Beschlussvorlage	
- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW	
Drucksachen-Nr.	
1711823	
Externe Dokumente	Eingang Ratsbüro
Anlage 1 und Bestands- netz	29.03.2018

Betreff
Prüfung von Linienwegoptionen der Buslinie 550 im Bonner Stadtteil Schwarzrheindorf / Zielkonzept Linien SB55, 550, 551 und 640

Finanzielle Auswirkungen	Stellenplanmäßige Auswirkungen
☒ Ja, sh. Begründung ☐ Nein	☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein

Verwaltungsinterne Abstimmung	Datum	Unterschrift
Federführung: Amt 61	29.03.2018	gez. Isselmann
Amt 20	29.03.2018	gez. Schütte
Dez. II und Dez. III	29.03.2018	gez. i.V. Heidler
Genehmigung/Freigabe durch OB	04.04.2018	gez. i.V. Fuchs

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss	2 = Empf. an Rat	3 = Empf. an HA	4 = Empf. an BV
	5 = Anreg. an Rat	6 = Anreg. an HA	7 = Anreg. an FachA	8 = Anreg. an OB
	9 = Anhörung	10 = Stellungnahme		

Beratungsfolge	Sitzung	Ergebnis	Z. *
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	19.04.2018		3
Hauptausschuss	26.04.2018		1

Beschlussvorschlag

- Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Begründung skizzierten Zielkonzepte zur Weiterentwicklung der Linien SB55, 550, 551 und 640 zu konkretisieren, mit den betroffenen Städten und Verkehrsunternehmen abzustimmen sowie die Kosten zu ermitteln.
- Als kurzfristige Maßnahme zur Entlastung der Linie 550 werden Angebotsausweitungen des SB55 geprüft und zur Beschlussfassung für den kommenden Fahrplanwechsel vorgelegt.

Begründung

Mit Anregung vom 24.05.2017 wurden die Verwaltungen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises beauftragt, eine Änderung des Linienweges der Linie 550 im Stadtteil Schwarzrheindorf zu prüfen, um eine durchgehende Bedienung mit Gelenkbussen zu ermöglichen.

Folgende Erkenntnisse liegen inzwischen vor:

- Nicht nur die Linie 550 (Niederkassel - Bonn Hbf.) weist eine so hohe Auslastung auf, dass der Einsatz von Gelenkbussen sinnvoll

wäre. Die parallel fahrende Linie 640 (Siegburg - Bonn Hbf.) ist ähnlich hoch belastet, so dass Kapazitätsausweitungen ebenso sinnvoll wären. Die Auslastungen sind der **Anlage 1** zu entnehmen.

- Da der Bereich der denkmalgeschützten Friedhofsmauer in Schwarzhofendorf nicht veränderbar ist, würde der Gelenkbuseinsatz für beide Linien eine neue Linienführung bedingen. Denkbar wäre die Führung über Niederkasseler Straße und Clemensstraße statt Stiftsstraße und Dixstraße. Dies würde jedoch dazu führen, dass die Haltestelle Schwarzhofendorf Kirche stadteinwärts nicht mehr bedient werden könnte. Die Haltestelle Schwarzhofendorf Schule wäre durch die Busse aus der Clemensstraße kommend zudem nicht mehr barrierefrei anfahrbar.
- Der Verzicht auf die Haltestelle Schwarzhofendorf Kirche ist aus Sicht der Verwaltung nicht empfehlenswert, da sich der Weg zu den dann nächstgelegenen Haltestellen Stiftsstraße oder Schwarzhofendorf Schule um etwa 200 Meter verlängern würde. Schon heute betragen die Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle aus dem nördlichen Bereich Schwarzhofendorfs (Im Gensem, Gensemer Straße, zum Teil Auf dem Hirschberg) über 400 Meter und erfüllen damit nicht den gewünschten Qualitätsstandard gemäß Nahverkehrsplan. Der Verzicht auf die Haltestelle würde die Situation noch verschlechtern.

