

Federführung:  
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:  
Dez. III

## Sachstand Stadtbahnzielkonzept 2023/Fahrzeugbeschaffung

---

### Beratungsfolge

|                                     |            |               |
|-------------------------------------|------------|---------------|
| Ausschuss für Mobilität und Verkehr | 23.08.2022 | Kenntnisnahme |
|-------------------------------------|------------|---------------|

#### Mitteilung:

In seiner Sitzung vom 26.09.2019 hat der Rat eine Weiterentwicklung des Stadtbahnangebots ab 2023 (DS 1912476) beschlossen. Das Konzept sieht im wesentlichen eine Taktverdichtung auf den Stadtbahnlinien 16, 18, 63, 66 und 67 vor. So z.B. einen 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag von ca. 6:30 Uhr bis 9 Uhr und 13 bis 19 Uhr und einen 20-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis 6.30 Uhr, ca. 9 bis 13 Uhr und ca. 19 bis 20.30 Uhr sowie samstags zwischen ca. 9.30 und 20.30 Uhr.

Durch die Überlagerung von jeweils zwei Linien auf den stark frequentierten Streckenästen Tannenbusch (16/63), Siegburg (66/67), Ramersdorf (63/66) und Bad Godesberg (16/67) soll hier ein Angebot mit 12 Fahrten pro Stunde und Richtung in den Hauptverkehrszeiten sowie tagsüber ansonsten 6 Fahrten pro Stunde und Richtung (inkl. Wochenendverkehr). Gleichzeitig sollen durch die Umsetzung des Konzepts zusätzliche Direktverbindungen realisiert (insbesondere Linie 67 als ganztägige Verbindung zwischen Siegburg und Bad Godesberg) werden.

Einzelne Komponenten des Stadtbahnkonzeptes 2023 konnten bereits im Zuge der Lead-City Förderung umgesetzt werden und wurden mit Ratsbeschluss vom 9.06.2022 in den Nahverkehrsplan aufgenommen. So wurde z.B. auf der Linie 16 zu den Hauptverkehrszeiten (nachmittags ab ca. 14.45 Uhr) der 10-Minuten Takt eingeführt. Auch an Samstagen konnte eine Taktverdichtung realisiert werden.

Die Realisierung bedeutet theoretisch einen ergänzenden 5 Minuten Takt auf den Linien 16 und 63 im Abschnitt Tannenbusch Mitte bis Heussallee und den Linien 66 und 67 im Abschnitt Siegburg bis Olof-Palme-Allee in den Hauptverkehrszeiten (bislang verkehrt die Linie 67 nur auf einzelnen Fahrtenlagen zu Schulzeiten). Die Umsetzung der im Beschluss vorgesehener Taktverdichtungen setzt die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge und den Ausbau des Streckennetz voraus. Auch ist eine entsprechende Fahrplangestaltung zu berücksichtigen. So erwies sich eine Verstärkung der Linie 16 durch die Linie 63 (16 im 10-Minuten Takt, 63 aufgrund fehlender Fahrzeuge 20-Minuten Takt) als bislang nicht zielführend, da die Verstärkerfahrten auf der Linie 63 oft nur im Minutenabstand hinter der Linie 16

fahren und so für die Fahrgäste zu Hauptverkehrszeiten keine wirkliche Alternative darstellen. Eine Evaluation soll ergeben, ob die durch den Ratsbeschluss zum Fahrplanwechsel 2023 frei werdenden Fahrzeuge nicht sinnvoller auf anderen Linien (z.B. 67) eingesetzt werden können. Die Verwaltung wird in Zusammenarbeit mit der SWB hierzu Vorschläge erarbeiten und den politischen Gremien zum Fahrplanwechsel 2023 zur Beschlussfassung vorlegen.

Zur Beschaffung der notwendigen Fahrzeuge hat die Stadtverwaltung die SWBV beauftragt. Die Bestellung von 22 Stadtbahnwagen plus einer Option für zusätzliche Fahrzeuge, falls die Verlängerung Buschdorf gebaut werden kann, ist zwischenzeitlich erfolgt. Aufgrund der derzeit weltweit schwierigen Lieferbedingungen für zum Bau der Stadtbahnwagen notwendigen Materialien (elektronischen Komponenten, Stahl) wird jedoch derzeit von einer Lieferung der ersten Fahrzeuge frühestens ab Ende 2025 ausgegangen, so dass von einer Inbetriebnahme im Regelbetrieb frühestens in 2026 ausgegangen werden kann. Als Alternative wird seitens der SWB die Weiternutzung von Altfahrzeugen durch eine Zweiterstellung als Ergänzung zur Lieferung der Neufahrzeuge in wirtschaftlicher Hinsicht weiter geprüft, um das Stadtbahnkonzept 2023 sukzessiv umsetzen zu können.

