

| | |
|---|------------|
| Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss | 08.09.2021 |
|---|------------|

öffentlich

| | |
|-------------|------------|
| Vorlage Nr. | 415/2021-7 |
| Stand | 14.07.2021 |

**Betreff Machbarkeitsstudie zum zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18,
Vorstellung der Ergebnisse**

Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beschließt,

1. die Ausführungen zur Machbarkeitsstudie „Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahnlinie 18 zwischen Brühl-Badorf und Bonn-Dransdorf“ zur Kenntnis zu nehmen,
2. die Verwaltung zu beauftragen, sich auf Grundlage dieser Machbarkeitsstudie gemeinsam mit den Verkehrsträgern an den weiteren Planungen zum zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18 zu beteiligen.

Sachverhalt

Die Trasse der Linie 18, der sog. Vorgebirgsbahn, ist zurzeit nicht durchgängig zweigleisig ausgebaut. Durch die teilweise lediglich eingleisig ausgebauten Streckenabschnitte ist der Betrieb begrenzt, eine kurzfristige stabile Erhöhung der Kapazitäten (z.B. durchgängiger 10-Minuten-Takt) ist damit nach Auskunft der Verkehrsträger nicht möglich. Dazu bedarf es eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur. Um dies langfristig in die Wege zu leiten beteiligt sich die Stadt Bornheim an der Erstellung einer federführend vom RSK betreuten Machbarkeitsstudie (MBS) zum zweigleisigen Ausbau der Strecke. Insbesondere aufgrund der derzeitigen und absehbaren Siedlungsentwicklung auf der Entwicklungsachse Köln – Bonn erscheint dies als erforderlich, um u.a. den zukünftig auftretenden Bedarfen Rechnung tragen zu können. Ein zweigleisiger Ausbau ist zudem ein Beitrag zur Stärkung des sog. Umweltverbundes im Sinne einer Mobilitätswende.

Die Beteiligung der Stadt Bornheim geht u.a. zurück auf den Beschluss vom 30.01.2019 zu Vorlage 861/2018-7. Zusätzlich zu den Gebietskörperschaften (RSK, Rhein-Erft-Kreis, Bundesstadt Bonn, Stadt Bornheim, Stadt Brühl, Gemeinde Alfter) sind die betroffenen Verkehrsunternehmen Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWB), Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Teil der Arbeitsgruppe.

In der MBS wurden die grundsätzlichen technischen Rahmenbedingungen des Streckenausbaus, inkl. eines möglichen neuen Haltepunktes Bornheim-West in Bereich Hellenkreuz, geprüft. Zudem ist eine Darstellung der verkehrlichen Wirkungen und eine Prognose der Kosten mit einer anschließenden Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt worden. Diese Nutzen-Kosten-Untersuchung dient dem Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit und der Förderfähigkeit des Investitionsvorhabens.

Neben den Maßnahmen des Infrastrukturausbaus fanden bei den Untersuchungen zum zweigleisigen Ausbau der Linie 18 auch verschiedene Betriebskonzepte (Planfälle)

Berücksichtigung. Diese sind:

- Planfall 1: durchgängiger 10-Minuten-Takt (ganztägig) zwischen Köln und Bonn - kein zusätzlicher Haltepunkt Bornheim-West
- Planfall 2: 10-Minuten-Takt zwischen Köln und Bonn nur in den Hauptverkehrszeiten - kein zusätzlicher Haltepunkt Bornheim-West
- Planfall 3: durchgängiger 10-Minuten-Takt (ganztägig) zwischen Köln und Bonn - inklusive eines zusätzlichen Haltepunktes Bornheim-West
- Planfall 4: 10-Minuten-Takt zwischen Köln und Bonn nur in den Hauptverkehrszeiten - inklusive eines zusätzlichen Haltepunktes Bornheim-West

Eine Entwurfsfassung der MBS liegt der Verwaltung seit dem Frühjahr 2021 vor. Diese Entwurfsfassung wurde von den Beteiligten geprüft. Aufgrund zahlreicher Anmerkungen ist diese durch das beauftragte Ingenieurbüro überarbeitet worden. Die Endfassung liegt nun vor.

Demnach wird eine grundsätzliche technische Machbarkeit eines zweigleisigen Ausbaus bescheinigt. Hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen weisen alle vier o.g. Planfälle positive Effekte auf. Das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis weist der Planfall 3 mit dem zusätzlichen Haltepunkt Bornheim-West aus. Dieser verursacht zwar die höchsten Kosten für Infrastruktur und Betrieb, stellt aber auch das beste ÖV-Angebot bereit und generiert damit den höchsten Nutzen. Die derzeit ermittelten Baukosten betragen rund 95 Mio. Euro netto.

Gemäß einem Schreiben des NVR vom 14.07.2021 soll nach Fertigstellung der MBS zeitnah eine sog. Standardisierte Bewertung sowie eine Fortführung der Planung bis Leistungsphase 2 der HOAI in Auftrag gegeben werden. Mit dem Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit und der Förderwürdigkeit des Investitionsvorhabens kann eine Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angestrebt werden.

Die MBS soll nun im Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss vorgestellt werden. Dazu wird ein Vertreter des RSK bzw. eine Vertreterin des beauftragten Ingenieurbüros anwesend sein.

Finanzielle Auswirkungen

Keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen