

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Mobilitäts- und
Verkehrsentwicklungsausschusses
Antragsfrist 23.02.2023
23.03.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung Ausschüsse	3
Niederschrift öffentl. Nr. 2 MoVA 11.01.2023	4
Niederschrift öffentl. Nr. 12 MoVA 08.02.2023	8

Vorlagendokumente

TOP Ö 5 Antrag der SPD Fraktion vom 10.02.2023 betr. Einführung von grünen Abbiegepfeilen im Radverkehr	
Antragsvorlage 138/2023-9	39
Antrag 138/2023-9	40
TOP Ö 6 Mitteilung betr. Zweigleisiger Ausbau Stadtbahnlinie 18; Gewährung von Zuwendungen über die Förderrichtlinie-Planungsvorrat	
Vorlage ohne Beschluss 679/2022-7	42
(nicht abgedruckt) Förderantrag Linie 18 FöRi-Planungsvorrat Exposé 679/2022-7	44
TOP Ö 7 Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	
Vorlage ohne Beschluss 157/2023-1	63

Einladung



Sitzung Nr.	028/2023
MoVA Nr.	3/2023

An die Mitglieder
des **Mobilitäts- und Verkehrsausschusses**
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 03.03.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur nächsten Sitzung des **Mobilitäts- und Verkehrsausschusses** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.

Die Sitzung findet am **Donnerstag, 23.03.2023, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2**, statt.

Die Tagesordnung habe ich im Benehmen mit dem Bürgermeister wie folgt festgesetzt:

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	Öffentliche Sitzung	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschriften Nr. 2 vom 11.01.2023 und Nr. 12 vom 08.02.2023	
5	Antrag der SPD Fraktion vom 10.02.2023 betr. Einführung von grünen Abbiegepfeilen im Radverkehr	138/2023-9
6	Mitteilung betr. Zweigleisiger Ausbau Stadtbahnlinie 18; Gewährung von Zuwendungen über die Förderrichtlinie-Planungsvorrat	679/2022-7
7	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	157/2023-1
8	Anfragen mündlich	
	Nicht-öffentliche Sitzung	
9	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	158/2023-1
10	Anfragen mündlich	

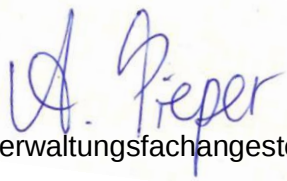
Bitte beachten Sie zur Teilnahme an der Sitzung die aktuell geltende Coronaschutzverordnung. Das Tragen einer Maske ist freiwillig.

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet:


Wilfried Hanft
(Vorsitzender)

beglaubigt:


(Verwaltungsfachangestellte)

X	Öffentliche Sitzung
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	002/2023
MoVA Nr.	1/2023

Prinz, Rüdiger CDU-Fraktion

Tagesordnung

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschrift Nr. 109/2022 vom 06.12.2022	
5	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP und UWG/Forum vom 22.11.2022 betr. Straßenverkehrsrechtliches Anhörverfahren nach § 45 StVO L183-Frongasse	748/2022-9
6	Antrag der UWG-Fraktion vom 29.11.2022 betr. Rückbau der Sperrpfeiler auf der Talstraße	758/2022-9
7	Antrag der UWG-Fraktion vom 29.11.2022 betr. Einrichtung eines Halteverbots auf der Talstraße	759/2022-9
8	Beschwerde nach § 24 GO NRW vom 05.11.2022 betr. Umwidmung öffentlicher Verkehrsfläche in eine gesperrte Fläche	721/2022-9
9	Anregung nach § 24 GO NRW vom 05.12.2022 betr. Ausweitung des Berghüpfers zur Anbindung des Ortsteil Bisdorf	761/2022-7
10	Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich MoVA, öffentlich)	023/2023-1
11	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	018/2023-1
12	Anfragen mündlich	

Vor Eintritt in die Tagesordnung (der gesamten Sitzung)

AV Wilfried Hanft eröffnet die Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses der Stadt Bornheim, stellt fest, dass ordnungsgemäß eingeladen worden ist und dass der Mobilitäts- und Verkehrsausschuss beschlussfähig ist.

Anträge zur Änderung der Tagesordnung werden nicht gestellt.

	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	

Herr Pocher ist bereits zum Schriftführer bestellt.

2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
----------	---	--

Es wurden keine Ausschussmitglieder verpflichtet.

3	Einwohnerfragestunde	
----------	-----------------------------	--

Mündliche Einwohnerfrage des Herrn Fischer zum Thema Holzbrücke an der Bahnhaltestelle Bornheim Rathaus: Er wurde Angesprochen, dass die Holzbrücke an der Bahnhaltestelle ist sehr marode wirke und wollte wissen, ob dieser Sachstand der Verwaltung bekannt sei.

Antwort:

Herr Schier teilte mit, dass die Verwaltung der Sache nachgehen werde.

4	Entgegennahme der Niederschrift Nr. 109/2022 vom 06.12.2022	
----------	--	--

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss erhebt gegen den Inhalt des öffentlichen Teils der Niederschrift über die Sitzung Nr. 109 keine Einwände.
Über den Nichtöffentlichen Teil muss nochmal abgestimmt werden.

5	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP und UWG/Forum vom 22.11.2022 betr. Straßenverkehrsrechtliches Anhörverfahren nach § 45 StVO L183-Frongasse	748/2022-9
----------	--	-------------------

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, ein straßenverkehrsrechtliches Anhörverfahren nach § 45 StVO einzuleiten und durchzuführen.

Abstimmungsergebnis

-Einstimmig-

6	Antrag der UWG-Fraktion vom 29.11.2022 betr. Rückbau der Sperrpfosten auf der Talstraße	758/2022-9
----------	--	-------------------

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, im Rahmen eines straßenverkehrsrechtlichen Anhörverfahren gem. § 45 StVO die Entfernung der Sperrpfosten in der Talstraße sowie die Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen zu erörtern.

Abstimmungsergebnis

15 Stimmen für den Beschluss

01 Stimmen gegen den Beschluss (ABB)

7	Antrag der UWG-Fraktion vom 29.11.2022 betr. Einrichtung eines Halteverbots auf der Talstraße	759/2022-9
----------	--	-------------------

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis

-Einstimmig-

8	Beschwerde nach § 24 GO NRW vom 05.11.2022 betr. Umwidmung öffentlicher Verkehrsfläche in eine gesperrte Fläche	721/2022-9
----------	--	-------------------

Der Ausschuss für Bürgerangelegenheiten nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss ebenfalls Kenntnis zu nehmen.

Beschlussentwurf für den Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis

-Einstimmig-

9	Anregung nach § 24 GO NRW vom 05.12.2022 betr. Ausweitung des Berghüpfers zur Anbindung des Ortsteil Bisdorf	761/2022-7
----------	---	-------------------

Beschlussentwurf Ausschuss für Bürgerangelegenheiten:

Der Ausschuss für Bürgerangelegenheiten empfiehlt dem Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss, die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis zu nehmen.

Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss:

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis

-Einstimmig-

10	Mitteilung / Halbjahresbericht des Bürgermeisters (Bereich Mo-VA, öffentlich)	023/2023-1
-----------	--	-------------------

Zur Kenntnis.

11	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	018/2023-1
-----------	---	-------------------

keine

12	Anfragen mündlich	
-----------	--------------------------	--

AM Kreckel

Unklare Geschwindigkeitsbeschränkungen, kurzes Stück verschiedene Tempo Angaben in Hemmerich am Sportplatz.

Antwort

Die Verwaltung wird den Sachstand Prüfen.

Ende der Sitzung: 19:12 Uhr

gez. Wilfried Hanft
Vorsitz

gez. Pascal Pocher
Schriftführung

X	Öffentliche Sitzung
	Nicht-öffentliche Sitzung

Sitzung Nr.	012/2023
MoVA Nr.	2/2023

Vorsitzender

Dartenne, Guido	ABB-Fraktion
Gordon, Christina	SPD-Fraktion
Hochgartz, Markus	Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Jahn, Gabriele, Dr.	Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Kreckel, Alexander	FDP-Fraktion
Lambertz, Bernd	CDU-Fraktion
Meyer-Flamme, Henning, Dr.	CDU-Fraktion
Rothe, Berthold	Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Schmitz, Thomas	SPD-Fraktion
Schumacher, Daniel	Fraktionslos
Schwarz, Wolfgang	CDU-Fraktion
Velten, Konrad	CDU-Fraktion / Seniorenbeirat
Wehrend, Lutz	CDU-Fraktion
Westphal, Ewald	SPD-Fraktion

Gesell, Andrea	Bündnis 90/Grüne-Fraktion
Müller (Holzweg), Josef	UWG/Forum-Fraktion
Prinz, Rüdiger	CDU-Fraktion
Stadler, Harald	SPD-Fraktion / Seniorenbeirat

Tagesordnung

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschrift Nr. 109 vom 06.12.2022	
5	Beratung des Haushaltes 2023/2024 in den Fachausschüssen	004/2023-2
6	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	053/2023-1
7	Anfragen mündlich	

Vor Eintritt in die Tagesordnung (der gesamten Sitzung)

AV Wilfried Hanft eröffnet die Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses der Stadt Bornheim, stellt fest, dass ordnungsgemäß eingeladen worden ist und dass der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beschlussfähig ist.

	<u>Öffentliche Sitzung</u>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	

Frau Knezevic ist bereits zur Schriftführerin bestellt.

2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
----------	---	--

Der neu gewählte sachkundige Bürger Herr Thomas Sagewka wurde durch den AV Herrn Wilfried Hanft eingeführt und in feierlicher Form zur gesetzmäßigen und gewissenhaften Wahrnehmung seiner Aufgaben verpflichtet, indem er durch Erheben von seinem Platz, während sich auch alle anderen Anwesenden von ihren Plätzen erheben, sein Einverständnis mit folgender Formel bekundet:

"Ich verpflichte mich, dass ich meine Aufgaben nach bestem Wissen und Können wahrnehmen, das Grundgesetz, die Verfassung des Landes und die Gesetze beachten und meine Pflichten zum Wohle der Stadt erfüllen werde."

3	Einwohnerfragestunde	
----------	-----------------------------	--

Mündliche Einwohnerfrage Herr Fischer

Herr Fischer erwähnt löblich, dass nun die Absenkung auf dem Rathausplatz stattgefunden hat. Er regt an, an dieser Stelle etwas für Motoradfahrer zu errichten, da es möglicherweise Probleme geben könnte.

Antwort Herr Schier:

Bislang sind der Verwaltung keine Probleme bekannt. Sollten Probleme aufkommen, muss geprüft werden, wie nachgesteuert werden kann.

4	Entgegennahme der Niederschrift Nr. 109 vom 06.12.2022	
----------	---	--

AM Schumacher hatte schriftlich im Vorfeld beim Ratsbüro Einwände gegen die Niederschrift eingereicht.

Diese liegen dem Ausschuss nicht vor.

Über die Niederschrift wurde ohne weitere Einwände abgestimmt.

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss erhebt gegen den Inhalt der Niederschrift über die Sitzung Nr. 109/2022 vom 06.12.2022 keine Einwände.

16 Ja-Stimmen (CDU, SPD, B90/Grüne, UWG, FDP)

1 Gegenstimme (Schumacher)

1 Stimmenthaltung (ABB)

5	Beratung des Haushaltes 2023/2024 in den Fachausschüssen	004/2023-2
----------	---	-------------------

Beschluss:

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

1. nimmt die Anfragen (1. Ergänzungsvorlage siehe Seite 6 bis 21).zum Haushaltsplanentwurf 2023/2024 und die Antworten bzw. Stellungnahmen der Verwaltung hierzu zur Kenntnis,
2. nimmt die Anträge (2. Ergänzungsvorlage) zum Haushaltsplanentwurf 2023/2024 und die Antworten bzw. Stellungnahmen der Verwaltung hierzu zur Kenntnis und empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss folgende Änderungen (siehe 2. Ergänzungsvorlage Seite 22 bis 31):
3. nimmt den Entwurf des Haushaltes 2023/ 2024 zu den Produktbereichen und Produktgruppen seines Zuständigkeitsbereiches zur Kenntnis,
4. nimmt die betreffenden verwaltungsseitigen Änderungen der Haushaltsansätze des Haushaltsplanentwurfes 2023/2024 zur Kenntnis und
5. empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss, dem Rat zu empfehlen, die fortgeschriebenen Haushaltsansätze zu verabschieden.

- Einstimmig -

6	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	053/2023-1
----------	---	-------------------

Beantwortung von Anfragen aus vorherigen Sitzungen

Keine.

Mündliche Mitteilungen

Herr Erll präsentiert und erläutert das Ergebnis über die Entscheidung der Autobahn GmbH Rheinland betr. Rheinspange 553.

Bei der Ermittlung der Vorzugsvariante für die Rheinspange 553 wurden u.a. umweltfachliche, verkehrliche, und wirtschaftliche Faktoren sowie Kriterien der Verkehrsanlage in einem

fünfstufigen Farbschema gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung fiel auf die Variante 6aT, nördlich von Urfeld.

Die Variante V6aT verläuft von einem neuen Autobahnknoten an der A555 bei der Anschlussstelle Wesseling (W2) zu einem neuen Autobahnknoten an der A 59 in Höhe der Spicher Seen (O3). Die Brücken und Tunnelvarianten in den bebauten Bereichen von Widdig und Urfeld sollen nicht weiter verfolgt werden. Bei den Tunnelvarianten wird auch auf die Konflikte zu den Wasserschutzzonen I/II verwiesen.

Südlich des Autobahnknotens W2 wird auf dem Gebiet der Stadt Bornheim eine Ersatzanschlussstelle für die Anschlussstelle Wesseling geplant. Auf Grund der Lage im Landschaftsschutzgebiet, der nahen Grenzlage zur Wasserschutzzone II und der Überbauung des Bornheimer Baches wird die geplante Anschlussstelle in Widdig seitens der Verwaltung als schwerwiegender Eingriff gewertet. Es sollte versucht werden, durch weitergehende Untersuchungen alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die Anschlussstelle weiter im Bereich der vorhandenen AS Wesseling zu belassen. Dabei sollte durch die Autobahngesellschaft auch die Inanspruchnahme privater Liegenschaften in den umliegenden Gewerbegebieten geprüft werden.

In Bezug auf die Zulassung von Gefahrguttransporten auf der geplanten Anschlussstelle bei Widdig liegen der Verwaltung keine Informationen der Autobahngesellschaft vor.

-Kenntnis genommen-

7	Anfragen mündlich	
----------	--------------------------	--

AM Krekel betr. Beschilderung Zweigrabenweg

Kann die Verwaltung die Schilder abräumen lassen?

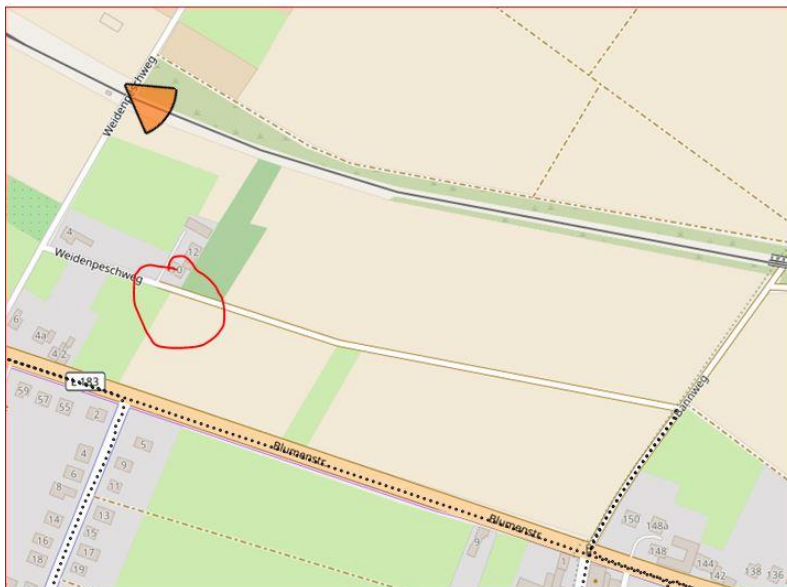
Antwort:

Dies wird aufgenommen.

AM Schmitz betr. Schlagloch Wirtschaftsweg Waldorf

Herr Schmitz berichtet über ein großes Schlagloch auf dem Wirtschaftsweg in Waldorf parallel zur Blumenstraße. Weidenpeschweg in Höhe der Bebauung. Begehung ist nur über einen schmalen Streifen möglich.

Kann die Verwaltung für Abhilfe sorgen?



Antwort:

Dies wird aufgenommen.

AM Schumacher betr. Rad Pender Route

Können im Bebauungsplan nur die Vorzugsvariante oder auch andere Varianten verwirklicht werden? Sind ob noch weitere Fläche angekauft worden?

Antwort:

Es wird die Variante verwirklicht, die am nächsten zur Stadtbahnlinie 18 liegt. Derzeit hat es noch keinen weiteren Ankauf von Flächen gegeben.

AM Dartenne betr. Stadt-App

Wie ist der Sachstand der Mängelmelder App?

Antwort:

Die Mängelmelder App ist derzeit bei einzelnen Ämtern in der Einrichtungsphase. Es wird davon ausgegangen, dass diese bald an den Start gehen kann. Der Bürgermeister wird dann darüber informieren.

AM Gordon betr.

Kann das am Rheinuferweg in der Böschung liegende Gitter eingesammelt werden?

Antwort:

Ja.

Ende der Sitzung: 20:15 Uhr

gez. Wilfried Hanft
Vorsitz

gez. Andrea Knezevic
Schriftführung

Beschluss:

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Anfragen zum Haushaltsplanentwurf 2023/2024 und die Antworten bzw. Stellungnahmen der Verwaltung hierzu zur Kenntnis.

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss keine Änderungen:

Sachverhalt

Der Verwaltung liegen seitens der Fraktionen **Anfragen** zum Haushaltsentwurf 2023/2024 vor. Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss betreffenden Anfragen sowie die Antworten bzw. Stellungnahmen der Verwaltung werden nachstehend dargestellt:

fd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anfrage	Antworten und Stellungnahmen der Verwaltung
1	FDP	15.12.2022	13	1.12.	Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV	293	Wie lassen sich die Mindereinnahmen bei den sonstigen Erträgen (7) erklären? Bitte um Aufschlüsselung. 2021: 583 TEUR 2022: 930 TEUR und 2023: 280 TEUR und 2024 nur noch 180 TEUR.	Ertragswirksame Auflösung gebildeter Instandhaltungsrückstellungen in 2021 und 2022 bei Produktgruppe 1.12.02 zur Instandsetzung des Straßennetzes/Deckenbaumaßnahmen (sog. Komponentenansatz gem. 2. NKF-WG). In 2023 wurde die Rückstellung mit einer geringeren verbliebenen Restsumme vollständig aufgelöst.
2	FDP	15.12.2022	15	1.12.02	Straßenbau,-unterhaltg.,-bewirtschaftg.	307	In wie weit können die Ansätze für 2023/2024 reduziert werden?	Die Ansätze des Projekts 5.000185 "Radverkehrskonzept" könnten grundsätzlich reduziert werden. Bisher war aber politischer Wille, die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen in den kommenden Jahren verstärkt zu forcieren.
3	SPD	17.01.2023	37	1.12	Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV	293	Deutliche Mehrausgaben ab 2023: Worauf sind die Mehrkosten von ca. 1,5 Mio. Euro im Vergleich zum Ergebnis 2021 zurückzuführen?	siehe Ausführungen zu Anfrage 52. Die wesentliche Erhöhung der Aufwendungen basiert auf der ÖPNV-Umlage.

4	SPD	17.01.2023	38	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	296	In welcher Haushaltsposition findet sich das beschlossene Wirtschaftswegekonzept wieder? Falls entfallen, welche weiteren Haushaltpositionen aus letztem Haushalt finden sich im Haushalt 23/24 nicht mehr wieder bzw. bedürfen eines neuen Antrages?	Die Finanzierung des Wirtschaftswegekonzeptes ist in Zeile 13, Planungs- und Gutachteraufwand, enthalten. Zur zeitlichen Realisierung siehe Arbeitsplanung Tiefbau lfd. Nr. 32
5	SPD	17.01.2023	39	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	297	Öffentl. Straßen u. Wirtschaftswege: Wie hoch beziffern sich die Haushaltsreste?	Mögliche Ermächtigungsübertragungen werden im Rahmen des Entwurfs des Jahresabschlusses 2022 ermittelt und im HFA (vorauss. Mai 2023) mitgeteilt.
6	SPD	17.01.2023	40	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	300	Auf welcher Grundlage beruht die Einnahmeposition in 2024 und die beträchtlichen Zuwendungen in der mittelfristigen Finanzplanung?	Bei dem Projekt Bahnhof Roisdorf Mobilstation handelt es sich um eine laufende Maßnahme. Für die Planungsleistungen sind bereits Aufträge im fünfstelligen Bereich erteilt worden. Im Rahmen der Haushaltsanmeldungen ist es versehentlich zu einer Reduzierung der Ausgaben gekommen. Um die Maßnahme fortführen zu können, müssen die ursprünglichen Ansätze wieder aufgenommen werden. Die Einnahmen korrespondieren somit mit den Ausgaben. Im Rahmen des Förderantrages zu der Maßnahme Bahnhof Roisdorf Mobilstation wird auch die 90 % Förderung für die bereits geleisteten Ausgaben von ca. 1.000.000 € für den Erwerb Fläche EMKA Markt beantragt. Für die erwartete Förderung müssen die Einnahmeansätze in den Jahren 2025 bis 2027 um jeweils 300.000 € erhöht werden.
7	SPD	17.01.2023	41	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	307	Welche Maßnahmen sind vorgesehen, einschl. der Verpflichtungsermächtigung?	Anstehende Prio 1 Projekte: Markierungsarbeiten Königsstraße-Bonner Straße (Hellenkreuz-Siegesstraße), Markierungsarbeiten Rheinstraße (Moselstraße bis Oderstraße), Überarbeitung Knoten Rheinstraße/Oderstraße, Radverkehrsführung Eichendorffstraße

8	SPD	17.01.2023	42	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	311	Welche Auswirkung hätte eine zeitliche Verschiebung des Se 21 auf die Förderung der L190n	Eine Förderung der L190n besteht nicht. Der Landesbetrieb Straßen.NRW leistet eine vertraglich geregelte anteilige Kostenerstattung für die heutige L190 und den Neubau der L190n. Mit einer Zurückstellung des Se 21 und gleichzeitigen eventuellen Erhöhung von Baukosten würde der von der Stadt Bornheim zu leistende Kostenanteil weiter steigen. Eine Verschiebung des Se 21 hätte insbesondere Auswirkungen auf das Baulandumlegungsverfahren und daraus resultierende Einnahmen. Die Einnahmen sind im Haushaltsplan für die Jahre 2024 und 2025 mit jeweils 2.400.000 € eingestellt.
9	SPD	17.01.2023	43	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	312	Radweg L300: Können hier die in der Erläuterung erwähnten Fördermittel bereits in Ansatz gebracht werden?	Für die Planungsphase der Maßnahme wurde mit dem Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßenbau NRW, eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen. Die Maßnahmen im Bereich der freien Strecke werden durch den Baulastträger zu 100 % refinanziert und die Maßnahmen innerhalb der OD zu 50 %. Im weiteren Planungsprozess wird zudem eine Förderfähigkeit geprüft. Die Gesamtmaßnahme befindet sich noch in einem frühen Projektstadium, Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für ein geeignetes Planungsbüro. Daher können im aktuellen Haushaltsentwurf weder Zeitpunkt noch Höhe der Zuwendungen Dritter / Refinanzierung bestimmt werden.

10	SPD	17.01.2023	44	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	314	Rheinufer Hersel: Warum müssen jetzt erhöhte Mittel bereitgestellt werden, wenn eine Einigung mit anderen Beteiligten nicht zu erwarten ist?	Für die notwendige Projektentwicklung und planerische Grundlagenschaffung mit dem Ziel des Abschlusses einer Verwaltungsvereinbarung mit Land und Bund ist die Erstellung eines Ergänzungsgutachtens erforderlich. Hierfür wurde ein Budgetansatz im Haushalt berücksichtigt. Die Projektentwicklung kann aufgrund der Gefährdungslage nicht zurückgestellt werden. Bund und Land haben eine grundsätzliche Bereitschaft zur Projektbeteiligung (finanziell, verfahrenstechnisch, planerisch) signalisiert, sofern die Stadt Bornheim federführend die Erstellung eines Ergänzungsgutachtens sowohl von der Projektsteuerung als auch der finanziellen Abwicklung zeitnah vorantreibt.
11	SPD	17.01.2023	45	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	318	Welche Auswirkung auf die Fördergelder zum Ausbau der Linie 18 hätte eine Zurückstellung des Bo24, bspw. Neuberechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens? Ist die Realisierung des zweigleisigen Ausbaus dadurch gefährdet?	Die Entwicklung des Bebauungsplans betrifft auch den geplanten zweigleisigen Ausbau der Linie 18. Ein gesicherter positiver Kosten-Nutzen-Faktor ist nur bei der Planung eines neuen Haltepunktes Bornheim-West gegeben. Der Haltepunkt Bornheim-West wiederum ist bedingt durch die Baulandentwicklung im Umfeld, also den Bebauungsplänen Bo 24 und Bo 27 und der dadurch induzierten Fahrgastnachfrage. Im Zusammenhang ist auch auf den erwarteten Förderbescheid zur anteiligen Übernahme von Planungskosten für die Linie 18 in Höhe von 3.500.000,- Euro vom Land an den RSK hinzuweisen. Durch einen veränderten Kosten-Nutzen-Faktor kann die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und dadurch die Maßnahme an sich in Frage gestellt werden.

12	SPD	17.01.2023	46	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	330	Ist die Maßnahme 5.000533 vor/zum Erstbezug des ME16 realisierbar? (An- nahme: Kein Budgetansatz in 23/24)	Das Projekt 5.000533 "Knotenumbau Offenbach- straße/K33/Schulstraße" ist in der Haushaltspla- nung als eigenständiges Investitionsprojekt ab 2024 vorgesehen. Die Erfassung in SAP ist erfolgt, jedoch in der Darstellung des Haushaltsentwurfs auf Seite 330 wurde das Budget nicht ausgewie- sen. Die Darstellungen werden korrigiert. Folgen- des Budget ist geplant: 2024: 20.000 €; 2025: 30.000 €; 2026: 295.000,- € (+30.000 € Festwert); 2027: 40.000 €.
13	SPD	17.01.2023	47	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	331	Ist die Maßnahme 5.000534 vor/zum Erstbezug des ME16/ME18 realisierbar? (Annahme: Kein Budgetansatz in 23/24)	Das Projekt 5.000534 "Knotenumbau Beethovern- straße/L183/Lortzingstraße" ist in der Haushalts- planung als eigenständiges Investitionsprojekt ab 2023 vorgesehen. Die Erfassung in SAP ist erfolgt, jedoch in der Darstellung des Haushaltsentwurfs auf Seite 331 wurde das Budget nicht ausgewie- sen. Die Darstellungen werden korrigiert. Folgen- des Budget ist geplant: 2023: 50.000 €; 2024: 30.000 €; 2025: 580.000,- € (+25.000 € Festwert); 2026: 290.000 € (+5.000 € Festwert).
14	SPD	17.01.2023	48	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	332	Modernisierung Bahnsteige Linie 16: Lt. Presse laufen bereits Maßnahmen die eigentlich budgetiert werden müssen. Warum gibt es hier keinen Haushaltsan- satz?	Die Erläuterungen werden korrigiert, die Maßnah- me ist in der Budgettierung auf Seite 341, 1.12.04, Projekt 5.000485 - Modernisierung Bahnsteige Linie 18, enthalten. Zwischen Stadt Bornheim und HGK wurde am 01.09.2017 eine Verwaltungsvereinbarung zum barrierefreien Neubau der Bahnsteige an den Hal- testellen Hersel, Uedorf und Widdig der Linie 16 und deren Finanzierung abgeschlossen. Die Pro- jektfederführung liegt bei der HGK.
15	SPD	17.01.2023	49	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	335	Dorfplatz Rösberg: Wann ist mit der Um- setzung zu rechnen?	In der Arbeitsplanung Tiefbau 2022-2023 ist das Projekt unter Nr.. 88 in der Priorität 3 aufgelistet (vgl. Vorlage 540/2021-9). Die Projektentwicklung hängt direkt von den Arbeitskapazitäten der Abtei- lung Tiefbau ab. Aktuell kann das Projekt aufgrund geringer Kapazitäten nicht entwickelt werden.

16	SPD	17.01.2023	50	1.12.04	ÖPNV	339	Ausbau Linie 18: Kann eine Einnahmeposition für die bewilligten Fördermittel schon gebildet werden?	Die Stadt Bornheim hat gemeinsam mit dem RSK einen Förderantrag gestellt. Die beantragten Mittel in Höhe von 3,5 Mio. EUR sind mit Schreiben vom 03.01.2023 bewilligt worden. Die Fördermittel gehen an den RSK, da von dort auch die Planungsleistungen (HOAI Stufen 1-4) grundsätzlich finanziert werden sollen.
17	SPD	17.01.2023	51	1.12.04	ÖPNV	339	Sind ausreichende Mittel für die Streckenerweiterung des Berghüpfers ab Schuljahr 24/25 (ca. 60 T€ in 2024) vorhanden? in welcher Position?	Eine Streckenausweitung der Linie 745 "Bornheimer Berghüpfer" ist zurzeit nicht Beschlusslage. Die Verwaltung befindet sich zurzeit im Abstimmungsprozess mit dem Aufgabenträger RSK. Eine etwaige Änderung von Linienwegen oder Taktungen unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen ist dann zunächst von den politischen Gremien der Stadt Bornheim zu beschließen. Die Beteiligung der Stadt erfolgt über die Kreisumlage.
18	SPD	17.01.2023	52	1.12.04	ÖPNV	339	Wie setzen sich die Mehrbelastungen, bzw. Mindererträge für den ÖPNV konkret zusammen? Welche Sach- und Dienstleistungen verbergen sich zudem hinter Zeile 13 (Ergebnis 2021 war 0, Ansatz für 2023 liegt bei 200.500 Euro).	Die Belastungen aus der ÖPNV-Umlage wurden mit Aktualisierung des RSK-Eckdatenpapiers vom 02.09.22 wie folgt begründet: Entsprechend des Kreistagsbeschlusses vom 23.06.2020 zur ÖPNV-Finanzierung werden die Verluste aus den im aktuellen Nahverkehrsplan enthaltenen Verkehren der Busunternehmen (einschließlich Taxibus- und AST-Verkehre) zu 55 % über die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV entsprechend den in den einzelnen Städten und Gemeinden gefahrenen Wagenkilometern und zu 45 % über die allgemeine Kreisumlage umgelegt. Die Verluste des Schienenverkehrs werden mit jeweils 50 % über die allgemeine Kreisumlage und die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV finanziert.

								Die planmäßigen Verluste aus Fahrradmietsystemen werden ebenfalls zu 55% über die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV nach Anzahl der je Kommune zur Verfügung gestellten Fahrräder, gewichtet nach den im Rhein-Sieg-Kreis anfallenden Fahrradtyp (z. B. Standardfahrrad, E-Lastenfahrrad), und zu einer Kreisumlage umgelegt. Die einflussenden Verluste der Linien entwickeln sich nach aktuellen, denen noch keine detaillierten Wirtschaftspläne für die Jahre 2023 ff. zu Grunde liegen, wie folgt: Ursächlich für die deutlich aufwachsenden Verkehrsverluste im Bereich der Busverkehre sind mehrere Faktoren. Einen Anteil von etwa 3,5 Mio € an der Kostensteigerung haben die ab 2023 beschlossenen Mehrverkehre im rechtsrheinischen Kreisgebiet (RSVG). Nach überarbeiteten Planungen ergeben sich hier gegenüber dem Stand
--	--	--	--	--	--	--	--	--

Planansätze in T€	2022	2023	2024
RSVG (inkl. Fahrradmietsystem)	38.478	49.095	49.206
RVK (inkl. Fahrradmietsystem)	13.080	17.414	20.731
Fördermittel / Kostenerstattung	- 6.345	- 6.320	- 6.343
OVAG	190	195	200
Coronaisolation Busverkehre	- 4.300	- 5.016	- 4.658
SSB	6.550	6.540	7.350
KVB	4.000	4.000	4.000
Coronaisolation Schiene	- 1.270	- 320	- 30
Insgesamt	50.383	65.588	70.456

							10.08.2022 leichte Verbesserungen. Weitere Faktoren, die erheblich zu der Kostensteigerung beitragen, sind Mehrkosten für Treibstoffe (Entwicklung Dieselpreis) und Tarifsteigerungen für Personal. Beide Faktoren wirken sich auch deutlich kostensteigernd auf die eingekauften Subunternehmerleistungen aus. Zudem werden infolge der pandemischen Lage nach wie vor Ertragsausfälle erwartet, die im Haushalt 2023 jedoch „isoliert“ werden und damit zunächst keinen Einfluss auf die ÖPNV-Umlage haben. Die erwarteten Verlustanteile für die betriebenen Fahrradmietsysteme im links- und rechtsrheinischen Kreisgebiet belaufen sich auf 801 T€ jährlich. Die dargestellten Fördermittel und Kostenerstattungen beinhalten die Pauschale zur Förderung des ÖPNV nach § 11 II ÖPNVG, die Förderung von Schnellbuslinien sowie Kostenerstattungen anderer Leistungsträger für interlokale Verkehre. Aus den o.g. Verkehrsverlusten errechnen sich die über die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV umzulegenden Beträge. Im Durchschnitt aller Städte und Gemeinden betragen diese in % der jeweiligen Umlagegrundlagen: 2023 = 35,562 Mio. € = 3,53 % / 2024 = 38,185 Mio. € = 3,70 %. Es handelt sich bei der Zeile 13 zum einen um Sachausgaben für den Betrieb des AST (z.B. Austausch von Haltestellenaushängen), zum anderen um die Vorhaltung von möglichen Eigenmitteln zur Deckung des Eigenanteils für die Planungsleistungen des zweigleisigen Ausbaus der Linie 18.
--	--	--	--	--	--	--	--

							Die Stadt Bornheim hat sich bereit erklärt, bei dem Eigenanteil der Planungskosten ggf. in Vorleistung zu treten und sich die Anteile der anderen Projektbeteiligten später erstatten zu lassen. (siehe auch Vorl. 749/2021-7). Mit Schreiben vom 03.01.2024 sind die beantragten Fördermittel in Höhe von 3.5 Mio. € bewilligt worden. Die Höhe der vorgenannten Eigenmittel kann aufgrund eines Kreistagsbeschlusses vom 02.06.2022 reduziert werden. Der Kreistag hat beschlossen, für die Haushaltsjahre 2023 und 2024 insgesamt 600.000 € zur Deckung der Eigenanteile einzustellen. Die ursprünglich von der Verwaltung angemeldeten Eigenanteile in Höhe von jeweils 200.000 € für die Jahre 2023 und 2024 können somit auf je 50.000 € reduziert werden. Diese dienen der Finanzierung eventuell erforderlicher zusätzlicher Gutachten. Die entsprechenden Einnahmen aus der Erstattung der anderen Projektbeteiligten können somit entfallen.
19	SPD	17.01.2023	53	1.12.04	ÖPNV	341	Gesamtkosten unter D = 650T € / Ansatz 23/24 = 1,85 Mio. € - Wozu wird der deutlich höhere Ansatz benötigt? Der dargestellte Ansatz scheint überhöht zu sein. Die Erläuterungen werden korrigiert. Projekt 5.000485 umfasst die Modernisierung der Bahnsteige der Linie 16 und 18 auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Stadt und HGK vom 17.07.2017, Projektfederführung liegt bei der HGK. Für den städtischen Kostenanteil wurden bisher durch die HGK Kosten in Höhe von rund 800.000 € prognostiziert.
20	SPD	17.01.2023	67	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	All- ge- mein	Welche noch nicht behobenen Schäden aus der Flut 2021 sind noch nicht behoben bzw. wo sind sie im aktuellen Haushaltsentwurf enthalten? Werden alle noch nicht behobenen Schäden im aktuellen Haushaltsplan finanziert? Welche Schäden bleiben ggf. nicht finanzierbar? Zum Thema Beseitigung der Flutschäden war bereits für den Herbst 2022 eine Mitteilung zum Sachstand im MoVA geplant. Aufgrund fehlender personeller Kapazitäten - krankheitsbedingter Ausfall des zuständigen Sachbearbeiters - konnte dies bisher nicht realisiert werden. Sobald dies personell leistbar ist, wird im MoVA eine Information zum Sachstand erfolgen.

