

Ihr/e Gesprächspartner/in: René Puffe

**Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, FV, BRB, FB 6**

**Federführung: FB 6**

**Termin f. Stellungnahme: 12.11.2024**

**erledigt am: 28.10.2024 vB**

## Anfrage

**Datum:** 28.10.2024

**Drucksachen-Nr.:** 24/0378

---

### Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

### Sitzungstermin

19.11.2024

### Behandlung

öffentlich /

---

### Betreff

Stadtbahnlinien 66/67

In der Bezirksvertretung Bonn-Beuel steht für den 30.10.2024 die „Anpassung des Stadtbahnkonzeptes 2026“ (Sitzungsvorlag 241684) auf der Tagesordnung. Zudem wird der Sachstand zur Beschleunigung und Taktverdichtung der Linie 66 mitgeteilt (Vorlage 241685). Parallel dazu wird der Tagesordnungspunkt „Fortschreibung Stadtbahnzielkonzept“ am 30.10.2024 im Kreistag (Ausschuss für Planung und Verkehr) behandelt.

### Fragestellung:

Aus den öffentlich zugänglichen Sitzungsunterlagen ergeben sich für die CDU-Fraktion eine Reihe von Fragen:

- 1.) Ist der Stadtverwaltung die Behandlung der o.a. Tagesordnungspunkte in der Nachbarstadt Bonn sowie im Rhein-Sieg-Kreis bekannt?
- 2.) Wurde seitens des Kreises und/oder der Bundesstadt Bonn ein Gespräch mit der Stadt Sankt Augustin geführt, um über die nun vorgeschlagenen Änderungen und die zusätzlich notwendig werdenden Maßnahmen zur Umsetzung einer funktionierenden Taktverdichtung zu beraten?
- 3.) Wie bewertet die Stadtverwaltung, dass der zukünftige 5-Minuten Takt zwischen Siegburg und Bonn zukünftig bei jeder Fahrt den Endpunkt in Bad Godesberg hat und nicht mehr wechselweise Bad Godesberg bzw. Bad Honnef bzw. Ramersdorf angefahren werden? Für Nutzer des ÖPNV mit entspre-

chenden Zielen auf der dann nicht mehr angefahrenen Achse bedeutet die geplante Änderung das Umsteigen auf dem Bonner Stadtgebiet und somit ein Verlust an Komfort.

- 4.) Den o.a. Sitzungsvorlagen ist eindeutig zu entnehmen, dass die aktuelle Infrastruktur einen dauerhaften 5-Minuten Takt ebenso wenig aufnehmen kann, wie die im Jahr 2019 beschlossenen Zusatzfahrten im Zeitraum zwischen 06:00 – 09:00 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr. So heißt es in der Sitzungsvorlage: *„Das Konzept ist von den SWBV als grundsätzlich fahrbar eingeschätzt worden. Eine noch durchzuführende Stellwerksituation muss diese Einschätzung final bestätigen.“* ... *„Konkret bedeutet dies, dass die Verdichtungen auf einen 5-Minuten Takt nach aktueller Schätzung der SWBV in der HVZ **vormittags für maximal zwei Stunden und nachmittags für maximal drei Stunden** umgesetzt werden können.“*

Von Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV, insbesondere der Linie 66, wird regelmäßig die Unzuverlässigkeit des bereits bestehenden 10-Minuten Taktes bemängelt. Aus persönlichen Erfahrungen können wir dies bestätigen (vgl. mindestens drei hintereinander ausgefallene Fahrten zum verkaufsoffenen Sonntag am 29.09.2024, mindestens zwei hintereinander ausgefallene Fahrten am Abend des 11.10.2024 und ebenso am Nachmittag des 13.10.2024).

