TOP

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	20.01.2022

öffentlich

Vorlage Nr.	749/2021-7
Stand	10.01.2022

Betreff Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahnlinie 18; Antragstellung FöRi-Planungsvorrat und Bereitstellung von Eigenmitteln der Stadt Bornheim

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beschließt,

1. die Beantragung von Fördermitteln für die zum Ausbau der Stadtbahnlinie 18 notwendigen Planungsleistungen über das Programm FöRi-Planungsvorrat,
2. die Bereitstellung von Eigenmitteln in einer Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Planungsausgaben zur Deckung der anteiligen Planungskosten für den zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18,
3. die Verwaltung zu beauftragen, mit den Projektbeteiligten eine Vereinbarung zur Übernahme eines Anteils an den Eigenmitteln der zuwendungsfähigen Planungskosten abzuschließen.

Sachverhalt

Im dritten Quartal 2021 wurde die Machbarkeitsstudie (MBS) zum zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18 fertiggestellt und anschließend u.a. im Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss durch einen Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises vorgestellt (siehe Vorl. 415/2021-7).

Die Verwaltung befindet sich fortlaufend in einem Austauschprozess mit den Projektbeteiligten Rhein-Sieg-Kreis (RSK), Gemeinde Alfter, Häfen und Güterverkehr Köln GmbH (HGK), Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), u.a. um die weiteren Schritte zur Konkretisierung des zweigleisigen Ausbaus der Linie 18 einzuleiten. Grundlage für die Planungen ist der in der MBS als Vorzugsvariante identifizierte Planfall 1.3 (durchgehender zweigleisiger Ausbau, 10'-Takt ganztägig, neuer Haltepunkt Bornheim West).

Aus der Baukostenschätzung in der MBS (Baukosten ca. 84.000.000,- Euro + Grunderwerb ca. 2.000.000,- Euro) lassen sich für das gesamte Projekt Planungskosten in einer Größenordnung von ca. 3.000.000,- Euro ableiten. Für die Leistungsphasen (LPH) 1 bis 4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) - Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung - inklusive einer standardisierten Bewertung, bedeutet dies Planungskosten in Höhe von ca. 1.900.000,- Euro. Die Kosten können sich durch eventuell erforderliche Gutachten noch erhöhen. Zur Höhe der Kosten der zusätzlichen Gutachten liegen noch keine Erkenntnisse vor.

Derzeit sind in den Haushalten der Projektbeteiligten keine Mittel dieser Größenordnung eingestellt.

Gemäß Absprache der Projektbeteiligten soll daher ein Antrag zur Förderung der notwendigen Planungsleistungen für die LPH 1 bis 4 der HOAI über die *Richtlinie des Verkehrsministeriums NRW v. 22.12.2021 zur Förderung von Planungsleistungen zur*

Bildung eines Planungsvorrats (FöRi-Planungsvorrat) für Schieneninfrastrukturvorhaben des ÖPNV gestellt werden. Der Förderantrag wird federführend vom RSK und der Stadt Bornheim erarbeitet. Frist für die Antragstellung ist der 31.01.2022. Die Finanzierung erfolgt als Anteilsfinanzierung mit einem Fördersatz in Höhe von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Planungsausgaben. Grundsätzlich förderfähig sind Planungsleistungen bis LPH 4 der HOAI inkl. Standardisierte Bewertung. Es soll demnach eine Förderung in Höhe von 90 % der o.g. Planungskosten für die LPH 1 bis 4 der HOAI beantragt werden.

Erste Gespräche mit dem Fördergeber haben stattgefunden. Der NVR wird die Anträge prüfen, die Entscheidung über eine Förderzusage trifft das Land.

Die HGK steht zur Durchführung der Planung bereit.

Auch wenn eine Förderzusage erfolgen sollte, ist die Bereitstellung eines Eigenanteils durch die Stadt Bornheim notwendig. Da die Förderung maximal 90 % beträgt, sind die verbleibenden 10 % der förderfähigen Planungskosten durch die Projektbeteiligten aufzubringen. Die Verteilung der anteiligen Finanzierung ist noch zwischen den Beteiligten abzustimmen. Als weitere Projektbeteiligte kommen die Nachbarkommunen Brühl und Alfter sowie die HGK in Frage. Hier wäre eine vertragliche Vereinbarung noch zu schließen. Da das Zeitfenster für die Antragstellung sehr kurz ist, empfiehlt die Verwaltung, die Finanzierung der Eigenanteile von ca. 10 % zunächst durch die Stadt Bornheim sicherzustellen und über die anteilige Refinanzierung durch die übrigen Beteiligten Vereinbarungen zu treffen.

Diese Mittel sind bislang nicht in den Haushalt eingestellt. Der notwendige Betrag soll auf die Jahre 2022, 2023 und 2024 aufgeteilt werden.

Im Fall eines Nichtzustandekommens der Förderung würde sich der Eigenanteil der Stadt Bornheim deutlich erhöhen. Ggf. könnten anderweitige Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten eruiert werden.

Das vorliegende Förderprogramm des Landes kann die weitere Planung und Realisierung des zweigleisigen Ausbaus erheblich beschleunigen. Die Entwurfsplanung ist Voraussetzung für eine Antragsstellung zur späteren Förderung der Baukosten.

Mit der vorliegenden Vorlage soll der grundsätzliche Wille der Stadt Bornheim zur Umsetzung eines zweigleisigen Ausbaus der Stadtbahnlinie 18 gegenüber dem Fördergeber bekräftigt werden. Bei einer Fördermaßnahme sind die Eigenanteile grundsätzlich durch eine entsprechende Beschlusslage sicherzustellen. Der zweigleisige Ausbau der Linie 18 wird von der Verwaltung als wichtiger Baustein der weiteren Verbesserung des ÖPNV Angebots und der angestrebten Mobilitätswende gesehen. Der Erfolg dieser Maßnahme wird wesentlich von der Annahme der ÖPNV Angebote durch die Bevölkerung abhängen. Die Maßnahme ist daher als Teil eines Gesamtkonzepts zu verstehen.

Finanzielle Auswirkungen

Die erforderliche Entwurfsplanung ist mit 1.900.000,- Euro veranschlagt und muss durch die Projektbeteiligten vorfinanziert werden. Die Höhe der Eigenanteile ist abhängig von dem Anteil der förderfähigen Ausgaben.

Im Falle einer positiven Bescheidung durch das Sonderprogramm des Landes NRW würde von dem zur Förderung beantragten Betrag von 1.900.000,- Euro voraussichtlich nur noch der Eigenanteil in Höhe von 10% abzüglich der Anteile der anderen Projektbeteiligten aufgebracht werden müssen.

Auch für die später anfallenden Baukosten in Höhe von ca. 86.000.000,- Euro sind für die

Finanzierung im Regelfall Eigenanteile der Kommunen erforderlich. Mittel- bis langfristig sind daher entsprechende investive Mittel in die kommenden Haushaltsplanungen einzustellen.

Die Investitionskosten sind über die Dauer der Gegenleistungsverpflichtung (mindestens 20 Jahre) konsumtiv aufzulösen und führen daher zur Belastung des städtischen Ergebnishaushaltes. Langfristig steigen mit einer Umsetzung der genannten Maßnahme und der einhergehenden Taktverdichtung zusätzlich die Betriebskosten und damit die konsumtive ÖPNV-Umlage an den Rhein-Sieg-Kreis.