21	UWG	19.01.2023	8	1.12.02 / P 5.000485	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	10 Invest	Modernisierung Bahnsteig 18 23/24 1,85 Mio.€ Welche konkreten Maßnahmen?	Der dargestellte Ansatz scheint überhöht zu sein. Die Erläuterungen werden korrigiert. Projekt 5.000485 umfasst die Modernisierung der Bahnsteige der Linie 16 und 18 auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Stadt und HGK vom 17.07.2017, Projektfederführung liegt bei der HGK. Für den städtischen Kostenanteil wurden bisher durch die HGK Kosten in Höhe von rund 800.000 € prognostiziert.
22	UWG	19.01.2023	37	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	297	Erbringt die SBB die gleichen Leistungen ohne Erhöhung der Pauschale?	Eine Leistungsreduzierung wurde seitens des SBB nicht kommuniziert. Bei den kalkulatorischen Werten für die SBB-Pauschalen wurden Kostensteigerungen eingepreist. Konkrete Werte liegen noch nicht vor.
23	UWG	19.01.2023	38	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	300	5.000097 Bahnhof Roisdorf Mobilstation	keine Anfrage formuliert
24	UWG	19.01.2023	39	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	304	5000108 Bahnübergang Kolberger Str.	keine Anfrage formuliert (Siehe Arbeitsplanung Tiefbau lfd. Nr. 29)
25	UWG	19.01.2023	40	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	307	5000185 Radverkehrskonzept	keine Anfrage formuliert
26	UWG	19.01.2023	41	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	309	5000319 Rankenberg Deckschicht?	keine Anfrage formuliert (Projekt 5.000319 "Heerweg" - siehe Arbeitsplanung Tiefbau lfd. Nr. 47)
27	UWG	19.01.2023	42	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	311	5.000321 Sechtem Ost -L190n	keine Anfrage formuliert
28	UWG	19.01.2023	44	1.12.02 / P 5.000495	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	335	Wofür sind die Invest. Maßnahmen ohne Bezeichnung, Auszahlungen in 23 u. 24 je 180 T€, Verpflichtungsermächtigung 1,1 Mio. Insgesamt ca. 1,8 Mio .€	Projekt: Neugestaltung Dorfplatz Rösberg, siehe Teilfinanzplan Seite 298, Zeilen 19 Einzahlungen aus der Veräußerung von Sachanlagen und 24 Auszahlungsermächtigung für den Erwerb von Grundstücken/Gebäuden (Saldo 180.000 EUR) und VE von 1,1 Mio. EUR

29	CDU	19.01.2023	9	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	296- 297	Erläuterung zu Zeile 13 Ausgewiesen sind 400 T€ für Strom für die Straßenbeleuchtung. 1. Welche Annahmen liegen dem Ansatz zugrunde? 2. In welchem Umfang sind Strompreis- steigerungen eingepreist?	Zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung konnte nur auf die Ergebnisse des Jahres 2021 zurückgegrif- fen werden. Beim Budgetansatz wurden Kosten- steigerungen von rund 12 % einkalkuliert, gleich- zeitig künftige Einsparungen durch weitere Umrüs- tung der Straßenbeleuchtung auf LED in den Jah- ren 2023 und 2024. Aufgrund der aktuellen Ent- wicklungen im Energiesektor kann aber nicht aus- geschlossen werden, dass dieser kalkulatorische Ansatz nicht ausreichend ist.
30	CDU	19.01.2023	10	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	301	5.000.173 - Grüne Infrastruktur Ausgewiesen ist in C: "Beginn / Ende 2024 - 2027 / 2021 -2023 Sind bei Beginn und Ende der Maßnah- me die Jahresszahlen vertauscht?	Redaktioneller Fehler, die korrekte Angabe lautet: 2023 -2027
31	CDU	19.01.2023	11	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	307	5.000185 - Radverkehrskonzept Ausgewiesen sind in D Gesamtkosten Maßnahme ab 2019 jährlich 100.000Euro. In der Tabelle sind 320.000 und 360.000 Euro für 2023 und 2024 angegeben? 1. Welche Annahmen liegen den Ansät- zen zugrunde? 2. Warum weichen die Ansätze von den unter D ausgewiesenen Gesamtkosten erheblich voneinander ab?	Die Erläuterungen unter D werden korrigiert, hier liegt noch ein veralteter Ansatz zu Grunde. Auf- grund personeller Vakanzen im Fachamt konnten von 2019 bis 2022 nur wenige Teilprojekte des RVK umgesetzt werden. Im Jahre 2022 konnte die neu geschaffene Stelle des Radwegemanagers besetzt werden. Der Budgetplanung für die HH- Jahre 2023 ff liegt der Ansatz zu Grunde, dass durch die personelle Verstärkung künftig mehr Maßnahmen des RVK umgesetzt werden können.
32	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	57	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	296	Ansatz entspricht nicht dem Ergebnis 2021. Gibt es Erkenntnisse, dass dieser Ansatz tatsächlich erreicht wird?	Unterschiedsbetrag 21 zu 23 liegt unter 200.000 EUR und resultiert u.a. aus Reduzierung der Erträ- ge zur Instandsetzung des Straßennet- zes/Deckenbaumaßnahmen (vgl. Anfrage FDP 13).
33	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	58	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	297	Wie haben sich die Pauschalen verän- dert (haben sie sich verändert)?	Bei den kalkulatorischen Werten für die SBB- Pauschalen wurden Kostensteigerungen einge- preist. Konkrete Werte liegen noch nicht vor.

34	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	59	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	297	Veränderungen zum letzten Doppelhaushalt. Reicht die Veranschlagung bei den gestiegenen Strompreisen? Was würde eine teilweise Nachtabstaltung bringen?	Beim Budgetansatz wurden Kostensteigerungen von rund 12 % einkalkuliert, gleichzeitig künftige Einsparungen durch weitere Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED in den Jahren 2023 und 2024. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Energiesektor kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass dieser kalkulatorische Ansatz nicht ausreichend ist. Zum Thema Nachtabstaltung siehe Ausführungen zu Antrag Nr. 10
35	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	60	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	298	Neuer Ansatz aus Ergebnis 2021? Da 2022 der Ansatz noch niedriger war.	Der Teilfinanzplan Seite 298 umfasst alle investiven Ein-/Auszahlungen der Produktgruppe 1.12.02. Im Wesentlichen handelt es sich um geplante Erschließungsbeiträge nach BauGB zum Straßenausbau Me16 Mertener Mühle.
36	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	61	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	298	Bitte um Erläuterung des Anstiegs um 200.000 €	Ein Anstieg um 200.000 EUR ist nicht feststellbar
37	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	62	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	298	Bitte erläutern der Ansätze. (Differenz zwischen Ergebnis 2021 und Ansatz 2023 enorm).	siehe Erläuterungen zu Frage 60 / Höhe der Erschließungsbeiträge Me16
38	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	64	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	300	Wofür bekommen wir 2024 31.000 €	Im Rahmen der Haushaltsanmeldungen ist es versehentlich zu einer Reduzierung der Ausgaben gekommen. Um die Maßnahme fortführen zu können, müssen die ursprünglichen Ansätze wieder aufgenommen werden. Die Einnahmen korrespondieren somit mit den Ausgaben.
39	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	65	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	306	5.000165 – Park & Ride Anlage Sechtem: Warum nochmals aufgenommen. Maßnahmenende 2022?	Projekt seit Oktober 2022 vollständig abgeschlossen. Die Ausweisung erfolgt nachrichtlich.
40	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	66	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	308	5.000223 – Erweiterung Verkehrsanlagen - Konkreter Fassen. Was zählt alles darunter, da eine konkrete Maßnahme unter aufgeführt wird. -Rheinbacher Strasse: z.T. total kaputt gefahrene Ortsverbindungstrasse	Budgetansatz (Planungs- und Baukosten) für dringend erforderliche Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheit. Die Erläuterungen werden korrigiert; die Rheinbacher Straße wird hier gestrichen und in die Arbeitsplanung Tiefbau als nachrangiges Projekt, Wirtschaftsweg, aufgenommen.

41	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	67	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	311	5.000321 – Rahmenplan Sechtem Ost – L 190 n - Beginn/Ende der Maßnahme 2019 bis 2024 - Wie passt das zum vorgelegten Haushaltsplan. Wie sind denn die konkreten Maßnahmen. Wegen der Höhe der Zahlungen können das nur (Vor)Planungen sein?	Die Erläuterungen werden korrigiert, der Ansatz berücksichtigt Kosten im Rahmen der Vorplanung
42	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	68	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	generelle Frage	Wie erfolgt die Festlegung von Beginn und Ende einer Maßnahme?	Der Beginn wird mit dem ersten Projektschritt gesetzt. Das Ende lfd. Projekte wird abgeschätzt. Das Ende abgeschlossener Projekt wird mit dem Abschluss gesetzt.
43	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	69	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	313	5.000323 – Kreisverkehr Bonner Straße/Herseler Straße/Siegesstraße - Ist der Kreisel nicht gestrichen worden? Wenn ja, sollte er aus dem Haushalt gestrichen werden. Mittel sind nicht veranschlagt! Steht nicht in der Investitionsliste	Ein Ausbau ist zur Zeit nicht erforderlich. Siehe Antrag SPD Nr.12 + CDU Nr.7
44	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	70	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	314	5.000325 – Rheinufer Hersel - Gesamtkosten (investiv) der Maßnahme bilden sich im Haushaltsplan (oben) nicht ab, warum nicht, wie ist da die Aufschlüsselung?	Die Erläuterungen werden korrigiert. Zum aktuellen Verfahrensstand lassen sich die Kosten der Maßnahme nicht zuverlässig beziffern. Diese können erst nach Vorlage des noch zu erstellenden Ergänzungsgutachten verifiziert werden.
45	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	71	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	314	5.000331 – Barrierefreie Bushaltestellen -Gesamtkosten (investiv) der Maßnahme 2.000.000 € sind rund 500.000 € weniger als im Gesamtsaldo? Woher kommt die Differenz? Gibt es nach 2022 keine Förderung mehr?	Die Erläuterungen werden korrigiert. Die Angabe der Gesamtkosten unter D. ist unscharf. Das Förderprogramm für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen wird 2023 fortgeführt.
46	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	72	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	315	Welche Haltestellen fallen darunter, alle 44 oder nur die in den Kategorien 2 und 3?	Das Investitionsprojekt enthält die zum barrierefreien Ausbau vorgesehenen Bushaltestellen. Das begonnene Ausbauprogramm wird in 2023 fortgeführt - Umbau von 10 weiteren Richtungshaltestellen. Es wird angestrebt, ab 2024 ff die restlichen 49 Richtungshaltestellen sukzessive barrierefrei auszubauen.

47	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	73	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	315	Warum in 2024 der Planungsknick bei den Ausgaben?	Es wird angestrebt, das Ausbauprogramm auch nach 2023 fortzuführen. Wie in der Arbeitsplanung Tiefbau unter lfd. Nr. 91 dargestellt, fehlen hierfür aber aktuell die erforderlichen personellen Kapazi- täten. Dies wurde in der Haushaltsplanung berück- sichtigt.
48	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	74	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	316	5.000334 – Uedorfer Weg - Macht dieser Ausbau jetzt schon Sinn, ist das realis- tisch oder sollte das nicht erst in 2025 begonnen werden? Sind das Kosten für die Vorplanung, die in einem Förderan- trag vorgelegt werden müssen?	Das Budget in den Haushaltsjahren 2024-2027 ist ein erster Ansatz für notwendige Nebenkosten (u. a. Gutachten, Vermessung, Planungsleistungen, Beantragung von Fördermitteln). Die Projektent- wicklung ist ab 2024 mit Priorisierung 2 gemäß der Arbeitsplanung Tiefbau angedacht.
49	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	75	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	319	5.000372 – Gartenstraße -Warum pas- siert die nächsten Jahre nichts und 2027 werden nochmals 15.000€ eingeplant.	Die Budgetierung des jährlichen Investitionsvolu- mens erfordert eine Priorisierung und entspre- chende zeitliche Einordnung der zahlreichen Tief- bauprojekte. In der Arbeitsplanung Tiefbau rangiert die Gartenstraße in der Priorität 3 mit der Projekt- Nr. 58. Ab 2027 sind Nebenkosten zur Entwicklung der Straßenbauprojekts eingeplant.
50	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	76	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	321	5.000374 – Mertener Mühle (Me 16) - Warum in 2027 nochmals eine so ein hoher Planungsansatz? Bau in zwei Jah- ren?	Zunächst erfolgt die Herstellung der Erschließung als Baustraße sog. 1. Baustufe. Nach überwiegen- dem Abschluss der Hochbautätigkeiten im Bauge- biet erfolgt der Straßenendausbau im gesamten Baugebiet, voraussichtlich in 2027.
51	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	77	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	321	Folgekosten der Maßnahme - Warum können die nicht beziffert werden.	Die Erläuterungen werden korrigiert. Mit ca. 11.100 m² Ausbaufäche betragen die jährlichen Kosten für den Unterhaltungsaufwand ca. 46.620 €.
52	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	78	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	323	5.000387 – Bahnhof Hersel (He 09) - Was wird hier noch gemacht? Reichen die Mittel für den Einstieg?	Die Erläuterungen werden korrigiert, der Ansatz berücksichtigt Kosten für die Vorplanung der Bus- haltestelle Simon-Arzt-Straße.
53	B'90 / Die Grü- nen	19.01.2023	79	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	325	5.000397 – Rahmenplan Sechtem Ost – Innere Erschließung -Fehlt da eine Ta- belle oder warum ist das erwähnt?	Redaktioneller Fehler, doppelt ausgewiesen, siehe Tabelle und Erläuterungen Seite 302

54	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	80	1.12.03	Straßenreini- gung	337	Zeile 13. Bitte aufschlüsseln, welche Flächen / Wege hier in welcher Häufigkeit gereinigt werden (z.B. Radwege)	Die Straßenreinigung erfolgt auf Grundlage der Straßenreinigungssatzung; unter Zeile 13 "Aufwendungen für Sach-/Dienstleistungen" sind u.a. folgende Leistungen eingeplant: -SBB-Pauschale für Straßenreinigung und Winterdienst: Fahrbahnen der Straßen, die in der Straßenreinigungssatzung v. 07.04.2016 unter Reinigungsklasse S2 und W1 sowie W2 aufgelistet sind. Klasse S2 mit 14-tägigen Reinigungsintervall und Klassen W 1 und W 2 bedarfsweise entspr. d. örtl. Glätte-Situation. -Reinigung u. Winterdienst Bike and Ride Anlagen: Unterhaltungsreinigung Bhf Sechtem mit Rampen, Zuwegungen, Parkplatz, Vorplatzflächen, Treppen, Personenunterführung. Grobmüllbeseitigung 2x wöchentlich; Nassreinigung 2x monatlich. Unterhaltungsreinigung Bhf Roisdorf konkret Grobmüllreinigung mit Gehwege rechts u. links von P+R-Parkplatz, Gehwegplatten Ausgang Rosental, Personenunterführung 1x wöchentlich. Unterhaltungsreinigung Bhf Roisdorf konkret Nassreinigung mit Gehwege rechts u. links von P+R-Parkplatz, Gehwegplatten Ausgang Rosental, Personenunterführung, Wände Personenunterführung, Fläche um Abfallbehälter, Schilder und Treppenflächen 2x monatlich. Grob-Reinigung Fahrradabstellanlage Bhf. Roisdorf 4x monatlich. Fein-Reinigung Fahrradabstellanlage Bhf. Roisdorf 2x wöchentlich. Unterhaltungsreinigung Fahrradabstellanlagen HGK-Haltestellen Walberberg, Merten, Waldorf, Dersdorf, Bornheim, Bornheim-Rathaus, Hersel, Widdig 1x wöchentlich.
----	----------------------	------------	----	---------	-----------------------	-----	---	--

55	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	81	1.12.04	ÖPNV	339	ÖPNV - Kann das weiter aufgeschlüsselt werden? Woraus resultieren z.B. die sehr deutlichen ÖPNV-Mehraufwendungen? deutliche Mehraufwendungen ÖPNV: mehr Bestellungen von Fahrleistungen?, höhere Energiepreise , umweltfreundlichere Busse, höhere Löhne, Rechnung vom Kreis?	s. Ausführungen zu lfd. Nr. 18, Anfrage SPD Nr. 52
56	B'90 / Die Grünen	19.01.2023	83	1.12.04	ÖPNV	341	5.000485 – Modernisierung Bahnsteige Linie 18 - Wofür werden die 1.850.000 € noch ausgegeben? Ist die Modernisierung abgeschlossen?	Der dargestellte Ansatz scheint überhöht zu sein. Die Erläuterungen werden korrigiert. Projekt 5.000485 umfasst die Modernisierung der Bahnsteige der Linie 16 und 18 auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Stadt und HGK vom 17.07.2017, Projektfederführung liegt bei der HGK. Für den städtischen Kostenanteil wurden bisher durch die HGK Kosten in Höhe von rund 800.000 € prognostiziert.