In der Gesamtschau hält die Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt die geänderte Linienführungen aus o. g. Gründen nicht für sinnvoll. Als kurzfristige Maßnahme zur Entlastung der Linie 550 kommt aus Sicht der Verwaltung nur der Ausbau des Angebots der Schnellbuslinie SB55 in Frage, die in weiten Teilen parallel zur Linie 550 fährt und von vielen Fahrgästen der Linie 550 auch genutzt werden kann. Auf der Linie SB55 ist auch der Einsatz von Gelenkbussen möglich.

Mittelfristig halten die Fachverwaltungen Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis zur Erhöhung der Kapazitäten und Attraktivität eine grundsätzliche Überarbeitung und Anpassung der Linienführungen von SB55, 550 und 640 und der zwischen Bonn und Troisdorf verkehrenden Linie 551 für sinnvoll. Dem liegen folgende Überlegungen und Aufträge zugrunde:

- Im Raum Niederkassel, Troisdorf Südost und Sankt Augustin-Menden sehen die Fachverwaltungen in der Anbindung Richtung Bonn noch **erhebliche ungenutzte Fahrgastpotenziale**, die mit strukturellen Verbesserungen erschlossen werden sollten. So hatte Niederkassel gemäß Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ einen unterdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil von nur 6 Prozent (zum Vergleich: Rhein-Sieg-Kreis gesamt 9 Prozent, Bonn 14 Prozent). Durch die Verbesserungen der letzten Jahre dürfte sich der Anteil zwar geringfügig verbessert haben. Weitere Steigerungen und Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV sind jedoch auch angesichts der hohen Auslastungen des Straßennetzes gerade in diesem Bereich wünschenswert. Als Vorlauf zu einer Realisierung verbesserter Schienenangebote (S13, Stadtbahn Niederkassel), sind Verbesserungen im Busverkehr sinnvoll.

- In den Räumen Rheidt/Mondorf, Bergheim/Mülleken und Menden/Meindorf ist in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum inkl. Erschließung großer Neubaugebiete zu verzeichnen. Die dortige Neubevölkerung ist verkehrlich sehr stark nach Bonn orientiert (Folge des sog. „Überschwappereffektes“). Dies bedingt einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes.
- Die Bonner Verwaltung wurde im Rahmen des Beschlusses zur Neubeschaffung von Niederflurbahnen beauftragt, Anpassungen des Busnetzes mit **stärkerer Ausrichtung auf die Nachfrageschwerpunkte im Bonner Norden** zu entwickeln und vorzulegen. Ziel dieses Auftrags ist es, heute erforderliche Umwegfahrten über die Innenstadt durch neue Tangentialverbindungen im Busnetz zu vermeiden und auf diese Weise neben kürzeren Reisezeiten für die Fahrgäste auch eine geringfügige Entlastung der Straßenbahn in Spitzenzeiten zu erreichen.
- Aus dem Troisdorfer Raum wird regelmäßig der Wunsch nach einer **direkteren Linienführung** der Linie 551 in die Bonner City und nach einer Taktverdichtung von 30- auf 20-Minuten-Takt analog anderer Hauptlinien geäußert. Dies entspricht auch dem angestrebten Qualitätsstandard für Hauptlinien im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises sowie dem Bonner Hauptlinienstandard.

Im Detail ergeben sich folgende Überlegungen:

- Aus regionaler Sicht optimal wäre eine Führung der **Linie 550** wie der heutige SB55 vollständig über die Niederkasseler Straße. Die Linie würde beschleunigt und könnte mit Gelenkbussen betrieben werden. Es gibt nahezu keine Fahrgäste, die aus Niederkassel kommend in die Rheindorfer Straße wollen.
- Innerhalb Bonns in der Rheindorfer Straße selbst ist jedoch der Erhalt des etablierten und gut genutzten 10-Minuten-Takts als Anbindung an die Beueler und Bonner City wünschenswert. Denkbar wäre eine Ausweitung des in der Morgenspitze heute schon auf der **Linie 640** gefahrenen 10-Minuten-Takts. Eine solche Verbesserung würde auch die auf der Linie 640 gewünschten Kapazitätsausweitungen erreichen, ohne auf der Linie Gelenkbusse einsetzen zu müssen, zumal die Linie auch andere für Gelenkbusse problematische Streckenabschnitte befährt (u.a. in Geislar und Menden). Um innerhalb von Sankt Augustin Parallelverkehre zu vermeiden, wäre eine zusätzliche Linie 540 im 20-Minuten-Takt sinnvoll, die die Linie 640 zum 10-Minuten-Takt ergänzt und innerhalb Sankt Augustins teilweise die Linie 517 ersetzt.
- Zur Linie **551** wird von Fahrgastseite und aus dem politischen Raum wie erwähnt regelmäßig der Wunsch nach einer direkteren Linienführung in die Bonner Innenstadt geäußert. Die Linie fährt heute sehr umwegreich von der Nordbrücke kommend über Herseler Straße, Werftstraße und Römerstraße (Tempo 30) in die Bonner Innenstadt. In der Gegenrichtung kommt die zeitaufwändige Schleife über Opernhaus hinzu, da am Bertha-von-Suttner-Platz nicht links abge-

bogen werden kann. In Kombination mit einer Taktverdichtung auf den auch auf anderen Hauptlinien üblichen 20-Minuten-Takt könnte eine beschleunigte Linienführung erhebliche Fahrgastzuwächse generieren.

- Die Taktverdichtung der Linie 551 wäre mit einer analogen Ausweitung der abschnittsweise parallel geführten Linie **508** zwischen Spich, Troisdorf und Sankt Augustin verbunden, da sich beide Linien zwischen Troisdorf und Rotter See im Angebot überlagern. Die Linie 508 erfüllt derzeit ebenfalls noch nicht die angestrebten Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans Rhein-Sieg-Kreis, bei sehr hoher Fahrgastnachfrage im Bestand. Im Buskonzept Troisdorf (Umsetzung Dezember 2014) ist die Ausweitung der Linien 508/551 jeweils auf 20-Minuten-Grundtakt als wichtigste Zukunftsmaßnahme festgeschrieben.
- Beide **Linien SB55 und 550**, die heute die Anbindung Niederkassels an Bonn sicherstellen, fahren heute über das Beueler Zentrum in die Bonner City. Troisdorf ist lediglich mit der Linie 551 mit den geschilderten zeitaufwändigen Umwegen über die Nordbrücke an Bonn angebunden. Mit Führung einer der beiden Linien SB55 oder 550 über die Nordbrücke nach Bonn und Führung der Linie 551 über Beuel erhielte zum einen Niederkassel zusätzlich zur Anbindung nach Beuel eine direkte Verbindung an die Schul- und Arbeitsplatzstandorte im Bonner Norden. Zum anderen bekäme Troisdorf eine direktere Linienführung in die Bonner City. Für den Schüler- und Berufsverkehr wären weiterhin direkte Fahrten von Troisdorf in den Bonner Norden zu gewährleisten.
- Um den **Linienweg zwischen Nordbrücke und Bonn Hbf** gegenüber der heutigen Linie 551 deutlich zu beschleunigen und gleichzeitig eine bessere Einbindung der großen Schulstandorte im Bereich Chlodwigplatz zu erreichen, soll die neue Linie Niederkassel - Bonn Hbf (SB55 oder 550) neu über Graurheindorfer Straße, Kaiser-Karl-Ring, Hochstadenring, Viktoriabrücke, Endericher Straße und Herwarthstraße zum Bonner Hbf. geführt werden. Innerhalb Bonns entsteht eine neue schnelle Direktverbindung aus der Weststadt in die Nordstadt und zu den dortigen Schul- und Arbeitsplatzschwerpunkten. Niederkassel erhält eine Direktverbindung in den Bonner Norden. Die Befahrung der Viktoriabrücke in beiden Fahrtrichtungen und der Einsatz von Gelenkbussen sind baustellenbedingt erst nach Sanierung der Brücke möglich.

Wie entsprechende Zielkonzepte aussehen könnten, ist den Liniennetzdarstellungen in der **Anlage 2** zu entnehmen. Allen Konzeptvarianten gemein ist, dass auf allen Linien (SB55, 540, 550, 551 und 640) ein **20-Minuten-Grundtakt** angeboten würde.

