

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	12.06.2018	Vorberatung
Kreisausschuss	18.06.2018	Vorberatung
Kreistag	20.06.2018	Entscheidung

Tagesordnungs- Punkt	Weiterentwicklung regionales Stadtbahnangebot
-------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt die Umsetzung der nachfolgend dargestellten Angebotsverbesserungen auf den Stadtbahnlinien 16, 18 und 66 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Voraussetzung hierfür sind entsprechende Beschlussfassungen der ebenfalls betroffenen Städte Bonn, Bornheim, Königswinter und Wesseling. Sollten diese bis zu Beginn der Sommerferien 2018 nicht vorliegen, werden die davon betroffenen Teilmaßnahmen zurückgestellt.

Vorbemerkungen:

Mit Beschluss des Bonner Hauptausschusses am 05.11.2013 und des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises vom 11.10.2013 wurden die Verwaltungen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreis beauftragt, gemeinsam und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ein Konzept zur Weiterentwicklung des regionalen Stadtbahnnetzes zu erarbeiten. Auf dieser Grundlage trifft sich seit Anfang 2014 regelmäßig die Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn Bonn/Rhein-Sieg“, bestehend aus den Aufgabenträgern Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Köln, Stadt Bonn, bedarfsweise die Stadt Wesseling und die Stadt Brühl sowie den Verkehrsunternehmen KVB und SWBV/SSB.

Die Ergebnisse der AG wurden in der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 19.04.2018 vorgelegt. (vgl. TOP 6 in http://session.rhein-sieg-kreis.de/bi/to0040.php?_ksinr=4845). Anschließend wurden zusammen mit der Stadt Bonn Teilmaßnahmen definiert, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 umgesetzt werden sollen:

- Montag bis Freitag 10'- statt 20'-Takt auf der Linie 16 zwischen Bonn und Wesseling
- 10'-Takt auf der Linie 66 zwischen Bonn und Königswinter mittags bereits ab 13 statt 15 Uhr
- Einführung Stadtbahn-Mindeststandards (30'-Takt) auf den Linien 16 und 18 abends und am Wochenende
- Einführung eines stündlichen Nachtverkehrs auf den Linien 16, 18 und 66 am Wochenende

Die interkommunalen Abstimmungsgespräche wurden aufgenommen und für die politischen Beratungen vor Ort erläuternde Unterlagen aufbereitet. Die politische Beratung findet im Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Königswinter am 30.05.2018 und im Ausschuss für Stadtentwicklung der Stadt Bornheim am 06.06.2018 statt. Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn wird am 20.06.2018 über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bonn beraten, der Rat tagt am 10.07.2018.

Um die Umsetzung von Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 zu ermöglichen, ist eine abschließende Beschlussfassung im Rhein-Sieg-Kreis sowie der Städte Bonn und Wesseling vor der Sommerpause 2018 erforderlich. Sollten dabei nur Teile der Maßnahmen beschlossen werden, erfolgt eine entsprechende Teilumsetzung.

Die Kosten der Maßnahmen können bei einer Beschlussfassung vor der Sommerpause zu jeweils 50% über die allgemeine Kreisumlage bzw. entsprechend der gefahrenen Kilometer über die ÖPNV-Umlage auf die betroffenen Städte und Gemeinden umgelegt werden.

Spätere Veränderungen im ÖPNV-Angebot in den Jahren 2019 und 2020, die nicht in den Planungen der Verkehrsunternehmen für das Jahr 2019 berücksichtigt werden, können dagegen nicht als planmäßige Kilometerleistungen durch die Verkehrsunternehmen vorab für die Aufstellung des Haushaltsplanes des Rhein-Sieg-Kreis gemeldet werden. Die Veränderungen wären dann auch nicht Bestandteil der Berechnungen für die ÖPNV-Umlage für den Doppelhaushaltsplan 2019/20. Dementsprechend würden in diesem Fall entstehende Mehrkosten für zusätzliche Leistungen ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Kilometerleistungen in die Berechnung der ÖPNV-Umlage einfließen. Dies bedeutet, dass alle an den Schienenverlusten beteiligten Kommunen diese Mehrkosten (zu 50%) im Verhältnis der bisherigen Kilometerleistungen tragen würden. Die übrigen 50% der planmäßigen Verluste im Schienenverkehr werden über die allgemeine Kreisumlage verteilt.