Beschluss:

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Anträge zum Haushaltsplanentwurf 2023/2024 und die Antworten bzw. Stellungnahmen der Verwaltung hierzu zur Kenntnis.

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss folgende Änderungen:

Sachverhalt

Der Verwaltung liegen seitens der Fraktionen **Anträge** zum Haushaltsentwurf 2023/2024 vor. Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss betreffenden Anträge sowie die Antworten bzw. Stellungnahmen der Verwaltung werden nachstehend dargestellt:

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
1	SPD	17.01.2023	9	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	300	Zurückstellung der Abrissmaßnahme und Nutzung der Parkplätze als P&R-Platz, wenn die DB-Flächen infolge Neubau Unterführung nicht mehr genutzt werden können. Grund: Realisierung des Bahnhofsumbaus nicht vor Ende der 20er Jahre zu erwarten. Bitte um Darstellung der konkreten Effekte auf die Hebesätze im Haushalt	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Das Projekt Bahnhof Roisdorf Mobilstation ist wesentlich für die Schaffung eines modernen Standorts für die Mobilität in Bornheim und damit ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz. Das Gesamtprojekt Bahnhof Roisdorf macht eine sukzessive Umsetzung notwendig. Beispielsweise muss der MIV vom Bahnhofsvorplatz verlagert werden, damit dieser für weitere Baumaßnahmen (DB Modernisierungsoffensive 3, Platzgestaltung) zur Verfügung steht. Für das Gesamtprojekt ist eine kontinuierliche Weiterbearbeitung zwingend erforderlich. Die DB hat für 2023 einen ersten Vorentwurf angekündigt. Die Stadt Bornheim ist bei dem Erwerb der Immobilie Emka bereits in finanzielle Vorleistung getreten. Ein geplanter Förderantrag würde neben der anteiligen Förderung der Baukosten

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
								auch den Erwerb des Grundstücks anteilig refinanzieren. Durch den P&R Platz und die Neugestaltung der Unterführung werden für die Stadt Anlagevermögen geschaffen, die bei den Baukosten bis zu 90% gefördert werden können. Beschlussentwurf: Der MoVA nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis.
Beschluss: Der Antrag wurde von AM Schmitz zurück gezogen.								
2	SPD	17.01.2023	10	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	302	Sechtem: Zurückstellung der Maßnahme aufgrund geänderter Priorisierung	Stellungnahme der Verwaltung: Eine Verschiebung des Se 21 hätte Auswirkungen auf das Baulandumlegungsverfahren und daraus resultierende Haushaltseinnahmen. Die Einnahmen sind im Haushaltsplan für die Jahre 2024 und 2025 mit jeweils 2.400.000 € eingestellt. Der beauftragte Vermessungsingenieur hat bereits eine Reihe von Gesprächen mit den Eigentümern geführt. Die Gespräche über den Zuteilungsentwurf stehen ab März an. Eine Verzögerung des Se 21 hätte erhebliche Mehrkosten bei der Umlegung zur Folge. Mit einer Verzögerung der Planung ist zu erwarten, dass auch bereits geleistete Planungsleistungen (z.B. Gutachten) wiederholt werden müssen, mit dem entsprechenden zeitlichen und finanziellen Mehraufwand. Beschlussentwurf: Der MoVA nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis.

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
Beschluss: Der Antrag wurde von AM Schmitz zurück gezogen.								
3	SPD	17.01.2023	11	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	311	L190n: Zurückstellung der Maßnahme aufgrund geänderter Priorisierung: Antrag ist Abhängig von der Beantwortung der Anfrage Nr. 42!	Stellungnahme der Verwaltung: Die Umsetzung der L190n ist unmittelbare Voraussetzung für die Umsetzung der inneren Erschließung des Bebauungsplans Se 21 und damit des gesamten Projektes. Die L190n führt etwa zu einer Reduzierung der Kraftfahrzeugverkehre innerhalb der Ortschaft Sechtem bzw. auf der heutigen L190. Eine Führung der durch den Se 21 induzierten Verkehre über die heutige L190 ist demnach nicht möglich. Straßen.NRW leistet eine vertraglich vereinbarte anteilige Kostenerstattung für die alte L190 und den Neubau der L 190n. Mit einer Zurückstellung und gleichzeitigen eventuellen Erhöhung von Baukosten würde der von der Stadt Bornheim zu leistende Kostenanteil weiter steigen. Beschlussentwurf: Der MoVA nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis.
Beschluss: Der Antrag wurde von AM Schmitz zurück gezogen.								
4	SPD	17.01.2023	12	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	313	Kreisverkehr Bonner Straße: Ersatzlose dauerhafte Streichung der Maßnahme. Die Position wurde im letzten Haushalt bereits gestrichen.	Stellungnahme der Verwaltung: Ein Ausbau ist zur Zeit nicht erforderlich. Beschlussentwurf: Der Ausschuss empfiehlt, dem Antrag zu folgen.

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
Beschluss wie Beschlussentwurf: Einstimmig								
5	SPD	17.01.2023	13	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	314	Zurückstellung, Sperrvermerk der jeweiligen Ansätze (Planungskosten) bis zur Vorlage des Gutachtens und der Vorlage der textlichen Vereinbarung mit dem Bund	Stellungnahme der Verwaltung: Die Verwaltung hat Bedenken gegen den Antrag. Bereits im Jahre 2013 wurde in einem Gutachten attestiert, dass die globale Standsicherheit des Rheinuferes nicht nachweisbar ist und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erforderlich waren. Weiterhin ungelöst ist das Thema der Nichtnachweisbarkeit der globalen Standsicherheit. Für die notwendige Projektentwicklung und planerische Grundlagenschaffung mit dem Ziel des Abschlusses einer Verwaltungsvereinbarung mit Land und Bund ist die Erstellung eines Ergänzungsgutachtens erforderlich. Hierfür wurde ein Budgetansatz im Haushalt berücksichtigt. Die Projektentwicklung kann aufgrund der Gefährdungslage nicht zurückgestellt werden. Bund und Land haben eine grundsätzliche Bereitschaft zur Projektbeteiligung (finanziell, verfahrenstechnisch, planerisch) signalisiert, sofern die Stadt Bornheim federführend die Erstellung eines Ergänzungsgutachtens sowohl von der Projektsteuerung als auch der finanziellen Abwicklung zeitnah vorantreibt. Beschlussentwurf: Der Ausschuss beschließt, das Projekt 5.000325 "Rheinufer Hersel" wie geplant weiterzuentwickeln und hierfür die erforderlichen Haushaltsmittel bereitzustellen.
Beschluss: Der Antrag wurde von AM Schmitz zurück gezogen.								

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlusssentwürfe der Verwaltung
6	SPD	17.01.2023	14	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	325	Sechtem Ost: Zurückstellung der Maßnahme aufgrund geänderter Priorisierung	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Eine Verschiebung des Se 21 hätte Auswirkungen auf das Baulandumlegungsverfahren und daraus resultierende Haushaltseinnahmen (siehe Antwort zu Antrag Nr. 10). Die Baulandumlegung ist bereits beauftragt und in einem fortgeschrittenen Bearbeitungsstand. Mit einer Verzögerung der Planung ist zu erwarten, dass auch bereits geleistete Planungsleistungen (z.B. Gutachten) wiederholt werden müssen, mit dem entsprechenden zeitlichen und finanziellen Mehraufwand. <u>Beschlussentwurf:</u> Der MoVA nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis.
<u>Beschluss:</u> Der Antrag wurde von AM Schmitz zurück gezogen.								
7	SPD	17.01.2023	15	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	330	Entwicklungskonzept Hauptstraße Walberberg: Ausweisung eines eigenen Budgets in der mittelfristigen Finanzplanung und ggf. Anpassung der seit geraumer Zeit vorliegenden Planstudie	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Die Verwaltung hat keine Bedenken gegen den Antrag. <u>Beschlussentwurf:</u> Der Ausschuss beschließt, das Projekt Entwicklungskonzept Hauptstraße in der künftigen Haushaltsplanung als eigenständiges Investitionsprojekt darzustellen.
<u>Beschluss wie Beschlusssentwurf:</u> 16 Stimmen für den Beschluss 01 Stimme gegen den Beschluss AM Schumacher war nicht anwesend								

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
8	SPD	17.01.2023	16	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	331	Merten – Ampelanlage (Knotenumbau Beethovenstr.) Einstellung eines ausdrücklichen eigenen Budget, nicht nur Deckung über das 4 Mio. € Budget Tiefbau (Parallel: Verringerung des pauschalen Ansatzes)	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Das Projekt 5.000534 "Knotenumbau Beethovenstraße/L183/Lortzingstraße" ist in der Haushaltsplanung als eigenständiges Investitionsprojekt ab 2023 vorgesehen. Die Erfassung in SAP ist erfolgt, jedoch in der Darstellung des Haushaltsentwurfs auf Seite 331 wurde das Budget nicht ausgewiesen. Die Darstellungen werden korrigiert. Folgendes Budget ist geplant: 2023: 50.000 €; 2024: 30.000 €; 2025: 580.000,- € (+25.000 € Festwert); 2026: 290.000 € (+5.000 € Festwert). <u>Beschlussentwurf:</u> Der MoVA nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis
<u>Beschluss wie Beschlussentwurf:</u> AM Schumacher war nicht anwesend								
9	UWG	19.01.2023	3	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	335	5000495 Die UWG beantragt, die Neugestaltung des Dorfplatz Rösberg auf 2025 zu schieben	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Die Verwaltung hat keine Bedenken gegen den Antrag. <u>Beschlussentwurf:</u> Der Ausschuss beschließt, den Beginn des Projekts 5.000495 "Neugestaltung Dorfplatz Rb (Markusstr.)" auf 2025 zu verschieben.
<u>Beschluss wie Beschlussentwurf:</u> 13 Stimmen für den Beschluss 04 Stimmen gegen den Beschluss AM Schumacher war nicht anwesend								

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
10	UWG	19.01.2023	5	1.12.04	ÖPNV	339	Die UWG beantragt aufgrund der stark steigenden Mehrbelastung ÖPNV, dringend eine Analyse zu erstellen. Hauptaugenmerk muss auf dem schienengebundenen ÖPNV liegen. Sämtliche Buslinien müssen auf den Prüfstand. Alternativen müssen geprüft werden.	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Die Verwaltung befindet sich zurzeit in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis hinsichtlich einer Weiterentwicklung der Buslinien in Bornheim. Zugleich sind die Aufgabenträger bestrebt, im Bereich der Stadtbahnlinien 16 und 18, eine der dem Nahverkehrsplan des RSK entsprechende Bedienqualität zu gewährleisten. Eine Reduzierung etwaiger Fahrtangebote ist aus Gründen der angestrebten Mobilitätswende und dem Klimaschutz aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen von Änderungen im ÖPNV-Netz und eine darauf aufbauende Abwägung ist fortlaufend Teil des Abstimmungsprozesses. Das Thema ÖPNV ist zudem ebenso Teil der Auseinandersetzung im aufzustellenden Integrierten Mobilitätskonzept. <u>Beschlussentwurf:</u> Der MoVA nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis.
<u>Beschluss wie Beschlussentwurf:</u> Einstimmig								

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
11	CDU	19.01.2023	6	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	327	5.000445 Königstraße Knotenpunktplanung Wir beantragen, die Maßnahme auf den nächsten Haushalt zu verschieben. Begründung: angespannte Haushaltslage, geringe verfügbare Personalressourcen zur verwaltungsmäßigen Unterstützung des Vorhabens.	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Die Fortsetzung des Projekts 5.000445 "Königstraße Knotenpunktplanung" ist in der Haushaltsplanung ab 2026 vorgesehen. Die Verwaltung hat keine Bedenken gegen den Antrag. <u>Beschlussentwurf:</u> Der Ausschuss beschließt, die Fortsetzung des Projekts 5.000445 "Königstraße Knotenpunktplanung" zeitlich auf das Jahr 2028 zu verschieben.
<u>Beschluss:</u> Der Antrag wurde durch AM Wehrend zurück gezogen.								
12	CDU	19.01.2023	7	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	313	5.000323 Kreisverkehr Bonner Str./ Herseler Str./ Siegesstraße Wir beantragen die endgültige und ersatzlose Streichung der Maßnahme. Begründung: Die Maßnahme wird nunmehr im dritten aufeinanderfolgenden Haushaltsentwurf ausgewiesen und wurde bereits zuvor schon zweimal auf übergreifenden Antrag der Fraktionen gestrichen.	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Ein Ausbau ist zur Zeit nicht erforderlich. <u>Beschlussentwurf:</u> Der MoVA beschließt, die Maßnahme zu streichen.
<u>Beschluss:</u> S. Punkt 4 Antrag zurück gezogen								
13	B'90 /Die Grünen	19.01.2023	10	1.12.02	Straßenbau,- unterhaltg.,- bewirtschaftg.	320 ff.	Antrag: Die Fraktion Bündnis 90/GRÜNE beantragt eine Nachtabschaltung zur weiteren Reduzierung des Strombedarfs in der Straßenbeleuchtung zu prüfen und ggf. umzusetzen. Dabei sollen Aspekte des Insektenschutzes ebenso wie mögli-	<u>Stellungnahme der Verwaltung:</u> Die Verwaltung hat aus folgenden Gründen, Bedenken gegen den Antrag: Bei einer Abschaltung der Beleuchtung von dem einen auf den anderen Zeitpunkt wird es sofort dunkel, so dass eine erhöhte Unfallgefahr zum Zeitpunkt der Abschalt-

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlusssentwürfe der Verwaltung
							che Angsträume und Aspekte der Sicherheit berücksichtigt werden. Zu prüfen ist auch den Einsatz von Bedarfslaternen in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen. Begründung: Angesichts der steigenden Energiekosten sollen alle Möglichkeiten zur Einsparung geprüft und genutzt werden.	tung besteht. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird eine Abschaltung nicht empfohlen. Im Hinblick auf die Straßenbeleuchtung haben die Städte ihrer Verkehrssicherungspflicht zu genügen. Diese besteht darin, verkehrsgefährdende Stellen wie gefährliche Straßenkreuzungen und -einemündungen, gekennzeichnete Fußgängerüberwege, überraschende Straßenverengungen sowie eingebaute und vorgebaute Treppen ausreichend auszuleuchten und erkennbar zu machen. Die Verpflichtung zu einer ausreichenden Beleuchtung der Straßen, Wege und Plätze ist immer von den Umständen des Einzelfalls abhängig. Eine pauschale Entscheidung, die Leuchten im gesamten Stadtgebiet nachts zwischen 23:00 und 5:00 Uhr auszustellen wird seitens des Städte- und Gemeindebundes NRW nicht empfohlen. Die Stadt Bornheim setzt stattdessen das bereits begonnene Projekt zur Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technik fort. Für die Bürgerinnen und Bürger und alle Verkehrsteilnehmer kann dadurch weiterhin auch nachts ein gewohntes Maß an Sicherheit geboten und trotzdem ein erheblicher Energiespareffekt erzielt werden. Aktuell wird bereits in Straßenzügen mit moderner LED-Straßenbeleuchtung durch eine Leistungsreduzierung nachts Energie eingespart (betrifft ca. 38% der Straßenbeleuchtung). Die aktuell verbauten ca. 1.500 LED-Leuchten reduzieren ihre Leistung bereits zwischen 23:00 - 05:00 Uhr auf 50% und können somit die Energieeinsparung maximieren ohne die Beleuchtung abschalten zu müssen. In allen anderen Straßenzügen, in denen noch eine konventionelle

lfd. Nr.	Fraktion	Datum der Anfrage	Nr. der Anfrage	Produkt	Bezeichnung	Seite im HPI	Inhalt: Anträge	Antworten und Stellungnahmen sowie Beschlussentwürfe der Verwaltung
								Beleuchtung (ohne LED-Technik) eingesetzt wird, ließen sich Energieeinsparungen mittelfristig nur mit einer technischen Umrüstung auf LED-Technik erreichen. Nach bereits erfolgter Umrüstung von ca. 1.500 Leuchten in 2020/2021 hat die Stadt Bornheim bereits einen entsprechenden Förderantrag zur Umrüstung von weiteren 1.700 Leuchten eingereicht und am 28.10.2022 einen Fördermittelbescheid erhalten. Das Projekt soll 2023 entwickelt und umgesetzt werden. Bei Erschließungsvorhaben Dritter (z.B. Neubaugebiete) wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrags regelmäßig die Herstellung einer energiesparenden Straßenbeleuchtungsanlage mit LED-Technik gefordert. Beschlussentwurf: Der MoVA beschließt, das bereits begonnene energiesparende Projekt zur Umrüstung der städtischen Straßenbeleuchtung auf LED-Technik fortzusetzen und auf eine Nachtabstaltung zu verzichten.
<u>Beschluss wie Beschlussentwurf:</u> Einstimmig								

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	23.03.2023
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	138/2023-9
Stand	27.02.2023

Betreff Antrag der SPD Fraktion vom 10.02.2023 betr. Einführung von grünen Abbiegepfeilen im Radverkehr

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung,

1. die Einführung des „Grünen Pfeils für den Radverkehr“ (Verkehrszeichen 721 StVO) unter Beteiligung der zuständigen Straßenbaulastträger zu prüfen,
2. konkrete Umsetzungsmöglichkeiten zu erarbeiten,
3. die entstehenden Kosten zu ermitteln und
4. dem Ausschuss die Ergebnisse mitzuteilen.

Sachverhalt

Zur beigefügten Antrag vom 10.02.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Beim Grünpfeil für Radfahrer (VZ 721 StVO) handelt es sich um Verkehrszeichen, über deren Anordnung die Verwaltung nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) eigenverantwortlich als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung entscheidet.

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken im Sinne des Antrages zu beschließen.

Allerdings können die notwendigen Überprüfungen aufgrund der personellen Vakanzen bei der Verkehrsbehörde, den noch abzuarbeitenden älteren Prüfaufträgen und der Vielzahl der sonstigen straßenverkehrsrechtlichen Aufgaben leider nur mit Verzögerung erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen dieser Vorlage:

keine



An den Ausschussvorsitzenden des MoVA

Herrn Wilfried Hanft
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Bornheim, 10. Februar 2023

Einführung von grünen Abbiegepfeilen im Radverkehr

Sehr geehrter Herr Hanft,

die SPD-Fraktion bittet um die Berücksichtigung des nachfolgenden Antrages für die nächste Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses:

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Einführung des „Grünen Pfeils für den Radverkehr“ (Verkehrszeichen 721 der StVO) zu prüfen und konkrete Umsetzungsvorschläge im Bornheimer Stadtgebiet zu erarbeiten bzw. wo erforderlich mit den beteiligten Straßenbaulastträgern (Land NRW, Rhein-Sieg-Kreis) abzustimmen.

Die Liste der umsetzungsfähigen Standorte ist dem Ausschuss unter Berücksichtigung der Kosten zur Entscheidung vorzulegen.

Begründung:

Ziel der Initiative der SPD-Fraktion ist es, den „Grünen Pfeil für Radfahrende“, der das ampelfreie Rechtsabbiegen ermöglicht, dort flächendeckend in der Stadt anzubringen, wo er ausreichend sicher für alle Verkehrsteilnehmenden genutzt werden kann.

Zu berücksichtigen ist dabei vor allem die Sicherheit des Fußverkehrs. Deshalb sollen Kreuzungen ausgewählt werden, die übersichtlich und sicher genug sind, Fußverkehr rechtzeitig zu erkennen und für Radfahrende gleichzeitig ein Abbiegen ohne Wartezeit zu ermöglichen.

Mit der Änderung der StVO ist seit 2020 der Einsatz eines grünen Pfeils nur für Radfahrende möglich. Radfahrende dürfen in diesem Fall auch bei roter Ampelschaltung rechts abbiegen, sofern sie analog zur Regelung für den motorisierten Individualverkehr (MIV; Verkehrszeichen 720) anhalten, warten bis die Kreuzung frei ist und niemanden gefährden.

Durch die Einführung des grünen Pfeils für Radfahrende können auch Gefahren, die durch den Abiegeverkehr des MIV (insbesondere LKW) verursacht werden, reduziert werden. Insgesamt ist die Einführung des grünen Pfeils für Radfahrende eine kostengünstige Möglichkeit, die gewünschte Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr zu unterstützen.

Die Sicherheit wurde bereits in Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bestätigt: <https://www.adfc.de/neuigkeit/pilotversuch-zum-gruenpfeil>

Die Maßnahmen der gültigen Radverkehrsplanung aus dem Radverkehrskonzept sind entsprechend zu berücksichtigen bzw. die „grünen Pfeile für Radfahrende“ sind dort zu integrieren.

Freundliche Grüße

Thomas Schmitz, Anna Peters und Fraktion

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	23.03.2023
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	679/2022-7
Stand	27.02.2023

Betreff Mitteilung betr. Zweigleisiger Ausbau Stadtbahnlinie 18; Gewährung von Zuwendungen über die Förderrichtlinie-Planungsvorrat

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 (RSK) vorgestellt (siehe Vorl. 415/2021-7).

Darauf aufbauend wurde gemeinsam mit dem RSK und abgestimmt unter den einzelnen beteiligten Gebietskörperschaften, ein gemeinsamer Antrag zur Finanzierung von 90% der zuwendungsfähigen Planungskosten im Rahmen der Förderrichtlinie „Planungsvorrat“ fristgerecht Ende Januar des Jahres 2022 gestellt. (siehe Vorl. 749/2021-7) Das Exposé zum im Januar 2022 eingereichten Förderantrag wird dieser Vorlage informationshalber angefügt.

Der gestellte Antrag auf Gewährung einer Zuwendung über das o.g. Förderinstrument wurde nun positiv beschieden. Ein Förderbescheid liegt der Verwaltung vor. Insgesamt erfolgt eine Förderung in Höhe von 3.528.500,- Euro für die Durchführung der Planungsleistungen in den Leistungsphasen (Lph) 1 - 4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) und einer Standardisierten Bewertung für den Zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18 zwischen Brühl u. Bonn inkl. einem neuem HP Bornheim-West. Die Förderung wird dem RSK als primärer Antragsteller gewährt und damit im Kreishaushalt abgebildet.

Die Vorhaltung eines Eigenanteils seitens der Stadt Bornheim ist demnach nicht mehr notwendig. Dies wird im Entwurf für den Doppelhaushalt 2023/2024 angepasst. Um jedoch etwaige, zurzeit nicht absehbare Aufwendungen, wie etwa sonstige notwendige Gutachten, finanzieren zu können, ist seitens der Verwaltung vorgesehen, jeweils 50.000,- Euro für die Jahre 2023 und 2024 in den Haushalt einzustellen.

Es ist festzustellen, dass ohne gewährte Förderung eine unmittelbare direkte Finanzierung der erheblichen Planungskosten durch die Projektbeteiligten und damit eine kurzfristige Erarbeitung der Planungsleistungen zum zweigleisigen Ausbau der Linie 18 nicht möglich wäre. Trotz nun gewährter Förderung und einer angestrebten unmittelbaren Projektfortführung wird von einem insgesamt langfristigen Zeithorizont über mehrere Jahre bis zu einer möglichen Umsetzung ausgegangen. Ohne die Förderung des Landes wäre jedoch eine Umsetzung zeitlich nicht annähernd kalkulierbar (prognostisch 2030 plus x Jahre).

Nach dem Preisstand von 2020 sind die Baukosten in der MBS mit 95.000.000,- Euro prognostiziert worden. In der Kostenprognose einbezogen sind sämtliche für den zweigleisigen Ausbau nötigen Maßnahmen, inkl. dem neuen Haltepunkt Bornheim-West.

Die weitere Abwicklung wird vom RSK als primär betroffener Aufgabenträger koordiniert. Vorgesehen ist, dass die notwendigen Planungsleistungen gegen Kostenerstattung von der

HGK durchgeführt werden.

Zur Fortführung der Planung sind im Einzelnen die nachfolgenden Arbeitsschritte vorgesehen:

- Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung mit allen betroffenen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen zur gemeinsamen Definition der Projektziele und (finanziellen) Zuständigkeiten
- Abschluss einer Vereinbarung mit der HGK, dass diese gegen Kostenerstattung die Planung der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) einschließlich der notwendigen Begleitgutachten durchführt
- Abstimmung mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern Brühl und Bonn zur Koordination der Planung auch derer Streckenabschnitte unter Voraussetzung der vollständigen Übernahme ihrer finanziellen Eigenanteile
- Beauftragung einer Standardisierten Bewertung zur formalen Abstimmung der Förderfähigkeit mit den Zuwendungsgebern (Landes- und Bundesverkehrsministerium, Zweckverband go. Rheinland (vormals NVR))

Die Verwaltung wird sich weiterhin am Planungsprozess zum zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18 beteiligen und die notwendigen Arbeitsschritte durchführen. Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss wird über wesentliche Inhalte unterrichtet. Die weitere Planung soll aus Sicht der Verwaltung keinen Vorentscheid für die Übernahme von Kosten darstellen, die etwa die strategischen Ziele der Haushaltskonsolidierung dauerhaft aushöhlen könnten.

Auswirkungen auf das Klima

1. Grundeinschätzung ☐ Mit dem Vorhaben ist keine klimarelevante Wirkung verbunden. → weiter bei 3. ☒ Mit dem Vorhaben ist eine klimarelevante Wirkung verbunden. → weiter bei 2.
2. Klima-Test Die mit dem Vorhaben verbundene klimarelevante Wirkung ist ☒ positiv ☐ negativ → weiter bei 3.
3. Begründung Mit der Fortführung der Planung zum zweigleisigen Ausbau der Linie 18 ist perspektivisch eine Stärkung des Umweltverbundes verbunden. Dies kann langfristig zu einer positiven klimarelevanten Wirkung führen.

Anlagen zum Sachverhalt

(nicht abgedruckt) Förderantrag Linie 18 FöRi-Planungsvorrat Exposé

Exposé zum Antrag zur FöRi Planungsvorrat

Planungsleistungen Lph. 1-4 HOAI und Standardisierte Bewertung

Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahnlinie 18 zwischen Brühl und Bonn
inkl. neuem HP Bornheim West



Inhalt

1. Einführung.....	3
2. Einordnung der Stadtbahnlinie 18 ins Verkehrsnetz.....	4
3. Bestand: Fahrplanangebot und Pünktlichkeit unzufriedenstellend	6
4. Strukturentwicklung im Korridor Köln – Bonn	8
5. Stadtentwicklung Bornheim: „Wohnen an der Schiene“	9
6. Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebs der Linie 18.....	14
7. Sachstand des Projekts.....	15
8. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie.....	17
9. Kalkulation der beantragten Zuwendung	19

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis

Referat für Wirtschaftsförderung und strategische Kreisentwicklung

Fachbereich Verkehr & Mobilität

Projektleiter: Dr.-Ing. Christoph Groneck, christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de

Stand: 27.01.2022

1. Einführung

Der Großraum Rhein-Sieg ist eine wachsende Region. Für Bonn ging IT.NRW Ende 2018 von einem Bevölkerungszuwachs bis 2030 um 6,5% auf ca. 352.000 Einwohner aus; für den Rhein-Sieg-Kreis um 4,1% auf ca. 624.000. Dieser Zuwachs ist regional unterschiedlich ausgeprägt und wird insbesondere im nördlichen Bonner Umland höher sein. Die Anzahl der Arbeitsplätze in Bonn wird voraussichtlich um etwa 7,7% ansteigen, was zu einem noch höheren Pendleraufkommen führt.

Die in den kommenden Jahren vorgesehenen Baumaßnahmen im Fernstraßennetz (Tausendfüßler, Ersatzneubau Bonner Nordbrücke u.a.) sowie die Siedlungsentwicklung im Bonner Speckgürtel werden die bereits heute vorhandenen Überlastungserscheinungen im Straßennetz wesentlich verschärfen. Unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen kann das regionale Stadtbahnnetz jedoch keine relevante Entlastungsfunktion darstellen, da auf Schlüsselstrecken in den Hauptverkehrszeiten kaum noch Kapazitäten vorhanden sind. Auch die Ziele des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung erfordern Verkehrsverlagerungen zum ÖPNV, für die ausreichende Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV Voraussetzung sind.

Vor diesem Hintergrund haben die betroffenen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen 2014 die Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn Rhein-Sieg“ initiiert, um Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtbahnangebotes auf den Weg zu bringen. Ein identifizierter Handlungsschwerpunkt betrifft die Stadtbahnlinie 18 zwischen Brühl und Bonn, auf der Angebotsverbesserungen erst nach einem zweigleisigen Ausbau möglich sind. Die dafür notwendigen Planungen sollen mithilfe des vorliegenden Förderantrags auf den Weg gebracht werden.

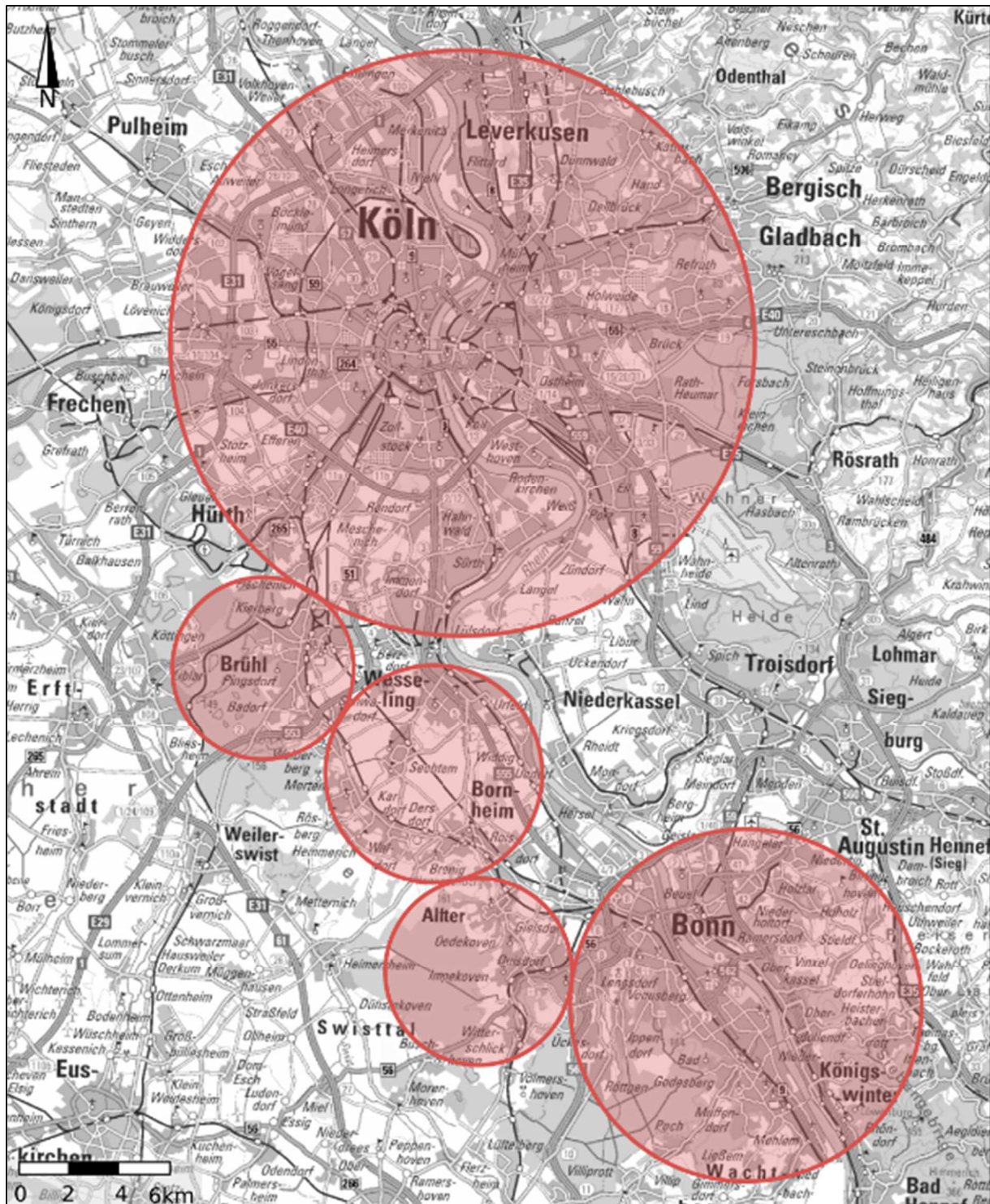


Abbildung 1: Räumliche Einordnung¹

¹ Quelle: Land NRW (2020) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

2. Einordnung der Stadtbahnlinie 18 ins Verkehrsnetz

Die Stadtbahnlinie 18 wird von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) sowie der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) gemeinschaftlich zwischen Köln-Thielenbruch und Bonn Hbf betrieben. Innerhalb von Köln und Bonn verkehrt die Linie über die BOStrab-Infrastruktur der KVB bzw. SWBV. Dagegen wird zwischen Köln-Klettenberg und Bonn-Dransdorf die sogenannte Vorgebirgsbahn der ehemaligen Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) benutzt. Dies ist eine Eisenbahnstrecke nach EBO, Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Zwischen Hürth-Fischenich und Brühl-Vochem (d.h. außerhalb des Ausbauabschnittes) findet auf der Strecke Mischverkehr mit Güterzügen statt.

Vor dem Hintergrund ihrer Historie als regionale Eisenbahnstrecke entsprechen Fahrgeschwindigkeiten, Linienführung, eisenbahntechnische Ausgestaltung sowie Stationsabstände bei der Linie 18 eher einer S-Bahn zur Anbindung des Umlandes an die Oberzentren denn einer innerstädtischen Stadtbahn. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es auf der DB-Strecke zwischen Köln und Bonn anders als auf allen anderen Magistralen des Bahnknotens Köln keinen S-Bahn-Verkehr gibt.

Von den drei bestehenden linksrheinischen Eisenbahnstrecken zwischen Köln und Bonn (Vorgebirgsbahn, DB-Strecke, Rheinuferbahn) liegt die Vorgebirgsbahn zu den Siedlungsschwerpunkten am günstigsten und ist damit die bedeutendste Strecke für den Zwischenortsverkehr. Dies gilt besonders für das Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises mit der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter, deren Zentren beide mit der Linie 18, aber nicht mit der DB-Strecke angebunden werden. Auch Hürth und Brühl werden mit der Linie 18 zentraler als mit der DB-Strecke erschlossen.

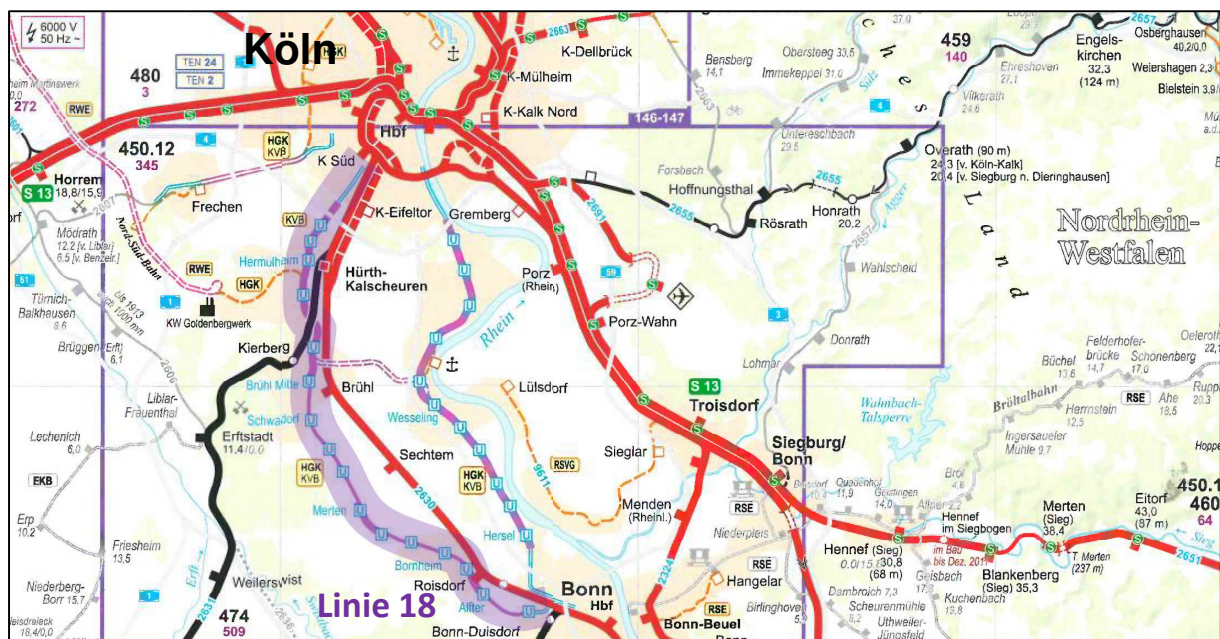


Abbildung 2: Lage der Stadtbahnlinie 18 von Köln nach Bonn im Eisenbahnnetz²

² Quelle: Schweers+Wall, Eisenbahnatlas Deutschland, 8. Auflage

3. Bestand: Fahrplanangebot und Pünktlichkeit unzufriedenstellend

Zwischen Köln und Brühl wird auf durchgehend zweigleisiger Infrastruktur ein dichtes Verkehrsangebot gefahren (Mo-Fr im Tagesverkehr alle 10 Minuten). Dagegen ist die Strecke zwischen Brühl-Badorf und Bonn-Dransdorf (14,6 km) mit Ausnahme von zwei kurzen Begegnungsabschnitten nur eingleisig ausgebaut, weswegen südlich von Schwadorf nur ein 20-Minuten-Takt angeboten werden kann. Dazu kommen morgens und nachmittags jeweils zwei Fahrtenpaare der Verstärkungslinie 68 zwischen Bornheim und Bonn.

In den Hauptverkehrszeiten hat die Linie 18 zwischen Brühl und Bonn ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Aufgrund der eingleisigen Streckenabschnitte kann sie aber nicht auf einen nachfragegerechten 10-Minuten-Takt verdichtet werden.

Die beiden Grafiken auf der folgenden Seite zeigen die Auslastung aller Fahrplanfahrten der Linien 18 (blau) und 68 (lila) an der Haltestelle Bonn West, d.h. unmittelbar vor Erreichen der Bonner Innenstadt. Basis ist eine Erhebung der SWBV aus dem Jahre 2015. Die Sitzplatzkapazitäten (grüner Bereich) werden jeweils in Lastrichtung überschritten, und zwar zwischen ca. 6:30 und 9:30 Uhr stadteinwärts sowie ca. 15:00 und 19:30 Uhr stadtauswärts. Hinsichtlich der Stehplatzauslastung überschritten einzelne Fahrten bereits die Maximalwerte der Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Bemessung des Platzangebotes (gelber Bereich). Ein störungsfreier Betrieb sowie eine barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV kann damit in Spitzenzeiten nur noch eingeschränkt gewährleistet werden. Aufgrund der prognostizierten Strukturentwicklung ist davon auszugehen, dass sich die Situation in den kommenden Jahren verschärfen wird.

Gleichzeitig führen die eingleisigen Abschnitte zu einer wenig zufriedenstellenden Betriebsqualität. Da die Linie 18 die hochbelastete innerstädtische Infrastruktur sowohl in Köln als auch in Bonn befährt, lassen sich Verzögerungen nicht ausschließen. Diese führen zwischen Brühl und Bonn zu sofortigen Auswirkungen auf die Gegenrichtung. Vor diesem Hintergrund weist die Linie 18 die schlechtesten Pünktlichkeitswerte aller Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis auf. Im Jahre 2020 erreichten nur 75,7% der Bahnen den südlichen Endpunkt Bonn Hbf pünktlich³. Zum Vergleich: Die ebenfalls regional verkehrende Stadtbahnlinie 66 wies im selben Zeitraum am Bonner Hbf in Richtung Bad Honnef eine Pünktlichkeit von 88,9% bzw. in Richtung Siegburg von 88,3% auf. Auf Kölner Seite stellt sich die Situation ähnlich dar⁴:

- Gesamtjahrespünktlichkeit Stadtbahnnetz Köln: ca. 86%
- Linie 18 ist mit ca. 81% die unpünktlichste Stadtbahnlinie
- Zum Vergleich: Die beste Linie liegt bei 95%, selbst die Linie 16 liegt als ähnlich lange und interkommunale Linie bei 87%

³ Abfahrtpünktlichkeit an der vorletzten Haltestelle Bonn West in Richtung Bonn Hauptbahnhof, als pünktlich gelten Fahrten mit einer Abfahrt bis 2:59 Minuten nach Plan, Quelle: Qualitätsbericht SWBV

⁴ Quelle: KVB-Pünktlichkeitsstatistik 2020

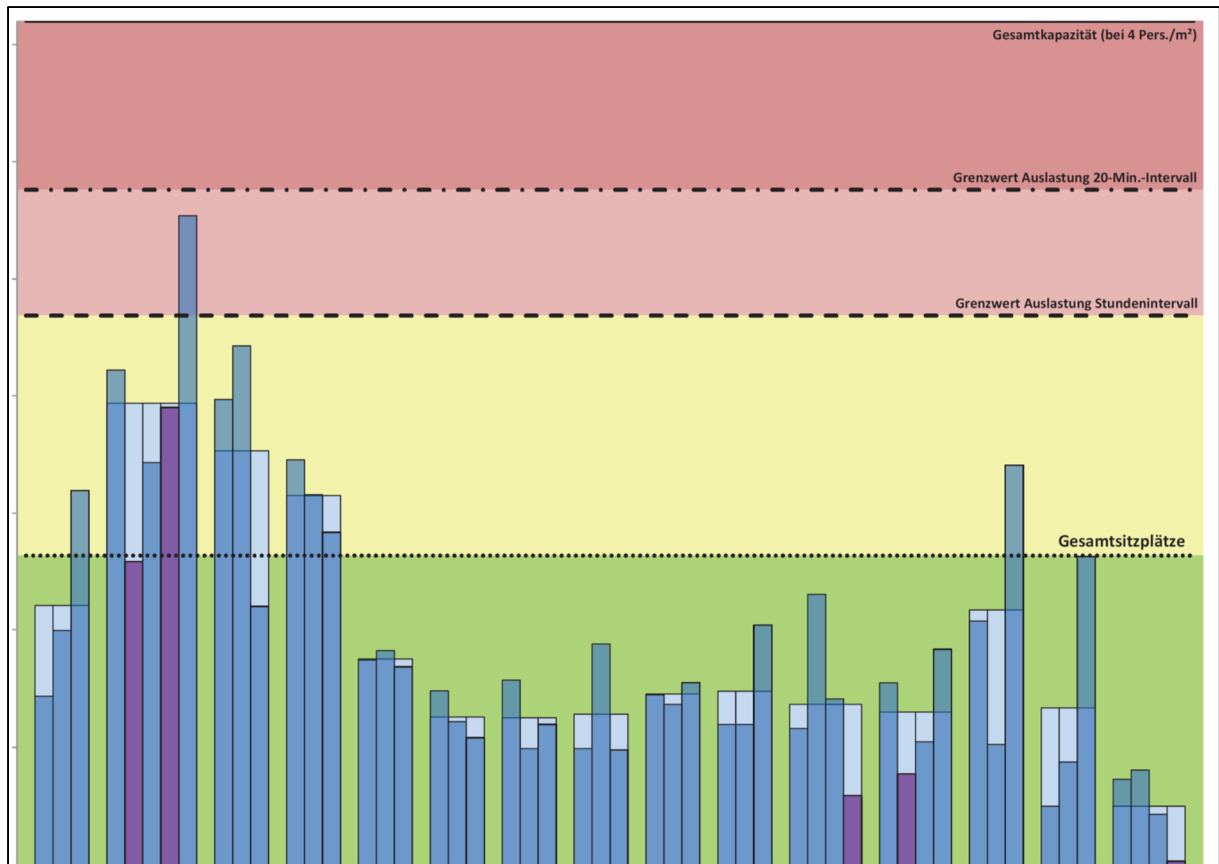


Abbildung 3: Auslastung der Stadtbahnlinien 18 und 68 (Bonn West stadteinwärts)

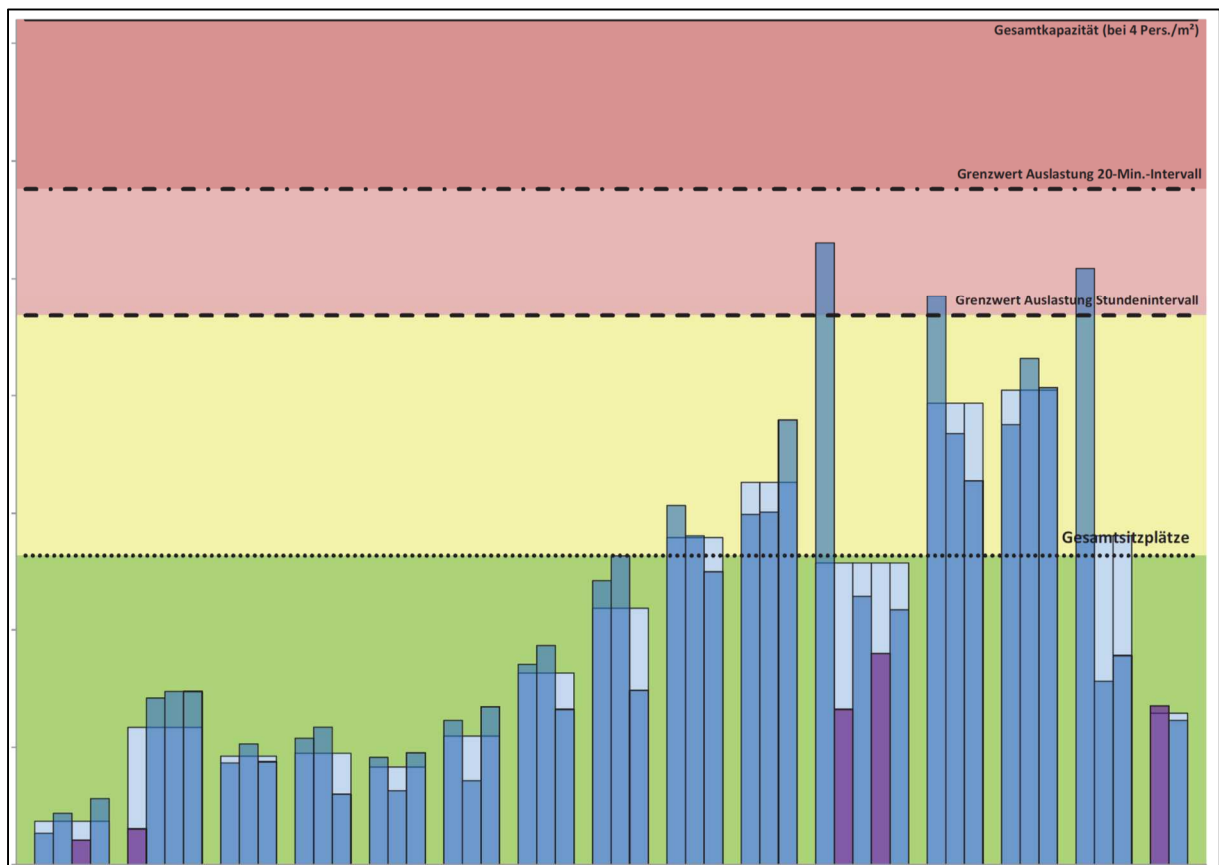


Abbildung 4: Auslastung der Stadtbahnlinien 18 und 68 (Bonn West stadtauswärts)

4. Strukturentwicklung im Korridor Köln – Bonn

Entlang der Siedlungsachse Köln-Bonn besteht eine hohe Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbeflächen. Durch Wanderungsgewinne ist abzusehen, dass dieser Trend längerfristig bestehen bleibt. Der zunehmenden Nachfrage kann nur durch eine Neuentwicklung von Wohnflächen nachgekommen werden. Wohnbaupotenzialflächen finden sich zwischen Brühl und Bonn überwiegend entlang des auszubauenden Abschnittes der Linie 18 und nur in geringerem Maße an der DB-Strecke Köln – Bonn sowie der Linie 16. Die Ausbauplanung der Stadtbahnlinie 18 erfolgt in Rückkopplung zu planmäßigen Siedlungsentwicklungen, mit dem Ziel einen wesentlichen Beitrag zur umwelt- und klimagerechten Erschließung zu leisten.

Der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum entlang der Siedlungsachse Köln-Bonn wird in mehreren Gutachten wissenschaftlich bestätigt. In einer regionalen Wohnraumbedarfsanalyse für den Rhein-Sieg-Kreis (Empirica 2016) und einem Bericht des Referates für Wirtschaftsförderung und strategische Kreisentwicklung (Rhein-Sieg-Kreis 2019) wird zunächst eine grundsätzlich steigende Einwohnerzahl im Kreisgebiet konstatiert. Die aktuelle und zukünftige Wohnungsnachfrage verstärkt sich ferner durch den zunehmenden Überschwappeffekt aus Bonn und Köln, wo die tatsächlichen Bedarfe nicht mehr gedeckt werden können. Dieser Effekt führt zusätzlich zu entsprechend steigenden Pendlerverflechtungen. Der größte Nachfrage- druck besteht im zentralen Kreisgebiet, zu dem die Stadt Bornheim sowie die Gemeinde Alfter gehören.

Im Einzugsbereich der Stadtbahnlinie 18 ist damit insgesamt mit einer steigenden Einwohnerzahl zu rechnen. Gemäß Machbarkeitsstudie 2021 zum zweigleisigen Ausbau ist mit einem Bevölkerungswachstum von insgesamt 5,1% entlang der Siedlungsachse Köln-Bonn auszugehen. Alleine auf die Stadt Bornheim entfällt eine positive Bevölkerungsentwicklung von 9,1%.

