

RHEIN-SIEG-KREIS

ANLAGE 2

DER LANDRAT

zu TO.-Pkt. 4

4-10 Verkehr und Mobilität

08.10.2024

B e s c h l u s s v o r l a g e
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	30.10.2024	Vorberatung
Kreisausschuss	11.11.2024	Vorberatung
Kreistag	12.12.2024	Entscheidung

Tagesordnungs- punkt	Fortschreibung Stadtbahnzielkonzept
---------------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr empfiehlt dem Kreisausschuss, dem Kreistag vorzuschlagen, das nachfolgend beschriebene modifizierte Stadtbahnzielkonzept zu beschließen und den Nahverkehrsplan entsprechend fortzuschreiben. Zudem wird die Verwaltung ermächtigt, die SWBV/SSB mit den Planungen für notwendige infrastrukturelle Anpassungen zu beauftragen.

Vorbemerkungen:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 08.10.2019 das mit der Bundesstadt Bonn sowie den Verkehrsunternehmen Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) bzw. Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB) abgestimmte Konzept zur Weiterentwicklung des regionalen Stadtbahnangebotes (nachfolgend „Stadtbahnzielkonzept“) inkl. der dafür notwendigen Fahrzeugbeschaffung beschlossen. Der Rat der Bundesstadt Bonn hat seinerzeit einen gleichlautenden Beschluss gefasst.

Aufgrund zwischenzeitlich erfolgter Konkretisierungen sowie der mittelfristigen Einbeziehung der geplanten Ausbauprojekte Stadtbahn Niederkassel, zweigleisiger

Ausbau der Linie 18 sowie Stadtbahnverlängerung Buschdorf ist eine Anpassung des Stadtbahnzielkonzeptes erforderlich. Der gemäß Beschlussfassung aus 2019 vorgesehene Betriebsaufwand bleibt dabei unverändert.

Diese Vorlage ist bezüglich der grenzüberschreitenden Stadtbahnlinien sachlich identisch zur entsprechenden Vorlage der Bundesstadt Bonn. Die Darstellung von Aspekten, die nur für den Bonner Binnenverkehr relevant sind, wurde gestrafft.

Erläuterungen:

Hintergrund des Anpassungsbedarfs

Das 2019 beschlossene Stadtbahnzielkonzept sieht im Rhein-Sieg-Kreis eine Beibehaltung der Linien 16, 18, 66 und 68 sowie einen Angebotsausbau der bislang nur mit einzelnen Fahrten verkehrenden Linie 67 (Siegburg – Bad Godesberg) vor. Innerhalb von Bonn soll die Linie 63 nicht mehr nach Bad Godesberg, sondern nur noch bis Heussallee geführt werden. Eine wesentliche Grundlage ist die Einrichtung möglichst glatter 5-Minuten-Takte in der HVZ (Hauptverkehrszeit) sowie 10-Minuten-Takte in der NVZ (Nebenverkehrszeit) auf den verschiedenen Streckenästen. Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten sind insbesondere auf den Streckenästen nach Siegburg, Tannenbusch und Bad Godesberg vorgesehen, nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus auch auf der Linie 18.

Anpassungsbedarf gegenüber diesem Konzept besteht aus folgenden Gründen:

- 1) Bei der Feinplanung der Fahrpläne hat sich gezeigt, dass bei Umsetzung des beschlossenen Zielnetzes glatte Takte nicht realisierbar sind, sondern ungleichmäßige Takte entstehen würden. Dies liegt insbesondere in der Zusammenführung der verschiedenen Streckenäste am Bonner Hauptbahnhof in Verbindung mit infrastrukturellen Restriktionen begründet. Ziel des geänderten Konzeptes ist es, glatte 5- bzw. 10-Minuten-Takte zu ermöglichen.
- 2) Es soll eine Kompatibilität mit den Ausbauvorhaben Stadtbahn Niederkassel, zweigleisiger Ausbau der Linie 18 sowie Stadtbahnverlängerung Buschdorf hergestellt werden, so dass diese in den Folgejahren sukzessive realisiert werden können, ohne dass das Liniennetz dann erneut verändert werden muss.
- 3) Es sollen zwischenzeitlich konkretisierte übergeordnete Ziele berücksichtigt werden, die Direktverbindung Siegburg – Bad Godesberg als potenziell nachfragestärkste Achse des Stadtbahnnetzes Bonn/Rhein-Sieg zu allen Verkehrszeiten anzubieten sowie die aus Köln kommende Linie 16 zur Vermeidung von Verspätungsübertragungen nicht mehr nach Bad Godesberg durchfahren zu lassen.

Geändertes Konzept

Folgendes geändertes Liniennetz wird von der Verwaltung in Abstimmung mit den Städten Köln und Bonn sowie der SWBV und KVB vorgeschlagen:

- 16: Köln – Wesseling – Bonn Hbf (– Heussallee/Museumsmeile)
- 18: Köln – Brühl – Bonn Hbf
- 66: Tannenbusch – Bonn Hbf – Ramersdorf – Königswinter – Bad Honnef
- 67: Siegburg – Bonn Hbf – Bad Godesberg Stadthalle
- 68: Bornheim – Bonn Hbf – Ramersdorf

Die Linien 16 und 66 erhalten geänderte Linienwege und dementsprechend geänderte Linienkonzessionen; die Linie 63 entfällt. Nach Umsetzung der Stadtbahnverlängerung Buschdorf kann die Linie 66 von Tannenbusch aus dorthin verlängert werden. Linienwege und Takte sind im Anhang dargestellt. Nach Siegburg und Bad Godesberg kann in den Hauptverkehrszeiten ein glatter 5-Minuten-Takt und in den Nebenverkehrszeiten ein glatter 10-Minuten-Takt durch die Linie 67 angeboten werden. Auf dem Streckenast nach Königswinter und Bad Honnef liegt unverändert ein glatter 10-Minuten-Takt der Linie 66, wobei außerhalb der Hauptverkehrszeiten weiterhin jeder zweite Zug in Ramersdorf endet. Das Angebot der Linien 16, 18 und 68 bleibt im Rhein-Sieg-Kreis unverändert.

Das Konzept ist von den SWBV als grundsätzlich fahrbar eingeschätzt worden. Eine noch durchzuführende Stellwerkssimulation muss diese Einschätzung final bestätigen. Daraus können sich ggf. noch leichte Verschiebungen der Fahrplanlagen ergeben. Für einen zuverlässigen Betriebsablauf, eine bestmögliche Betriebsstabilität und die optimale Nutzung sich bietender Potentiale sind infrastrukturelle Maßnahmen mittelfristig notwendig (s.u.). Ohne diese sind die vorgesehenen Taktverdichtungen in der HVZ nur zeitlich limitiert fahrbar. Konkret bedeutet dies, dass die Verdichtungen auf einen 5-Minuten-Takt nach aktueller Einschätzung der SWBV in der HVZ vormittags für maximal zwei Stunden und nachmittags für maximal drei Stunden umgesetzt werden können. Hintergrund ist, dass die Wendeanlagen ohne Infrastrukturausbau dann maximal ausgelastet sind. Kleinere Verspätungen aufgrund dichter Zugfolgezeiten, daraus resultierender Streckenauslastung sowie fehlende Wendemöglichkeiten können so zu größeren Kettenreaktionen führen, die sich auf das gesamte Netz auswirken. Durch die kürzeren Zeiträume der Taktverdichtung wird der Aufbau von infrastrukturell bedingten Verspätungen reduziert, so dass in den Zeiträumen ohne Taktverdichtung der Fahrplan wieder stabilisiert werden kann.