Erläuterungen:

Situation

Die Region Bonn/Rhein-Sieg ist eine wachsende und prosperierende Region mit Verkehrsverhältnissen im MIV und ÖPNV, die zeitweise die Lebensqualität der Menschen beeinträchtigen. Hinzu kommt, dass IT.NRW für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis einem Bevölkerungszuwachs von 2015 bis 2030 auf ca. 342.000 (+5,9%) bzw. 609.000 (+3,8%) Einwohner prognostiziert. Der Zuwachs wird regional unterschiedlich ausgeprägt und insbesondere im nördlichen Bonner Umland höher sein. Die Anzahl der Arbeitsplätze im Bonner Stadtgebiet wird voraussichtlich um etwa 8,5% ansteigen, was das Berufspendleraufkommen weiter erhöhen wird.

Die in den kommenden Jahren vorgesehenen Baumaßnahmen im Fernstraßennetz (Ausbau A59, Ausbau A565 inkl. Ersatzneubau Tausendfüßler) sowie weitere Maßnahmen im nachgeordneten Netz werden die bereits heute vorhandenen Überlastungserscheinungen im Straßennetz wesentlich verschärfen. Unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen kann das Stadtbahnnetz jedoch keine relevante Entlastungsfunktion darstellen, da auf Schlüsselstrecken in den Hauptverkehrszeiten keine Kapazitäten mehr vorhanden sind. Auch die Ziele des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung erfordern Verkehrsverlagerungen zum ÖPNV, für die ausreichende Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV Voraussetzung sind.

Schon in der Bestandsanalyse zeigt sich, dass die in der Öffentlichkeit immer wieder als zu voll bemängelten Strecken der Linie 16 zwischen Wesseling und Bonn sowie der Linien 66/67 zwischen Siegburg und Bonn auch unter objektiven Kriterien die Strecken mit der höchsten Auslastung und akutem, kurzfristigem Handlungsbedarf sind.

Über die erforderlichen Angebotsverbesserungen in der Hauptverkehrszeit hinaus gibt es Handlungsbedarf sowohl auf der Linie 16 als auch auf den Linien 18/68 in den Neben- und Schwachverkehrszeiten. Historisch bedingt fahren beide Stadtbahnlinien abends und am

Wochenende zeitweise nur im Stundentakt, was aktuellen Verkehrsbedürfnissen und dem veränderten Freizeitverhalten in der Region nicht mehr gerecht wird. Besonders deutlich wird dies auf der Linie 18, die samstags bereits gegen 14 Uhr von einem 30'- auf einen 60'-Takt umgestellt wird, obwohl die höchste Nachfrage im Rhein-Sieg-Kreis samstags in der Regel gegen 18 Uhr erreicht wird.

Zudem wird für alle regionalen Stadtbahnverbindungen regelmäßig die Einführung von Nachtverkehren am Wochenende analog zu den S-Bahn und Regionalbahnlinien im SPNV vorgeschlagen.

Auf dem Gebiet der Stadt Wesseling wurde das Angebot der Stadtbahnlinie 16 bereits zum vergangenen Fahrplanwechsel erheblich ausgeweitet (ca. Verdoppelung des Fahrtenangebotes zwischen Wesseling und Köln). Zwischen Brühl und Schwadorf wird zum kommenden Fahrplanwechsel eine ähnlich umfangreiche Ausweitung der Linie 18 erfolgen. Die vorgeschlagenen Verbesserungen auf den Linien 16 und 18 bauen auf diesen Maßnahmen auf.

Linie 16 Köln – Wesseling - Bonn

In der Morgenspitze erreicht die Linie 16 in Fahrtrichtung Bonn bereits zwischen Wesseling und Hersel eine sehr hohe Auslastung, die innerhalb Bonns dann auf ähnlichem Niveau verbleibt. Einzelne Fahrten überschreiten die Vorgaben für die maximale Auslastung von 4 stehenden Fahrgästen pro Quadratmeter. Nachmittags ist die Situation in der Gegenrichtung nach Bornheim, Wesseling und Köln ähnlich.