Der Ausbau der Stadtbahnlinie 18 und der damit einhergehende 10-Minuten-Takt ist eine elementare Grundvoraussetzung dafür, der wachsenden Bevölkerung ein gutes und verlässliches ÖPNV-Angebot zur Verfügung stellen zu können. Weiterhin soll die Erschließungswirkung der Linie 18 im Rahmen des Ausbauprojektes durch Schaffung eines neuen Haltepunktes „Bornheim West“ verbessert werden.

5. Stadtentwicklung Bornheim: „Wohnen an der Schiene“

Die Stadt Bornheim nimmt überwiegend Flächenentwicklungen im unmittelbaren Umfeld und Einzugsbereich von Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV vor, um eine unmittelbare Erreichbarkeit der Zentren zu ermöglichen und damit insbesondere dem städtebaulichen Planungsziel einer Stadt der kurzen Wege gerecht zu werden. Durch die vorherrschende Siedlungsstruktur der einzelnen Bornheimer Ortschaften kann die Infrastruktur des täglichen Bedarfs überwiegend mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erreicht werden. Damit wird dem Ziel einer CO₂-reduzierten Mobilität Rechnung getragen und ein wesentlicher Beitrag zu einer klimagerechten Gesellschaft geleistet.

Dem Aspekt einer Stadtentwicklung an schienenaffinen Standorten wurde bereits bei der Neuauufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) der Stadt Bornheim im Jahr 2011 Rechnung getragen, indem bei der Darstellung von Wohnbauflächen und -reserven zur Siedlungsentwicklung die Nähe zu Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV als wesentliches Kriterium diente.

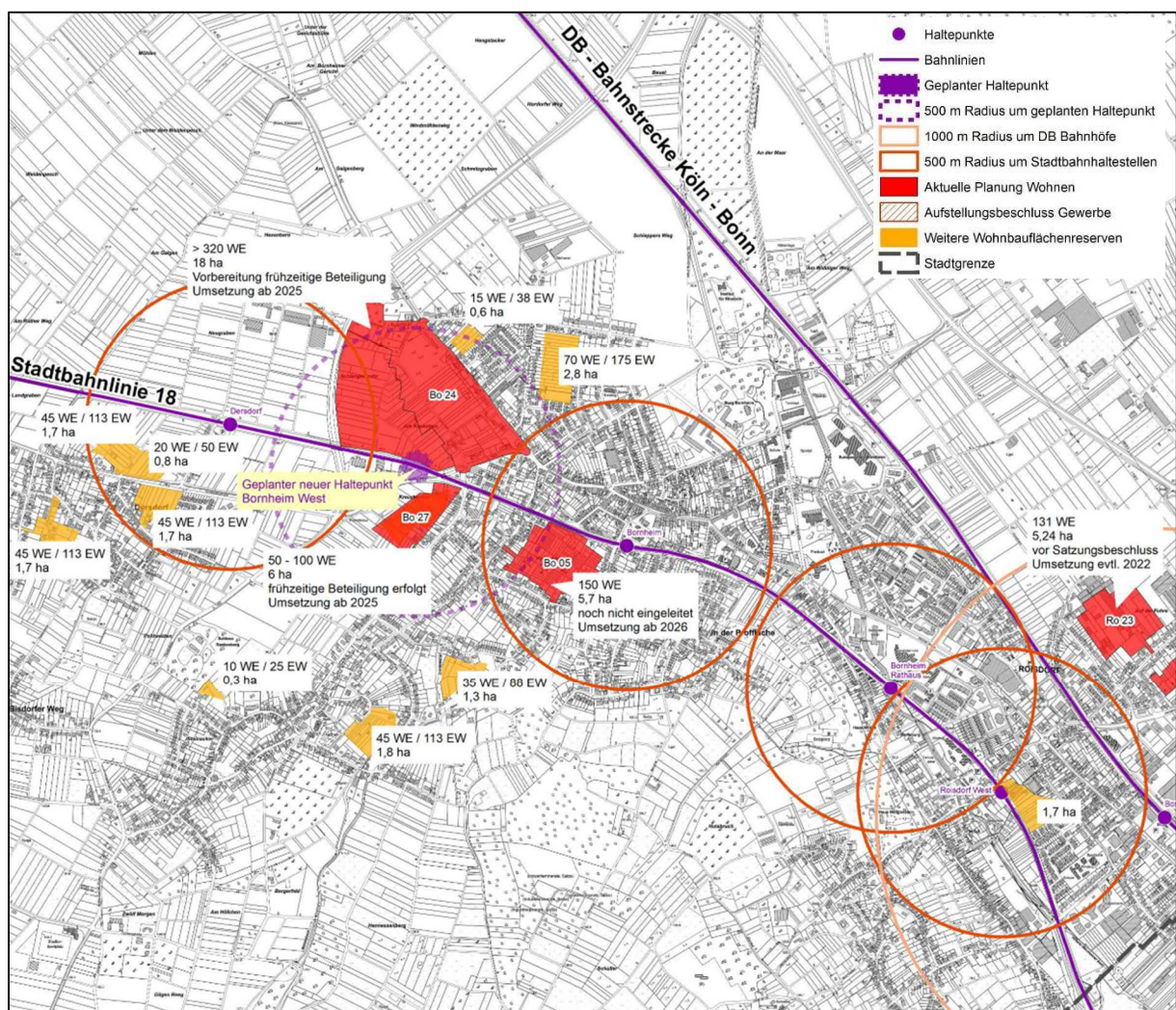


Abbildung 5: Übersicht der Baulandentwicklung in Bornheim an der Linie 18 (südlicher Bereich)

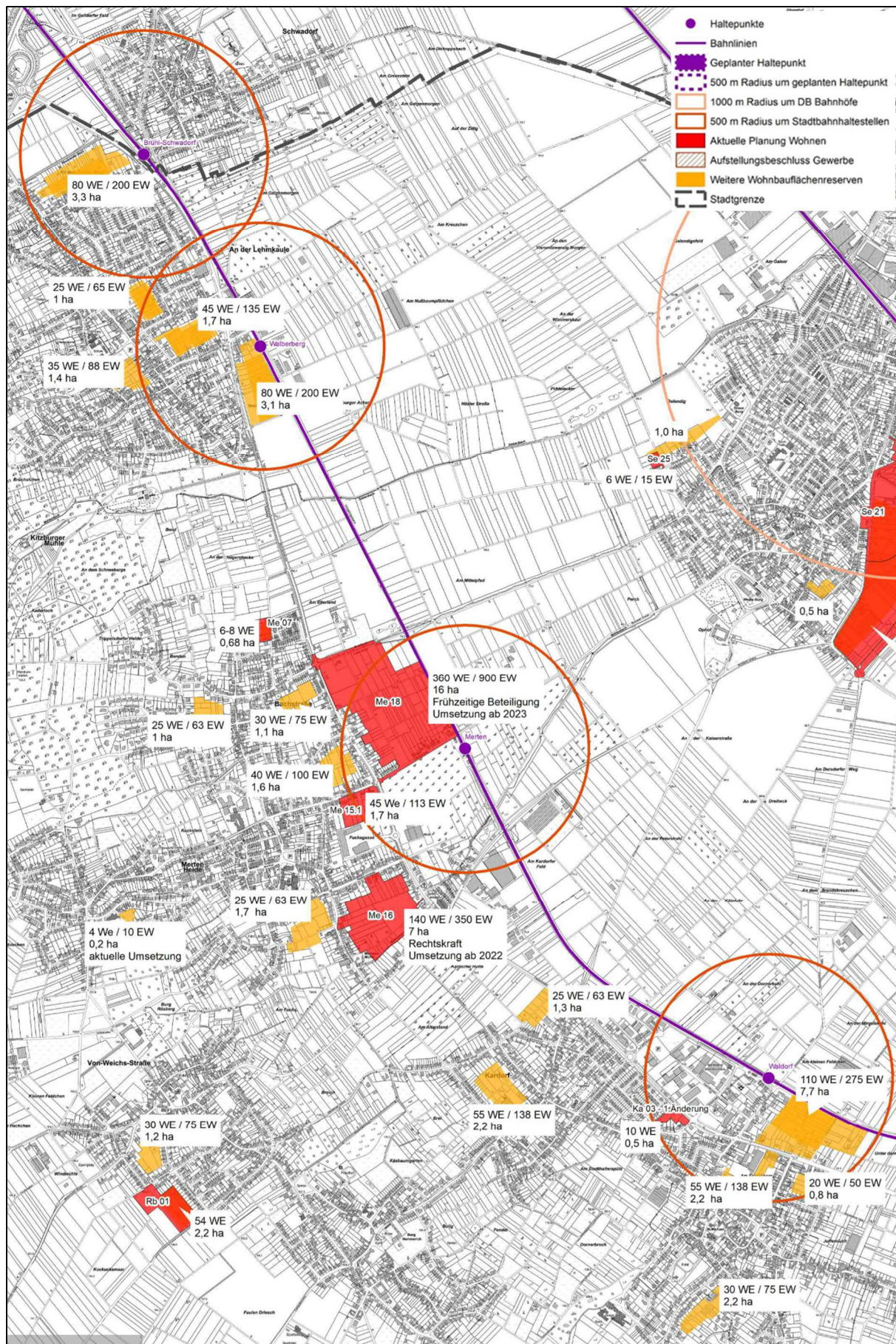


Abbildung 6: Übersicht der Baulandentwicklung in Bornheim an der Linie 18 (nördlicher Bereich)

Zwei konkrete Beispiele besonderer städtebaulicher Entwicklungen werden nachfolgend vorgestellt.

Ortschaft Merten mit Bebauungsplänen Me 16 und Me 18 mit Schulstandort

Die genannten Aspekte treffen unmittelbar auf die Baugebiete Me 16 und Me 18 in der Bornheimer Ortschaft Merten zu. Das Bebauungsplanverfahren Me 16 ist bereits abgeschlossen, von einer Umsetzung ist unmittelbar auszugehen. Ziel der Planung ist die Realisierung von Wohnbebauung. Durch den entstehenden Bevölkerungszuwachs (140 Wohneinheiten/ca. 350 Einwohner) und die zentrale Lage in der Ortschaft Merten mit Zugang zur Stadtbahnlinie 18 ist von unmittelbaren positiven Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen auszugehen. Die Erschließung des Baugebietes erfolgt ab 2022.

Ebenso bereits im fortgeschrittenen planungsrechtlichen Verfahren ist der Bebauungsplan Me 18 in der Ortschaft Merten zwischen Bonn-Brühler-Straße (L183) und dem Stadtbahnhaltepunkt Bornheim-Merten der Linie 18. Ziel der Planung ist die Realisierung von Wohnbauvorhaben (360 Wohneinheiten/ca. 900 Einwohner) sowie der Neubau einer Gesamtschule für ca. 1200 Schülerinnen und Schüler. Hervorzuheben ist der Schulstandort, der neben der bewohnergenerierten ÖPNV-Nutzung zu einer zusätzlichen Nutzung der Stadtbahnlinie 18 tagsüber beitragen wird.

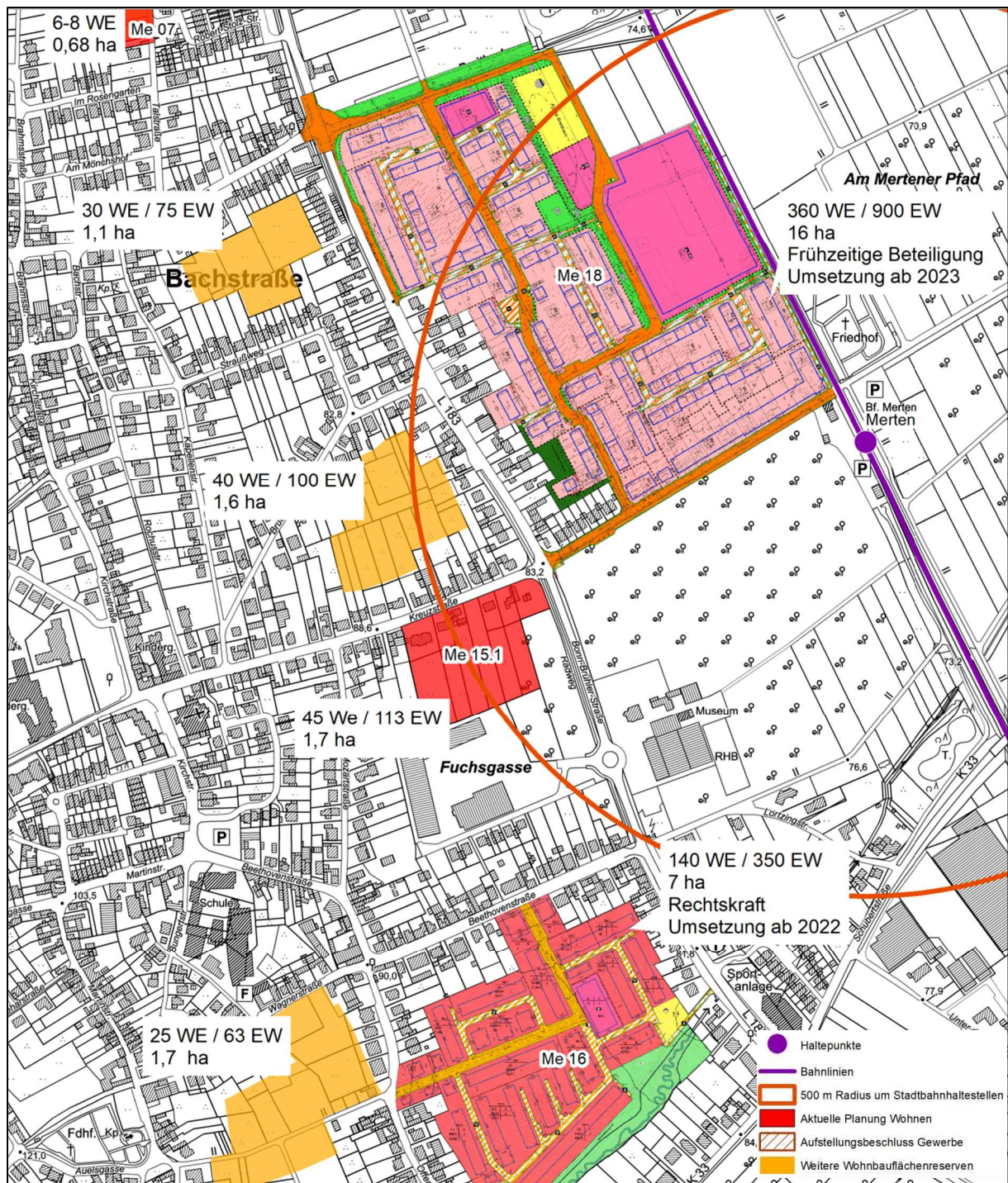


Abbildung 7: Baulandentwicklung Bornheim-Merten

Ortschaft Bornheim mit Baugebieten Bo 24 und Bo 27 sowie bestehende Siedlungslagen

Hervorzuheben ist außerdem der nordwestliche Bereich der Bornheimer Kernortschaft mit seinen überwiegend bereits dem Wohnen dienenden Flächen im Bereich des Sechtemer Wegs sowie dem Gewerbe- und Einzelhandelsstandort Hellenkreuz. Wesentlich sind hier die im Planungsverfahren befindlichen Baugebiete Bo 24 und Bo 27. Ziel des Bebauungsplanes Bo 24 ist die Entwicklung von Wohnbauflächen

(330 Wohneinheiten/ca. 825 Einwohner). Das Baugebiet Bo 27 befindet sich westlich der Stadtbahnlinie 18. Dort soll sowohl Wohnbebauung (max. 100 Wohneinheiten/ca. 250 Einwohner) in unterschiedlichen Gebäudetypen als auch Gewerbenutzungen realisiert werden. Zudem ist an diesem Standort die Ansiedlung einer Rettungswache des Rhein-Sieg-Kreises sowie eines zentralen Gerätehauses für die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Bornheim vorgesehen. Bereits ab 2015 umgesetzt wurde das Baugebiet Bo 16 unmittelbar südlich der Eisenbahnüberführung Linie 18/Königstraße (60 Wohneinheiten/ca. 150 Einwohner).

Alle genannten Flächen befinden sich im Einzugsbereich des geplanten neuen Haltepunktes Bornheim-West. Der ergänzende Haltepunkt soll unmittelbar an der Königstraße (L183) verortet werden und deckt demnach sowohl bestehende Erschließungsdefizite im nördlichen und nordwestlichen Teil der Bornheimer Kernortschaft ab, gleichzeitig entstehen durch die o.g. städtebaulichen Neuentwicklungen eine Vielzahl neuer Fahrgastpotenziale.