Vor diesem Hintergrund sollte die Taktverdichtung zunächst nur über die o.g. ca. zwei Stunden morgens und drei Stunden nachmittags in den Zeiträumen mit der höchsten Fahrgastnachfrage umgesetzt werden. Die genauen Zeiträume werden nach Auswertung der aktuellen Querschnittserhebungen auf den Stadtbahnlinien festgelegt, welche im vierten Quartal 2024 durchgeführt werden. Eine Ausweitung

dieser Zeiträume wird anschließend konstant durch SWBV und Verwaltung geprüft.

Infrastrukturausbau

Zur vollumfänglichen Realisierung des Konzeptes mit Taktverdichtungen auch über längere Zeiträume ist die Umsetzung von Infrastrukturanpassungen unverzichtbar, was zusätzliche Kosten verursachen wird, die derzeit noch nicht bezifferbar sind. Für den Rhein-Sieg-Kreis betrifft dies in erster Linie die Realisierung zusätzlicher Wendeanlagen auf dem Siegburger Streckenast. Hintergrund ist, dass mit der Taktverdichtung die Kapazitätsgrenze der Endhaltestelle Siegburg erreicht wird, da in der HVZ eine permanente Belegung beider Gleise erfolgt. Mit der Realisierung zusätzlicher Wendeanlagen soll ein flexibles Ein- und Aussetzen von Bahnen im Störungs-, Verspätungs- oder Baustellenfall ermöglicht werden. Potenzielle Standorte sind im Bereich der Haltestellen Sankt Augustin Zentrum, Hangelar Ost und/oder Vilich-Müldorf zu prüfen.

Innerhalb von Bonn sind folgende Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität und Leistungsfähigkeit erforderlich bzw. bereits in Planung:

- Ausbau der Wendeanlagen Hauptbahnhof/Kaiserplatz und Bad Godesberg Stadthalle
- Neubau der Wendelange Hauptbahnhof/Maximilianstraße (Tunnelstützen der Hardtbergbahn)
- Ausbau des Knotens Landgericht
- Besonderer Bahnkörper auf der B56 im Bereich Combahnstraße/Friedhof Beuel
- Optimierung des Abzweigs der Linie 66 an der Olof-Palme-Allee
- Bevorrechtigung der Stadtbahn an den Lichtsignalanlagen zwischen Adelheidisstraße und Stadthaus sowie Olof-Palme-Allee und Hochkreuz
- Etablierung zusätzlicher Weichenverbindungen

Kosten

Die betrieblichen Mehrkosten der vorgesehenen Taktverdichtungen ergeben sich bereits aus dem im Jahr 2019 beschlossenen Konzept, so dass sich aus den hier geschilderten geänderten Linienwegen keine direkten finanziellen Auswirkungen ergeben.

Zeitliche Umsetzung

Eine Umsetzung des Konzeptes kann frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 erfolgen. Dies ist durch die Liefer- und Zulassungszeiträume der neu bestellten Stadtbahnfahrzeuge der Firma CAF bedingt. Eine frühere Umsetzung des veränderten

Liniennetzes ohne Taktverdichtungen wird seitens der SWBV derzeit geprüft. Sollten nicht alle Stadtbahnfahrzeuge rechtzeitig zur Verfügung stehen, wird in Abhängigkeit der Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge eine Übergangslösung entwickelt.

Im Auftrag

gez. Hahlen

Haushalt:I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

II. **Ressourcenverbrauch (nur soweit nicht in Haushaltsplanung berücksichtigt):****Personal:**

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

Finanzen:

<u>konsumtiv</u> in € pro Jahr (sofern dauerhaft) bzw. pro Projekt	Aufwendungen	Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab...) (von...bis...)
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand				
Abschreibungen				
Gesamt:				

<u>investiv</u> in € pro Maßnahme	Auszahlungen	Einzahlungen (negatives Vorzeichen)	Saldo	Umsetzungs- zeitraum (von...bis...)
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Grunderwerb				
Gesamt				

 Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich**Anhang:**

Liniennetz und Takte