

An das Ratsmitglied
Herrn
Frank-Rüdiger Prinz

22.05.2018

Kleine Anfrage gem. § 19 Abs. 1 Geschäftsordnung des Rates

Ihre Anfrage betr. ÖPNV-Weiterentwicklung in den Rheinorten

Sehr geehrter Herr Prinz,

Ihre o.g. kleine Anfrage vom 26.03.2018 beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Gerade mit Blick auf die Demographie und der Tatsache, dass es keinen ausreichenden Einzelhandel in Uedorf und Widdig gibt stellt sich folgende Frage:

Welche Maßnahmen, Überlegungen, Prüfungen und Konzepte hat die Stadt Bornheim seit 2005 unternommen oder in Auftrag gegeben um auch die Orte Widdig, Uedorf und den Herseler Norden mit einer Linienbusverbindung weiterzuentwickeln?

Frage 2:

Welche Maßnahmen, Überlegungen, Prüfungen und Konzepte hat die Stadt Bornheim seit 2005 unternommen oder in Auftrag gegeben um die Orte Widdig und Uedorf über den ÖPNV direkt mit dem Rathaus und den weiteren Vorgebirgsorten zu verbinden?

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Im Jahr 2009 wurde der überarbeitete Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises (3. Nahverkehrsplan für den RSK) vom Kreistag beschlossen. Die Stadt Bornheim hat innerhalb der Beteiligungsphasen Anregungen und Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan abgegeben. Für die Rheinorte ist die Einrichtung einer neuen Buslinie 817 beschlossen worden, und damit verbunden eine Verkürzung der Fahrzeit der Linie 818 sowie die Einrichtung dreier neuer Haltestellen (vgl. Vorlage 444/2009-7). Damit konnte eine halbstündige Bedienung ab Hersel Bahnhof erreicht werden. Die Verbesserungen des Angebots und der Bedienungssituation der Rheinorte sind zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 umgesetzt worden.

Über die Stadtbahnlinie 16 besteht der Anschluss in Richtung der nördlichen Rheinorte Widdig und Uedorf. Somit besteht auch für die Ortschaften Widdig und Hersel eine gute ÖPNV-Verbindung in Richtung Roisdorf und Bornheim. Die Busverbindung wird ergänzt durch das bestehende AST-Angebot.

Ein weiteres ÖPNV-Angebot würde zu Parallelverkehren mit der Linie 16 führen und somit ein Konkurrenzangebot darstellen. Parallelverkehre sind nach Auffassung der Verkehrsträger zu vermeiden. Dies geht hervor aus der Antwort des Rhein-Sieg-Kreises auf die Prüfaufträge zur Einrichtung eines zusätzlichen ÖPNV-Angebots zur Verbindung der Rheinorte mit den Vorgebirgsorten (vgl. Schreiben RSK vom 05.08.2010; Vorlage 339/2010-7).

Am 20.12.2012 beschloss der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises den Nahverkehrsplan 2012 plus / Version 1.1 – März 2013). Dieser wurde anschließend regelmäßig redaktionell angepasst. Auf der Grundlage des „Nahverkehrsplan“ 2012 plus“ soll in Zukunft die weitere Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots fortgeführt werden. Eine Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Nahverkehrsplans erfolgte im Juni 2016 (Erläuterungsbericht des Nahverkehrsplans 2012 plus /Version 2.1 - Juni 2016) mit Beschluss des Kreistages am 29.06.2016. (vgl. Niederschrift 10. Sitzung des Kreistages am 29.06.2016)

Dazu sind von Seiten der Stadt Bornheim Stellungnahmen formuliert worden, basierend auf den Diskussionsergebnissen des Ausschusses für Stadtentwicklung und des Arbeitskreises ÖPNV. Im Arbeitskreis ÖPNV erfolgten im Jahr 2015 die Anregung sowie anschließend die Prüfung durch den Rhein-Sieg-Kreis im Hinblick eines zusätzlichen Anschlusses der nördlichen Rheinorte in Richtung Sechtem. (vgl. Niederschrift 1. Arbeitskreissitzung ÖPNV) Dieses Vorhaben, eine Querverbindung der Ortschaften Walberberg, Sechtem und nördliche Rheinorte in Form einer regulären Busverbindung zu schaffen, ist aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises jedoch nicht sinnvoll. Die geringe Bevölkerungsdichte in den besagten Ortschaften spiegelt die hohen Kosten nicht wider. (vgl. Niederschrift 2. Arbeitskreissitzung ÖPNV) Des Weiteren sind seitens des Ausschusses für Stadtentwicklung keine weiteren Anmerkungen bezüglich einer Änderung der ÖPNV-Angebotssituation der nördlichen Rheinorte formuliert worden. (vgl. Niederschrift Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung 17.02.2016)