Bis 2030 wird die Nachfrage zwischen Bonn und Wesseling durch Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse bei unverändertem Stadtbahn- und Tarifangebot um voraussichtlich etwa 8% zunehmen. Darüber hinaus sind erhebliche Fahrgastzuwächse nach Eröffnung der Nord-Süd-Stadtbahn in Köln Anfang der 2020er Jahre zu erwarten, da die Fahrzeit der Linie 16 in die Kölner Innenstadt dann konkurrenzfähig zum SPNV auf der DB-Strecke wird. Nach einer verkehrsmodellgestützten Abschätzung liegt der daraus resultierende Zuwachs bezogen auf die Querschnittsbelastung zwischen Wesseling und Hersel in Größenordnungen von mittelfristig bis zu 40%. Ein derartiges Aufkommen kann das heutige Angebot nicht bewältigen.

Die Linie 16 fährt zwischen Köln-Niehl und Wesseling in der Hauptverkehrszeit bereits heute im 10'-Takt, weiter bis Bonn dann im 20'-Takt. Zur Herstellung der notwendigen Kapazitäten ist es kurzfristig notwendig, den 10'-Takt durchgehend bis Bonn anzubieten. Die Realisierung dieser Maßnahme ist mit einem zusätzlichen Stadtbahndoppelzug möglich, den die Verkehrsunternehmen ab Dezember 2018 zur Verfügung stellen können.

Für die Einführung des 10'-Taktes wurden in der AG drei Szenarien aufgestellt:

- Montag bis Freitag von ca. 7 bis 9:30 und 15 bis 19 Uhr, d.h. analog zum bereits vorhandenen 10'-Takt zwischen Köln und Wesseling
- Montag bis Freitag von ca. 7 bis 9:30 und 13 bis 19 Uhr
- Montag bis Freitag durchgehend von ca. 6 bis 20 Uhr

Favorisiert wird der tagesdurchgängige 10'-Takt. Die beiden anderen Szenarien kommen zur Realisierung kurzfristiger Verbesserungen ebenfalls infrage.

Zur Herstellung der für Stadtbahnverkehre angemessenen Grundbedienung werden darüber hinaus folgende Maßnahmen als vordringlich vorgeschlagen:

- 30'- statt 60'-Takt abends an allen Tagen bis Betriebsschluss
- 30'- statt 60'-Takt an Sonn- und Feiertagen ab Betriebsbeginn
- stündlicher Nachtverkehr am Wochenende

Weiterhin ist es denkbar, analog zur im letzten Jahr erfolgten Angebotsausweitung zwischen Wesseling und Köln abends und am Wochenende einen 15'- statt 30'-Takt einzuführen. Gegenüber den anderen Maßnahmen ist eine derartige Verbesserung aber nachrangig.

Linien 18/68 Köln – Bornheim - Bonn

Auf den Linien 18/68 Bornheim – Bonn ist mittelfristig unter angebotsorientierten Gesichtspunkten sowie in Hinblick auf die vorgesehene Siedlungsentwicklung die Ausweitung des 10'-Takts auf die gesamte Hauptverkehrszeit sinnvoll. Dazu sind allerdings zunächst weiterer Infrastrukturausbau sowie die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich. Die dafür nötige Abstimmung mit allen Beteiligten wird im Sommer 2018 unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises eingeleitet.

Analog zur Linie 16 sollten kurzfristig folgende Maßnahmen zur Herstellung einer angemessenen Grundbedienung realisiert werden:

- durchgehender 30'-Takt an Samstagen bis ca. 20 Uhr
- durchgehender 30'-Takt an Sonn- und Feiertagen bis ca. 20 Uhr
- durchgehender 30'-Takt abends bis Betriebsschluss
- stündlicher Nachtverkehr am Wochenende

In den drei Zeiträumen für einen durchgehenden 30'-Takt besteht dieser bereits auf den Teilabschnitten zwischen Köln und Schwadorf (Linie 18) sowie zwischen Bonn und Bornheim (Linie 68). Daher ist lediglich ein Lückenschluss auf Bornheimer Stadtgebiet erforderlich, d.h. die entsprechenden Fahrten der Linien 18 und 68 werden zu durchgehenden Fahrten der Linie 18 verknüpft. Zusätzliche Betriebsleistung in den benachbarten Städten entsteht nicht.

