nicht vor.

Anlage

3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn - Präsentation zur Infoveranstaltung am 29.09.2021