Frage 3:

Es ist/war vorgesehen, die Linie 63 bis Hersel zu verlängern. Die Planungen für den Bau stocken bereits seit mehr als einem Jahrzehnt. Welche Hinderungsgründe gibt es für die Verlängerung der Linie 63 nach Hersel und auf welchem Stand sind die aktuellen Planungen?

Frage 4:

Die Endhaltestelle Kopenhagener Straße der Linien 61 und 65 in Auerberg liegt nur etwa 600 Meter von einem Gütergleis auf der ehemaligen Trasse der Rheinuferbahn entfernt, welches in Hersel von der aktuellen Trasse abzweigt. Somit bietet sich die Gelegenheit, mit unter einem Kilometer Neubaustrecke das Straßenbahnnetz um etwa drei Kilometer zu verlängern. Die neue Strecke würde nicht nur Buschdorf besser erschließen sondern mit den Linien 61 und 65 gerade für Hersel eine wesentlich verbesserte Anbindung bedeuten. Die Bezirksregierung Köln hat diese Variante in der Vorlage für die 1. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates am 17. April 2015 unter dem Tagesordnungspunkt 4 „Trassensicherung und Reaktivierungsmöglichkeiten von Eisenbahnstrecken“ selbst aufgezeigt.

Wie ist der Planungsstand bezüglich der Verlängerung dieser Straßenbahnstrecke und wie hat sich die Stadt Bornheim diesbezüglich positioniert?

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Die Stadt Bonn hat über einen längeren Zeitraum über eine Verlängerung der Linie 63 bis Bonn-Buschdorf nachgedacht (2010). Von Seiten der Politik in Bornheim sind Anregungen bezüglich einer Verlängerung der Linie 63 bis Hersel formuliert worden. Dies führte laut Aussagen des RSK zu erheblichen Mehrkosten sowohl durch den Bau notwendiger Betriebsinfrastrukturen in Form einer Wendeanlage als auch den anschließenden Fahrbetrieb.

Für die Verlängerung der Linie 63 bis Hersel wäre der Betrieb eines zusätzlichen Stadtbahnzuges erforderlich. Zum damaligen Zeitpunkt wurden für dieses Ansinnen erhebliche Mehrkosten prognostiziert. Diese Mehrkosten wären vom Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bornheim zu tragen. Dementsprechend war eine Taktverdichtung der Linie 16 bzw. eine Verlängerung der Linie 63 zum damaligen Zeitpunkt nicht zu befürworten. (vgl. Vorlage 377/2010-7)

Von Seiten des Rhein-Sieg-Kreises ist im Jahr 2011 ein Alternativvorschlag zur Verlängerung der Linie 63 bis Hersel formuliert worden. Dieser beinhaltet 2 Verstärkerfahrten pro Richtung auf der Linie 16, also ein Angebot von 6 Fahrten pro Stunde zwischen Wesseling und Bonn. (vgl. Vermerk Termin ÖPNV am 10.10.2011)

Im Rahmen des Prozesses zur Aktualisierung des „Nahverkehrsplan 2012 plus“ sind von Seiten der Stadt Bornheim Prüfaufträge zur Ergänzung des Nahverkehrsplanes formuliert worden. Dabei handelt es sich konkret um die Prüfung einer Taktverdichtung auf der Linie 16 zu den Hauptverkehrszeiten sowie einer Angebotsverbesserung u.a. auf der Linie 16 in den Abendstunden. (vgl. Vorlage 045/2016-7) Diese wurden von Seiten des Rhein-Sieg-Kreises in der Kategorie „neue mittelfristige Maßnahmen“ in die weitere Bearbeitung des Nahverkehrsplanes aufgenommen. (vgl. Vorlage 337/2016-7)

Aktueller Stand der Planungen ist, dass eine Verlängerung der Linie 63 bzw. der Linie 61 nach Hersel weder in den ÖPNV-Bedarfsplan noch in der Arbeitsgruppe Zukunft Stadtbahn thematisiert worden sind. Von Seiten der Stadt Bonn wird eine Verlängerung der Linie 63 ab Tannenbusch über die bestehende Haltestelle Buschdorf nach Buschdorf-Mitte/Gewerbepark zur Anbindung von Neubaugebieten favorisiert. In Bonn-Buschdorf ist dahingehend eine Nutzung der alten Rheinuferbahntrasse gedacht.