Neben der Beschaffung von zusätzlichen Neufahrzeugen (oder Weiternutzung von Altfahrzeugen durch Zweiterstellung), sind zur Umsetzung auch Infrastrukturmaßnahmen notwendig. So ist für die Taktverdichtung auf der Linie 18 eine durchgehende Zweigleisigkeit zwischen Brühl-Badorf und Bonn-Dransdorf erforderlich. Hierzu wurde bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt und der Politik vorgestellt (DS 220335). Zwischenzeitlich liegt eine Förderzusage für die weiteren notwendigen Planungsschritte seitens des Landes vor, so dass die Planungen zum zweigleisigen Ausbau weiter voran getrieben werden können.

Weitere Infrastrukturprojekte werden planerisch voran getrieben, um die angestrebte Taktverdichtung auch umzusetzen zu können:

- Eigener Bahnkörper auf der Linie 66/67 im Bereich Sankt Augustiner Straße: Hier werden zukünftig statt bislang 6 Fahrten in jede Richtung bei einer Realisierung des Stadtbahnkonzept 2023 und Bau der geplanten Stadtbahn Niederkassel 18 Fahrten pro Stunde stattfinden. Um eine zufriedenstellende Betriebsqualität gewährleisten zu können, ist die Schaffung eines besonderen Bahnkörpers zweckmäßig, um die Stadtbahn und den MIV zu trennen. Eine Vorplanung wurde zwischenzeitlich erstellt und durch die politischen Gremien der Bundesstadt Bonn beschlossen. Zur Zeit wird die Ausschreibung der weiteren Planungsschritte vorbereitet, die für die Durchführung des notwendigen Planfeststellungsverfahrens benötigt werden. Seitens der Verwaltung wird ein Bebauungsplan für den Bereich St. Augustiner Straße, Kreuzstraße und Combanstraße entwickelt, der eine Neubebauung in diesem Bereich regeln wird. Aus den genannten Gründen kann derzeit noch kein Realisierungszeitraum benannt werden, da auch noch der für den Ausbau notwendige Grunderwerb erforderlich ist. Für einen Übergangszeitraum müsste ggf. über eine Vorrangschaltung für die Straßenbahnen, unter starken Restriktionen für den MIV, nachgedacht werden.
- Ausbau des Kreuzungsbereichs Landgericht (Kreuzung 66/67 und 61/62): Um die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereichs für die angestrebte

Taktverdichtung und eine zukünftige rechtsrheinische Stadtbahn herzustellen laufen derzeit Untersuchungen. Ergebnisse werden den politischen Gremien im Herbst 2022 vorgelegt.

- Ausbau der Abstell- und Wendekapazitäten am Hauptbahnhof: Auch hierzu laufen derzeit Untersuchungen und Planungen zum Ausbau der bestehenden Anlagen insbesondere für die Realisierung einer zukünftigen rechtsrheinischen Stadtbahn.

- Ob eine Wendeanlage in Ramersdorf noch notwendig ist, müssen die weiteren Überlegungen zur Umsetzung ergeben.

Neben den Planungen zum notwendigen Infrastrukturausbau werden in den kontinuierlichen Abstimmungen zwischen Verwaltung und SWBV auch erste Überlegungen zu einer fahrplantechnischen Umsetzung des Konzeptes entwickelt. So könnten frei werdende Kapazitäten auf der Linie 63 zum verstärkten Einsatz auf der Linie 67 eingesetzt werden. Allerdings zeigt sich derzeit auch, dass eine Umsetzung in Teilbereichen des Netzes, z.B. zwischen HBF und Heussallee, schwierig erscheint. Das Konzept sieht hier in den Hauptverkehrszeiten bei vier Linien (16, 63, 66, 67) mit einem rechnerischen 2,5-Minuten Takt vor. Durch das vorhandene Streckennetz und die Verknüpfungen der einzelnen Linien ergeben sich jedoch Taktverschiebungen bis hin zu ein-Minuten Abständen der Bahnen. In der Praxis könnte dies bei hohem Fahrgastaufkommen zu Unpünktlichkeit auf allen Linien führen. Bei den weiteren Abstimmungen muss hier überlegt werden, ob z.B. eine Linie 63 in den Hauptverkehrszeiten nur den Streckenabschnitt Tannenbusch - HBF befahren kann, um den Fahrplan stabil zu halten. Hierzu müssen noch nähere Untersuchungen, Abstimmungen und Lösungsansätze entwickelt werden, welche den Gremien dann vorgeschlagen werden.

**Anlage/n**

Keine