- a. Kann und wird die Verwaltung bei der SWBV eine Übersicht über die Anzahl (Absolut und Prozentual) der im Jahr 2023 bzw. im Zeitraum 01/2024 – 09/2024 ausgefallenen Fahrten auf der Linie S66/S67 in Erfahrung bringen und dem Fachausschuss vorlegen? Bei einer entsprechenden Abfrage sollte ebenfalls dargestellt werden, welche Gründe ursächlich für die Ausfallzeiten und Unzuverlässigkeit im aktuellen Takt sind.
  - b. Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass die Zuverlässigkeit einer Taktung auf der Stadtbahnlinie für die Zufriedenheit der Fahrgäste weitaus erheblicher ist als ein angegebener Fahrplan, der jedoch wiederholt nicht eingehalten wird bzw. werden kann?
- 5.) Weiter wird in den Sitzungsvorlagen wie folgt ausgeführt: *„Zur vollumfänglichen Realisierung des Konzeptes mit Taktverdichtungen auch über längere Zeiträume hinaus (Anmerkung der CDU-Fraktion: Diese sind ja selbst für den ursprünglich geplanten Takt in den Früh- und Abendstunden notwendig) 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.“* ... *„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.“*
- a. Wurde seitens der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises mit der Stadt Sankt Augustin über diese neue Situation gesprochen?
  - b. Wie steht die Verwaltung zu der Idee, zusätzliche Wendeanlagen an den Haltestellen Sankt Augustin Zentrum und Hangelar Ost zu installieren, dies insbesondere auch vor der Tatsache, dass die Haltestelle im Zentrum mit dem Neubau der huma komplett erneuert wurde?
  - c. Gäbe es im Bereich der Haltestelle Zentrum räumlich freie Kapazitäten, um eine zusätzliche Wendeanlage einzurichten (Spindel als Parkplatzzufahrt, Busbahnhof und Seniorenresidenz und die sich angrenzende Geschäftsbebauung samt Parkplätzen lassen die räumlichen Kapazitäten als nicht gegeben erscheinen)?
  - d. Wie würden sich die zusätzlichen Kosten zur Einrichtung auf die Wendepunkte direkt oder indirekt auf den städtischen Haushalt auswirken?

- 6.) *„Auf Anregung der Bezirksvertretung Beuel und Empfehlung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz hat der Rat der Bundesstadt Bonn im Mai 2014 die Verwaltung gebeten, der Bezirks-*

*vertretung Beuel Vorschläge vorzulegen, wie kurz- und langfristig auf der Sankt Augustiner Straße, im Bereich zwischen Niederkasseler Straße und Combahnstraße, für die Stadtbahnlinie 66 ein eigenständiger Gleiskörper unter Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs sichergestellt werden kann.“ Dies ist die Einleitung aus der Mitteilungsvorlage 241685 der Stadt Bonn.*

*10 Jahre nach dem erwähnten Beschluss teilt die Stadt Bonn in der Sitzungsvorlage weiter mit, dass „aktuell die Entwurfsplanung erarbeitet und in den nächsten Monaten zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Hierbei gilt es demnach bestehende Abhängigkeiten zu noch laufenden Abstimmungen (SWB, Feuerwehr, etc.) sowie im Hinblick auf Grunderwerb und Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen. Im Anschluss daran werden die Unterlagen für die Beantragung der Planfeststellung bei der Bezirksregierung eingereicht. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens lässt sich nicht zeitlich abschätzen. Die Verwaltung (Bonn) strebt einen Baustart Ende 2026 an. Voraussetzung dafür ist, dass das Planfeststellungsverfahren nicht länger als ein Jahr in Anspruch nehmen wird.“*

- a.** Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass die bislang ungelöste Engstelle auf dem Bonner Stadtgebiet (Sankt Augustiner Straße zwischen Niederkasseler Straße und Combahnstraße) einen entscheidenden Einfluss auf das Funktionieren eines 5-Minuten Taktes haben wird und dass der geschilderte zeitliche Ablauf bis zur Realisierung eines eigenen Gleiskörpers bestenfalls als sehr ambitioniert zu bewerten ist?
- b.** Welche Auswirkungen auf den 5-Minuten Takt sind zu erwarten, wenn im genannten Bereich der Status quo (zumindest vorerst) bestehen bleibt?
- c.** Mit welcher Bauzeit rechnet die Stadt Bonn bzw. die SWBV?

Wir bitten die Anfrage auch schriftlich zu beantworten.

Gez. René Puffe