STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 03.08.2021
Drucksache Nr.: **21/0335**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Ausschuss für Mobilität	25.08.2021	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Finanzielle Förderung für Baumaßnahmen Fußgängerunterführung Narzissenweg

Beschlussvorschlag:

Gemäß dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Fußgängerunterführung Narzissenweg (DS-Nr. 21/0251) stimmt der Ausschuss für Mobilität der Variante „*Schließung und Rückbau (Verfüllung) der Unterführung*“ zu. Die Verwaltung wird beauftragt, einen entsprechenden Projektvertrag mit der *Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH* (SSB GmbH) abzuschließen, um auf diesem Weg eine Förderung der Baumaßnahme aus dem Erneuerungs-Sonderprogramm „Kommunale Schiene“ des Landes NRW erreichen zu können.

Sachverhalt / Begründung:

Mit Vorlage 21/0251 hatte die Verwaltung auf Grundlage der darin vorgestellten Machbarkeitsstudie und deren Empfehlungen zur Fußgängerunterführung Narzissenweg in der Sitzung vom 17.06.2021 empfohlen, die Unterführung zu schließen und zu verfüllen. Der Ausschuss für Mobilität hat in dieser Sitzung keine Entscheidung getroffen und stattdessen die Klärung von Fragen (insbesondere zur Finanzierung) vorangestellt. Diese Fragen sind nunmehr geklärt, so dass auf dieser Grundlage eine Entscheidung gefällt werden kann.

<u>Frage:</u>
Kann die Verwaltung eine Aussage dazu treffen, wie häufig die Unterführung genutzt wird?

<u>Antwort:</u>
Es liegen keine Erhebungsdaten vor. Aufgrund der Schließung der Unterführung wegen Baufälligkeit kann auch keine Nacherhebung erfolgen.

Frage:
Kommt eine ebenerdige Querung nach dem Vorbild aus Vilich-Mülldorf als Ersatz in Betracht?

Antwort:
Eine ebenerdige Querung ist nicht genehmigungsfähig. Grundsätzlich gilt bei Querungsstellen von Bahngleisen, dass bei Neubauten/Umbauten nicht hinter das bis dahin bestehende Sicherheitsniveau zurückgefallen werden darf. In Vilich-Mülldorf bestand eine sehr alte, ungesicherte ebenerdige Querungsstelle. Diese wurde durch eine ebenerdige Querung mit Schrankensicherung ersetzt. Damit wurde das Sicherheitsniveau an dieser Stelle erhöht. Am Narzissenweg besteht mit der Unterführung eine „planfreie“ Querungsstelle, was aus bahntechnischer Sicht das maximale Sicherheitsniveau darstellt. Eine schrankengesicherte ebenerdige Querungsstelle würde bezüglich der Sicherheit einen erheblichen Rückschritt gegenüber einer Unterführung darstellen und kann daher nicht als Ersatz genehmigt werden.

Frage:
Gibt es Fördermöglichkeiten?

Antwort:
Die Frage nach Fördermöglichkeiten für einen Ersatzneubau musste ursprünglich verneint werden, weil die öffentlich einsehbaren Förderprogramme eine barrierefreie Gestaltung zur Fördervoraussetzung machen. Wie in Vorlage DS-Nr. 21/0251 dargelegt, ist auch bei einem Ersatzneubau eine barrierefreie Gestaltung nicht einmal ansatzweise realisierbar.

Wie sich inzwischen herausgestellt hat, gibt es noch ein spezielles Sonderprogramm „Kommunale Schiene“, das sich an die Aufgabenträger richtet und daher nicht veröffentlicht ist (wie auch durch die SSB schriftlich bestätigt). Diese spezielle Fördermöglichkeit zielt auf den Erhalt der kommunalen Schieneninfrastruktur zur Sicherstellung des Bahnbetriebs, so dass fehlende Barrierefreiheit für querende Verkehre hier kein Ausschlusskriterium darstellt. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Aufgabe und Verfüllung der Unterführung förderfähig, solange die Schiene erhalten und dadurch der Bahnbetrieb gesichert wird. Die Maßnahme Narzissenweg ist Bestandteil des Maßnahmenplans Kommunale Schiene.
Verglichen mit den sonst im ÖPNV-Bereich üblichen hohen Förderquoten ist die Förderung aus dem Sonderprogramm Kommunale Schiene allerdings mit 40 % der förderfähigen Kosten eher gering. Sie wird weiter deutlich dadurch reduziert, dass die durchaus erheblichen Baunebenkosten nicht förderfähig sind. Zu diesen nicht förderfähigen Kosten zählen z. B. Planungskosten, Verwaltungskosten, Kosten für Gutachten, Schienenersatzverkehre, Baustelleneinrichtungskosten (einschließlich Verkehrssicherung). Für die Variante Ersatzneubau würden schon alleine mit den Kosten für Baustelleneinrichtung und Planung einschließlich Mehrwertsteuer knapp eine Million Euro nicht förderfähiger Kosten anstehen. Unbedingt zu beachten ist auch die fehlende Förderfähigkeit der (derzeit noch nicht bezifferbaren) Kosten für die umfänglichen Schienenersatzverkehre, die bei einem Ersatzneubau deutlich länger fahren müssten als bei einem Rückbau der Unterführung: So ist in vorsichtiger Abschätzung davon auszugehen, dass in den Hauptverkehrszeiten ca. acht Gelenkomnibusse gleichzeitig pendeln müssen (Hinweis: Kosten für Schienenersatzverkehr sind nicht in den anliegenden Kostenschätzungen für Ersatzneubau bzw. Verfüllung enthalten!).
Wie hoch die Förderung dann noch ausfällt, ergibt sich nach Prüfung des Finanzierungsantrags. Letztendlich kann jedenfalls nur ein recht geringer Teil der Gesamtkosten für die erforderlichen Baumaßnahmen an der Unterführung über das Förderprogramm „Kommunale Schiene“ abgedeckt werden.
Zur Nutzung von Fördermitteln aus dem Sonderprogramm „Kommunale Schiene“ ist nach

Angaben der SSB folgendes Vorgehen erforderlich:

Zunächst muss entschieden werden, ob ein Ersatzneubau oder ein Rückbau der Unterführung erfolgen soll.
Im nächsten Schritt ist ein Projektvertrag zwischen der Stadt Sankt Augustin und der SSB GmbH zu erstellen und abzuschließen, in dem die rechtlichen Rahmenbedingungen (Verkehrssicherungspflicht, Unterhaltung etc.) sowie die Finanzierung und Übertragung des nach Abzug der Förderung verbleibenden Eigenanteils (ist von der Stadt Sankt Augustin zu tragen!) geregelt wird.
Anschließend erfolgt die Anmeldung beim Nahverkehr Rheinland (NVR), die dieses Jahr ausnahmsweise ganzjährig erfolgen kann. Grundlage ist die Kostenschätzung aus der Machbarkeitsstudie (muss ggf. noch ergänzt werden).
Nach erfolgter Planung ist mit der dabei erstellten detaillierten Kostenschätzung der Finanzierungsantrag beim NVR zu stellen. Gleichzeitig kann bei Bedarf auch ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn gestellt werden.
Die SSB tritt als Bauherrin auf; d. h. die Ausgaben fallen zunächst dort an. Nach Abschluss der Maßnahme erfolgt eine Rechnungsstellung (brutto) der nicht durch Fördermittel abgedeckten Kosten an die Stadt Sankt Augustin (ggf. werden vorher Abschlagszahlungen angefordert). Danach erfolgt eine Übertragung in das Eigentum der Stadt Sankt Augustin. Damit bleibt die Stadt Baulastträger und ist auch weiterhin dauerhaft für die Unterhaltung verantwortlich. Bei einem Ersatzneubau würde sich also zum Zeitpunkt seiner Abgängigkeit dieselbe Problematik wie heute erneut stellen. Bei Verfüllung der Unterführung bleibt letztlich nur der Bahndamm übrig, der keine besonderen Unterhaltungsaufwendungen verursacht.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme
☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf 8000.000 €.

☒ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan 12-01-01; Sachkonto 521610, für den Dopppelhaushalt 2022/23 zur Verfügung.

☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

☒ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☐ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

<u>Anlagen</u>

- Kostenschätzung Variante „*Ersatzneubau*“
- Kostenschätzung Variante „*Verfüllung*“