Die **Linie 640** würde um die neue **Linie 540** von Bonn Hbf. über Menden nach Sankt Augustin Markt ergänzt, so dass sich zwischen Bonn Hbf. und Sankt Augustin Menden ein ganztägiger 10-Minuten-Takt ergäbe und die heutige Angebotsqualität in der Rheindorfer Straße in Beuel durch diese beiden Linien sichergestellt würde. Zwischen Meindorf Kirche und Sankt Augustin Markt würde die Linie 517 ersetzt, um Parallelverkehr

zu vermeiden. Damit könnte auch die unbefriedigende Ist-Situation der Linie 517 in Sankt Augustin behoben werden (keine betrieblich angemessene Endstation in Meindorf, unbefriedigende Auslastung zwischen Meindorf und Menden, zu dünnes Taktangebot zwischen Sankt Augustin und Menden).

Die **Linie 551** würde über L16 und Beueler Zentrum statt über die Nordbrücke nach Bonn Hbf. geführt. Für den Berufs- und Schülerverkehr würde darüber hinaus eine **Linie „551 S“** die Direktverbindung zu den Schulstandorten im Bonner Norden sicherstellen, mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 61 am Heinrich-Hertz-Europakolleg.

In den Konzeptvarianten **A** und **B** würde der **SB55** statt über Beuel über Nordbrücke und Chlodwigplatz zum Bonner Hbf. geführt, die **Linie 550** würde beschleunigt über L16 und Beueler Zentrum zum Bonner Hbf. fahren. In Variante **C** würde umgekehrt die Linie 550 statt über Beuel über Nordbrücke und Chlodwigplatz zum Bonner Hbf. und der SB55 wie bisher über Beuel fahren. In allen drei Fällen ist es nachfrageseitig erforderlich, die Linie über Beuel in den Hauptverkehrszeiten auf einen 10-Minuten-Takt zu verstärken.

Darüber hinaus unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich der Linieneinführungen zwischen Niederkassel und Köln und der nördlichen Endpunkte der Linien unter Mitberücksichtigung der hier auch fahrenden Linie 501. Hintergrund ist das Ziel, durch die neu im 20-Minuten-Grundtakt fahrenden Linien kein Überangebot in Niederkassel zu schaffen und betrieblich stabile Linien zu realisieren. Denkbar sind auch weitere Varianten, ggf. unter Mitbetrachtung der Linie 504. Vor weiteren Konkretisierungen der Konzeptvarianten ist noch zu prüfen, ob der Linienweg in Köln-Libur für Gelenkbusse ausgebaut werden kann, da alle Linien außer 540/640 mit Gelenkbussen betrieben werden sollen.

Vorteile der Konzeptvarianten im Überblick:

- direkte Anbindung von Niederkassel an die Schul- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Bonner Norden
- direktere und beschleunigte Anbindung der Achse Troisdorf-Bergheim - Eschmar - Rotter See an Bonn im attraktiven 20-Minuten-Takt
- beschleunigte Anbindung Niederkassels an Bonn (entweder über Nordbrücke oder L16)
- bessere Netzeinbindung der Schul- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Bonner Norden und Vermeidung von Umwegfahrten über die Bonner City
- Grundangebot im 20-Minuten-Takt auf allen Linien (in HVZ wie bisher bedarfsweise Taktverdichtungen auf 10 Minuten)
- Kapazitätsausbau durch Gelenkbuseinsatz auf der Linie 550 (vorbehaltlich Prüfung Köln-Libur)
- Kapazitätsausbau und attraktiver 10-Minuten-Takt der Linien 540/640 zwischen Bonn und Sankt-Augustin-Menden

Wirtschaftliche Auswirkungen

Sämtliche Angebotsverbesserungen führen zu Mehrkosten. Die Verwaltungen schlagen daher vor, die Zielkonzeptvarianten weiter zu konkretisieren, mit den betroffenen Städten und Verkehrsunternehmen abzustimmen und nach Ermittlung der Kosten ggf. eine stufenweise Realisierung zu planen.

Anlagen

1. Grafiken zur Fahrzeugauslastung
2. Bestandsnetz 2018 und Zielnetz-Varianten A bis C