Linie 66 Siegburg – Bonn – Bad Honnef

Für die Verkehrstage Montag bis Freitag ist die Erweiterung des bestehenden 10'-Taktes nach Königswinter auf den Zeitraum ab ca. 13 Uhr (statt bisher ab ca. 15 Uhr) erforderlich, um dadurch Kapazitätsengpässe im mittäglichen Schülerverkehr abzubauen. Heute in Ramersdorf endenden Fahrten werden dazu nach Königswinter verlängert.

Zusätzlich könnte der zwischen Siegburg und Bonn bereits bestehende stündliche Nachtverkehr am Wochenende auf die gesamte Linie 66 ausgedehnt werden.

Zurückstellung

Eine Kapazitätsausweitung zwischen Siegburg und Bonn wird zurückgestellt. Die Konzeption der AG Stadtbahn sieht dafür kurzfristig eine Ausweitung der Linie 67 zum 20'-Takt vor. Dies ist derzeit aber nur dann möglich, wenn gleichzeitig Einschränkungen auf der Linie 63 zwischen Bonn und Tannenbusch umgesetzt werden. Diesbezüglich besteht noch weiterer Abstimmungsbedarf. Ungeachtet dessen gibt es weiterhin dringenden Handlungsbedarf, da die maximal gewünschte Auslastung in den Hauptverkehrszeiten deutlich überschritten wird.

Aufwand

Bei Umsetzung der o.g. Teilmaßnahmen entstehen für den Rhein-Sieg-Kreis folgende Kosten:

	<u>Maßnahme</u>	<u>Nr. in Tabelle</u>	<u>Kosten</u>
a)	Taktverdichtung Linie 16:	1c	338 T€/a (bei 10'-Takt ganztägig)
b)	Taktverdichtung Linie 66:	9	41 T€/a
c)	Mindeststandard 30'-Takt:	2, 3, 5, 6, 7	179 T€/a
d)	Nachtverkehre Linien 16; 18; 66:	4, 8, 10	55 T€/a

Der detaillierte Kilometer- und Kostenaufwand ist nachfolgend tabellarisch aufbereitet. Grundlage ist eine Kostenberechnung der KVB mit Ansatz der pauschalen Aufwandsabdeckung im Rahmen der interlokalen Verkehre.

Linie	Nr.	Baustein	Mehrleistung [km/a] RSK	Kosten [km/a] RSK
16	1	Taktverdichtung Montag bis Freitag auf 10'-Takt mit folgenden Varianten		
	1a	nur in der HVZ ca. 7 bis 9:30 und 15 bis 19 Uhr	41.295	152.000
	1b	nur in der HVZ ca. 7 bis 9:30 und 13 bis 19 Uhr	55.059	203.000
	1c	durchgehend ca. 6 bis 20 Uhr	91.766	338.000
	2	Taktverdichtung täglich abends auf 30'-Takt bis Betriebsschluss	11.050	41.000
	3	Taktverdichtung Sonn- und Feiertag morgens auf 30'-Takt	2.833	10.000
	4	stündlicher Nachtverkehr am Wochenende	3.126	12.000
18	5	Taktverdichtung Samstag ca. 15 bis 20 Uhr auf 30'-Takt	3.848	14.000
	6	Taktverdichtung Sonn- und Feiertag ca. 10 bis 20 Uhr auf 30'-Takt	9.176	34.000
	7	zusätzlich zu 5 und 6: Taktverdichtung täglich bis Betriebsschluss auf 30'-Takt	21.608	80.000
	8	stündlicher Nachtverkehr am Wochenende	8.023	30.000
66	9	Taktverdichtung Montag bis Freitag bis Königswinter auf 10'-Takt bereits ab ca. 13 statt 15 Uhr	11.114	41.000
	10	stündlicher Nachtverkehr am Wochenende	3.607	13.000

Tabelle 1: Übersicht zur Kostenkalkulation verschiedener Bausteine für Ausweitungen der Stadtbahnlinien 16, 18 und 66

Über das Beratungsergebnis in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 12.06.2018 und des Kreisausschusses am 18.06.2018 wird mündlich berichtet.

(Landrat)

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

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

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

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

Finanzen:

konsumtiv in €
pro Jahr(sofern dauerhaft)
bzw. pro Projekt

	Aufwendungen			
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand	613.000			
Abschreibungen		Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab...) (von...bis...)
Gesamt:				

investiv 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

Die zusätzlichen Mittel müssen im Rahmen der Verlustausgleichsveranschlagung beim Produkt 0.22.20 eingeplant werden.