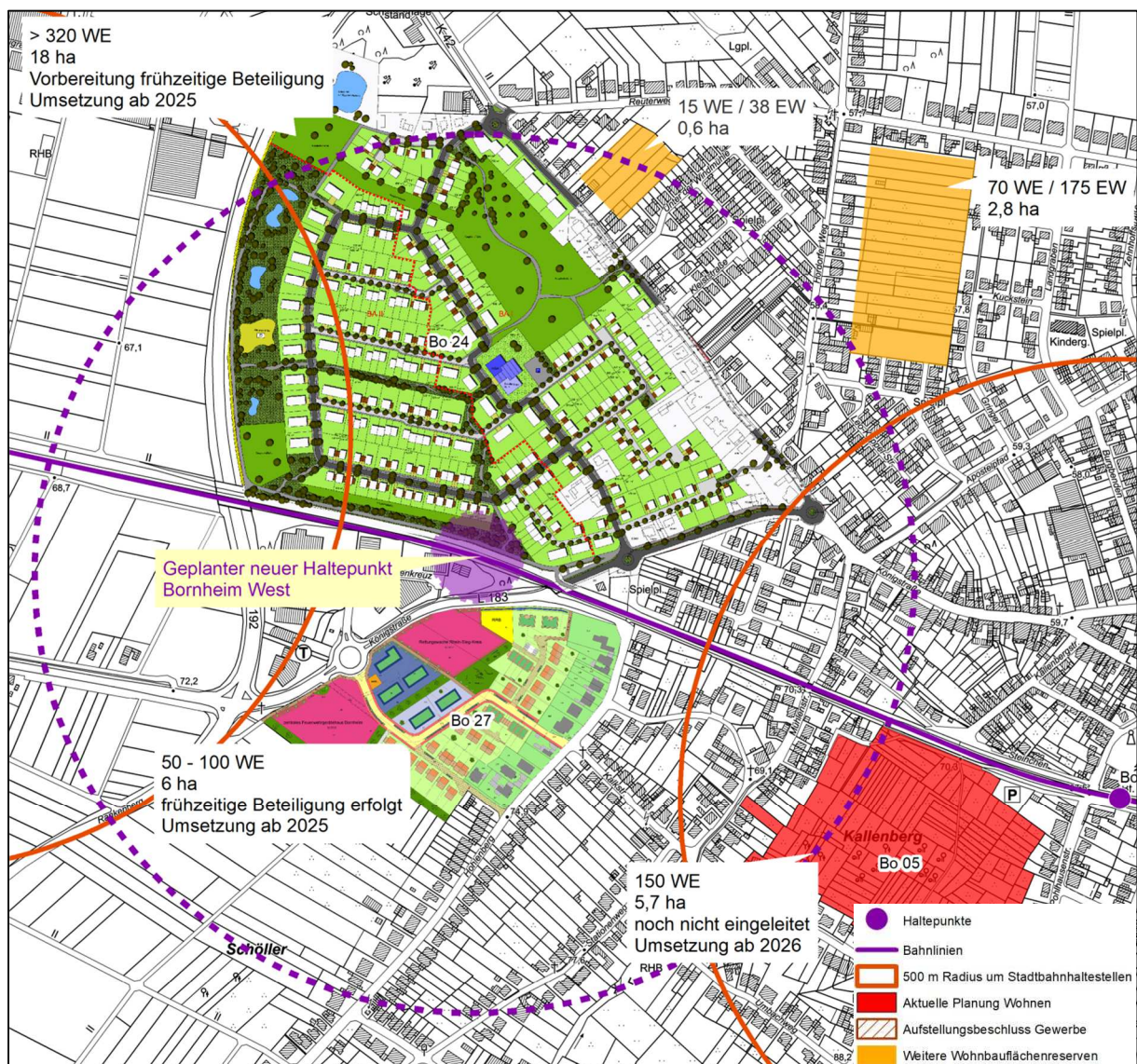


Abbildung 8: Baulandentwicklung Bornheim-Ort

6. Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebs der Linie 18

Bezüglich der Zuständigkeiten für die Finanzierung der Infrastruktur und des Fahrbetriebs stellen die Stadtbahnlinien 16 und 18 zwischen Köln und Bonn einen Sonderfall dar. Obwohl es sich um Eisenbahnstrecken gemäß AEG/EBO handelt und außerhalb von Köln und Bonn somit keine Konzessionen gemäß PBefG vorliegen, liegt die Aufgabenträgerschaft anders als beim sonstigen Eisenbahnverkehr nicht beim SPNV-Aufgabenträger NVR, sondern ist kommunal verortet. Hintergrund sind Grundsatzentscheidungen aus den 1970er Jahren u.a. der „Arbeitsgruppe Bundeshauptstadt Bonn“, die Strecken der ehemaligen Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) in die kommunalen Stadtbahnnetze von Köln und Bonn und nicht in das S-Bahn-Netz der seinerzeitigen Deutschen Bundesbahn zu integrieren.

Diese Anomalie führt für die kommunalen Aufgabenträger heute zu Finanzierungszuständigkeiten in erheblicher Größenordnung, die nicht gegeben wären, wenn die ehemaligen KBE-Strecken analog zu technisch und raumstrukturell vergleichbaren Achsen Teil des S-Bahn-Netzes geworden wären. Hinzu kommt, dass sich die Streckeninfrastruktur im Rhein-Sieg- und Rhein-Erft-Kreis anders als bei den kommunalen Schienennetzen der KVB in Köln sowie der SWBV in Bonn nicht im Eigentum der örtlichen Gebietskörperschaften bzw. deren Eigenbetrieben befindet. Dies erschwert die Finanzierung von Planungs- und Bauleistung, da sie nicht im Rahmen bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge an ein eigenes Unternehmen delegiert und ggf. mit Erträgen verrechnet werden können. Stattdessen muss die Finanzierung der Planungs- und Baukosten von den betroffenen Gebietskörperschaften vollständig konsumtiv aufgebracht werden. Es entsteht für diese kein Gegenwert in Form von Anlagevermögen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Förderung der Planungsleistungen für die betroffenen Gebietskörperschaften von erheblicher Bedeutung, um einen Ausbau der Linie 18 zwecks Erhalt und Verbesserung ihrer regionalen Verkehrsfunktion zeitnah auf den Weg bringen zu können. Dies gilt umso mehr, da Ausbaumaßnahmen entlang der parallelen linken Rheinstrecke der DB AG nur langfristig umsetzbar sind. Über die kommunalen Haushalte ist die Finanzierung der Planung derzeit nicht darstellbar.

7. Sachstand des Projekts

Seit Anfang 2014 besteht die bereits erwähnte Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn Rhein-Sieg“ aus den Aufgabenträgern Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Köln, Stadt Bonn, Stadt Wesseling und Stadt Brühl sowie den Verkehrsunternehmen KVB und SWBV/SSB. Der Schwerpunkt der Arbeit lag zunächst auf der Erstellung gemeinsamer Struktur- und Fahrgastprognosen. Diese wurden dann ins Verhältnis zu den angebotenen Kapazitäten gesetzt und der Handlungsbedarf abgeleitet.

Ergebnisse der Arbeitsgruppe wurden in der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 19.04.2018 präsentiert. Auf dieser Grundlage haben der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises und der Rat der Stadt Bonn am 20.06.2018 bzw. 10.07.2018 kurzfristige Verbesserungen beschlossen, die 2018/19 umgesetzt worden sind. Auf der Linie 18 betraf dies folgende Maßnahmen:

- Taktverdichtung samstagnachmittags, sonntags sowie abends an allen Tagen von 60- auf 30-Minuten-Takt über die Gesamtstrecke (vorher nur auf den Teilabschnitten Köln – Brühl Mitte sowie Bonn – Bornheim)
- Einführung eines durchgehenden Nachtverkehrs am Wochenende ohne Betriebspause mit Einbindung in den Rundumanschluss am Bonner Hbf

Zudem wurden Maßnahmen identifiziert, die erst nach Infrastrukturausbau sowie der Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge realisierbar sind. Dies betrifft u.a. die Linie 18 in den Hauptverkehrszeiten. Die bestehende Nachfrage sowie die zu erwartende Fahrgastentwicklung erfordern eine Verdichtung des Angebotes vom heutigen 20- auf einen 10-Minuten-Takt auf der Gesamtstrecke zwischen Köln nach Bonn und nicht wie heute von Köln nur bis Brühl-Schwadorf. Nach Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen KVB und SWBV erfordert dies einen durchgehenden zweigleisigen Streckenausbau.

Zur Konkretisierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wurde unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises im Sommer 2018 die AG „Ausbau Stadtbahnlinie 18/68“ initiiert. Mitglieder sind die beteiligten Gebietskörperschaften (Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis; Städte Bonn, Bornheim, Brühl; Gemeinde Alfter), die Verkehrsunternehmen (SWBV, KVB), das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (HGK) sowie der NVR. Zur Klärung der technischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie Feststellung der Förderperspektive wurde im Sommer 2019 eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die von allen beteiligten Gebietskörperschaften gemeinsam finanziert worden ist. Diese Machbarkeitsstudie liegt seit September 2021 vor und ist anhängend beigefügt.

Das Ausbauprojekt war bereits Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans NRW 1998 sowie der integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP). Der nördlich angrenzende Streckenabschnitt von Brühl Mitte bis Brühl-Badorf konnte im Rahmen einer GVFG-Maßnahme bis 2019 zweigleisig ausgebaut werden, was eine Verlängerung

des 10-Minuten-Taktes über Brühl Mitte hinaus bis Schwadorf ermöglichte. Mit dem vorliegenden Projekt soll der zweigleisige Lückenschluss bis Bonn-Dransdorf erfolgen.

Per Beschluss des Rhein-Sieg-Kreises vom 13.10.2015 sowie der Stadt Bonn vom 22.10.2015 wurde der zweigleisige Ausbau zur laufenden Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW angemeldet. In den Ratsbeschlüssen der Bundesstadt Bonn sowie des Rhein-Sieg-Kreises vom 26.09.2019 bzw. 08.10.2019 zur Bestätigung des Zielkonzeptes inkl. Ausbaumaßnahme Linie 18 sowie Aufstockung des Fahrzeugparks für das Gesamtnetz wurden vier zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge für die Linie 18 optional berücksichtigt, mit denen der 10-Minuten-Takt nach dem Streckenausbau betrieblich umgesetzt werden kann.

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss der vom Ausbau hauptsächlich betroffenen Stadt Bornheim hat in seiner Sitzung am 20.01.2022 folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

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.*

Die Koordination des Gesamtprojektes erfolgt seitens des Rhein-Sieg-Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger in einvernehmlicher Abstimmung mit allen beteiligten Städten und Gemeinden.

8. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Ziel der Machbarkeitsstudie war es, Bauaufwand, Kosten, verkehrliche Wirkung und Förderfähigkeit des vollständigen zweigleisigen Ausbaus der Stadtbahnlinie 18 von Brühl-Badorf (km 14,25) bis Bonn-Dransdorf (km 28,85) zu untersuchen. Auf dem 14,6 km langen Ausbauabschnitt existieren derzeit zwei Begegnungsabschnitte zwischen Merten und Waldorf sowie Roisdorf und Alfter mit einer Länge von ca. 2,3 bzw. 1,6 km sowie Kreuzungsgleise in den Bahnhöfen Schwadorf und Bornheim. Der Rest der Infrastruktur ist eingleisig.



Abbildung 9: Ausbauabschnitt Brühl-Badorf - Bonn-Dransdorf

Die vorhandene Infrastruktur sowie die bautechnische Machbarkeit für die Zweigleisigkeit wurde für den gesamten betroffenen Streckenabschnitt analysiert. Neben der Gleisinfrastruktur beinhaltet dies auch die Leit- und Sicherungstechnik sowie die Bauwerke. An bislang eingleisigen Haltepunkten erfolgte die Planung einer zweiten Bahnsteigkante inklusive Zuwegung. Zudem wurde die technische Machbarkeit des zusätzlichen Haltepunkts Bornheim West geprüft. Da ein zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke perspektivisch seit langer Zeit vorgesehen ist, bestehen bereits Bauvorleistungen und Flächenfreihaltungen. Eingriffe in die Bebauung sind

nicht erforderlich. Zur Kostenschätzung wurde der Kostenkennwertekatalog der DB herangezogen.

Zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit wurden die bewährten Standards des Hochflurstadtbahnsystems in Köln und Bonn berücksichtigt. Dies beinhaltet 90 cm hohe Hochbahnsteige an allen Stationen sowie den Einsatz darauf abgestimmter Fahrzeuge. Alle Bahnsteige erhalten stufenfreie Rampenzugänge, taktile Elemente und dynamische Fahrgastinformationssysteme.

Die Berechnung der verkehrlichen Wirkungen erfolgte für Variantenkombinationen mit und ohne neuen Halt Bornheim West sowie einem 10-Minuten-Takt ganztägig oder nur in den Hauptverkehrszeiten. Für alle vier daraus resultierenden Planfälle erfolgte eine Abschätzung des Nutzen-Kosten-Faktors unter Zugrundelegung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung 2016. Das beste Ergebnis erzielte dabei der Planfall 3 mit einem ganztägigen 10-Minuten-Takt zwischen Köln und Bonn inklusive zusätzlichem Haltepunkt Bornheim West. In diesem Planfall werden täglich rund 6.000 neue ÖV-Fahrten erwartet; durch Verlagerung vom MIV zum ÖV können jährlich rund 18,7 Mio. Personenkilometer bzw. 14,4 Mio. Pkw-km eingespart werden. Unter Einbeziehung eines Zuschlags von 30% für die Planungstiefe einer Machbarkeitsstudie erreicht der Planfall 3 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 und wäre damit im gegenwärtigen Planungsstand förderwürdig.

Indikator [Preisstand: 2016; alle Angaben in Tsd. €/Jahr]	Mitfall (Ergebnisse der Modellrechnung, Prognosehorizont 2030)			
	Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3	Planfall 4
	10-Mn-Takt ganztags	10-Mn-Takt nur HVZ	10-Mn-Takt ganztags	10-Mn-Takt nur HVZ
	kein zusätzlicher Halt Bornheim West		mit zusätzlicher Halt Bornheim West	
Summe Nutzeneffekte	7.160	6.050	8.780	6.940
Saldo ÖPNV-Gesamtkosten ("negativer Nutzen")	-3.170	-2.440	-3.190	-2.460
Summe Nutzen	3.990	3.610	5.590	4.480
Kosten des Vorhabens (Kapitaldienst)	4.030	4.030	4.110	4.110
Nutzen-Kosten-Differenz	-40	-420	1.480	370
Nutzen-Kosten-Indikator [ohne Einheit]	1,0	0,9	1,4	1,1

Abbildung 10: Planfälle für den zweigleisigen Ausbau

9. Kalkulation der beantragten Zuwendung

Grundlage für die Kalkulation der beantragten Zuwendung sind die in der Machbarkeitsstudie ermittelten Baukosten mit Preisstand 2020. Die Gesamtkosten in Höhe von 95.294.200 € (netto, ohne Planungskosten) wurden entsprechend der Kostengruppen den Leistungsbildern gemäß § 43, § 47, § 51, § 55 der HOAI zugeordnet. Zur Ermittlung der Planungskosten bezogen auf die jeweils anrechenbaren Baukosten wurden die entsprechenden erweiterte Honorartabellen zugrunde gelegt und interpoliert. Zusätzlich wurden Planungsleistungen für LBP und UVS gemäß § 31 HOAI bzw. Anl. 1 HOAI (zu § 3 Abs. 1), Pkt. 1.1 kalkuliert. Für die dortigen flächenbezogenen Honorarsätze wurde für die auszubauenden Streckenabschnitte ein Streifen von jeweils 250 m beiderseits der Trasse berücksichtigt. Folgende Honorarzonen wurden angesetzt:

- § 31 und Anl. 1 HOAI Honorarzone II
- § 43 und § 51 HOAI Honorarzone V
- § 47 HOAI Honorarzone IV
- § 55 HOAI Honorarzone III

Die Wahl der Honorarzonen III bis IV wird folgendermaßen begründet:

- Erweiterung einer in Betrieb stehenden elektrifizierten Eisenbahnstrecke
- Begrenzte Flächenverfügbarkeit insbesondere in Ortsdurchfahrten
- Erweiterungsbedarf von Brückenbauwerken, die teilweise ihre Nutzungsdauer erreicht haben und daher ggf. insgesamt ersetzt werden müssen

Als Antragssteller beabsichtigt der Rhein-Sieg-Kreis, das Gesamtprojekt in Abstimmung mit allen Beteiligten zu koordinieren und eine Standardisierte Bewertung zu beauftragen. Für die Standardisierte Bewertung werden auf Grundlage von Erfahrungswerten pauschal 200.000 € zzgl. Umsatzsteuer angesetzt. Die Durchführung bzw. Vergabe der Planungsleistungen soll auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung an das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (HGK) delegiert werden. Für die von der HGK zu beauftragenden Leistungen ist keine Umsatzsteuer anzusetzen.

Die detaillierte Herleitung der Planungskosten ist der Anlage zu entnehmen. Es ergibt sich eine beantragte Förderung i.H. von 3.975.394 €. In diesem Wert sind 10% kommunale Eigenanteile enthalten. Es wird bestätigt, dass die Grundleistungen der Leistungsphasen 1 bis 4 gemäß § 31, § 43, § 47, § 51, § 55 und Anlage 13 HOAI beauftragt bzw. erbracht werden.

Parallel dazu ist eine Anmeldung der Maßnahme für das GVFG-Bundesprogramm beabsichtigt, so dass nach Fertigstellung der Planung ein Förderantrag für den Streckenausbau gestellt werden kann.

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	23.03.2023
---	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	157/2023-1
-------------	------------

Stand	14.03.2023
-------	------------

Betreff Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen

Sachverhalt

Es liegen keine schriftlichen Mitteilungen oder Beantwortungen von Fragen aus vorherigen Sitzungen seitens der Verwaltung vor.