Aus Sicht der Arbeitsgruppe Zukunft Stadtbahn ist eine Verlängerung der Linien 61 oder 63 nach Hersel nicht zielführend. Die bestehenden Kapazitätsengpässe auf der Linie 16 resultieren aus dem nicht ausreichenden Angebot in Richtung Wesseling/Köln. Diese können durch Angebotsverbesserungen nur zwischen Bonn und Hersel nicht behoben werden. Bei einer Verlängerung der Linie 61 kommt hinzu, dass diese innerhalb von Bonn schon heute sehr stark ausgelastet ist und im Vergleich zur Linie 16 keine attraktiven Reisezeiten zwischen Bonn und Hersel ermöglicht. Daraus folgend wird von Seiten der Arbeitsgruppe Zukunft Stadtbahn eine Taktverdichtung der Linie 16 auf der Gesamtstrecke favorisiert. (vgl. E-Mail Dr. Groneck/RSK 16.04.2018)

Die Stadt Bornheim ist an der Arbeitsgruppe selbst nicht beteiligt, im Mai findet zu den bisherigen Ergebnissen der Verkehrsträger eine Besprechung beim Rhein-Sieg-Kreis statt. Hier sollen die Planungen mit den Vertretern der Verkehrsträger und der Kommune besprochen werden. Die Ergebnisse sollen abschließend im Stadtentwicklungsausschuss vorgelegt werden.

Frage 5:

Der NVR hat gefordert, die geplante neue Rheinbrücke bei Köln-Godorf (Projektnummer A553-G10-NW) neben dem vierspurigen Autobahnausbau mit einer Eisenbahnstrecke zu versehen die u.a. Anschluss an den Flughafen bietet.

Dies wäre eine ideale Möglichkeit, eine Linie (neue Linie oder die Linie 63) auf schnellstem Wege über die Rheinuferstrecke der Linie 16 und dann die neue Brücke, Bonn Hbf (aber auch die Rheinorte) mit dem Flughafen zu verbinden und dadurch aufzuwerten. Bonn und der UN-Campus wären direkt mit dem Flughafen verbunden und der stauanfällige Flughafenzubringer wäre ersetzt. Im Zuge dessen könnten ggf. Fördergelder für den Barrierefreien Ausbau der Haltepunkte Hersel, Uedorf und Widdig oder gar eine Tieferlegung, die für eine massive Taktverdichtung an dieser Stelle zwingend notwendig ist, von Teilen des Haltepunktes Hersel unter die L 118 akquiriert werden.

Hat sich die Stadt Bornheim diesbezüglich proaktiv in den Planungsprozess eingebracht, plant sie dies und wie sind die Überlegungen der Stadt Bornheim bezüglich einer ÖPNV-Weiterentwicklung im Zusammenhang mit der geplanten neuen Rheinbrücke?

Antwort:

Zurzeit wird durch den Rhein-Sieg-Kreis und den betroffenen Städten und Verkehrsunternehmen eine mögliche Mitnutzung einer geplanten Rheinquerung im Bereich Köln-Godorf durch eine potenzielle neue Stadtbahnverbindung auf der Relation Köln-Godorf-Lülsdorf-Niederkassel-Beuel

Bonn thematisiert. Bei der möglichen Mitnutzung der Rheinquerung durch andere Schienenverkehre besteht eine Abhängigkeit von der Planung der Trasse durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW und damit verbundenen Einbindungsmöglichkeiten in die bestehenden Schienennetze.

Ein möglicher Anschluss des Flughafens Köln/Bonn ist ohne weiteres nicht möglich, da der heutige Stadtbahnbetrieb auf dem Netz der Häfen und Güterverkehr Köln AG technisch bedingt nicht mit Netz der Deutschen Bahn AG kompatibel ist. Problematisch sind das genutzte Stromsystem, aber auch Fahrzeugbreiten und unterschiedliche Spurführungen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Wolfgang Henseler
Bürgermeister
