Besuchszeiten:
Montag – Mittwoch 08.30 - 12.30 Uhr
Donnerstag 08.30 - 12.30 Uhr und 14.00 - 18.00 Uhr
Freitag 08.30 - 12.30 Uhr

Stadt Bornheim · Postfach 1140 · 53308 Bornheim

Landrat des Rhein-Sieg-Kreises
z.H. Herrn Jäger
Postfach 1551

53721 Siegburg

Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Internet: www.stadt-bornheim.de

7.1-STADTENTWICKLUNG

Frau Manheller
Zimmer: 409
Telefon: 0 22 22 / 945 - 257
Telefax: 0 22 22 / 91995 - 261
E-Mail: sabine.manheller@stadt-bornheim.de

Ihr Zeichen / Ihr Schreiben vom	Mein Zeichen / Mein Schreiben vom	Datum
20.08.2014		29.09.2014

Entwicklungskonzept „Zukunft Stadtbahn“
Hier: Stellungnahme seitens der Stadt Bornheim

Sehr geehrter Herr Jäger,

ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 20.08.2014 zum Thema Entwicklungskonzept „Zukunft Stadtbahn“. In diesem Zusammenhang baten Sie um eine Einschätzung, welche Aspekte bei der Erarbeitung des Konzeptes die Stadt Bornheim betreffend Berücksichtigung finden sollen.

Die Stadt Bornheim hat hierzu die aus ihrer Sicht wichtigsten Fragen bzw. Anforderungen für eine langfristige Planung der Stadtbahnentwicklung formuliert:

1. Die Verbesserung der Pünktlichkeit der Linien 16 und 18 wird seit vielen Jahren diskutiert und stellt nach wie vor eine Problem dar. Die Verspätungen liegen im Vergleich zu den sonstigen Linien der Stadtbahnbetreiber im oberen Bereich und die Lage hat sich in der jüngsten Zeit nicht verbessert. Die meisten Verspätungen werden in den Städten Köln und Bonn eingefahren und können auf den z.T. nur eingleisigen Streckenabschnitten kaum noch aufgeholt werden. Dem soll durch den Teilausbau des Streckennetzes entgegengewirkt werden.

   Dabei stellt sich die Frage, welche Auswirkungen der zweigleisige Ausbau in Brühl hierauf hat. Es wird erwartet, dass nach den bisherigen Äußerungen der Betreiber die Pünktlichkeit erheblich zunimmt.
   Ist mit der Maßnahme in Brühl noch ein weiterer zweigleisiger Teilausbau z.B. im Bereich zwischen Roisdorf-West und Bornheim (Mitte oder West) erforderlich?
   Welche weiteren Vorteile hätte eine Verlängerung des zweigleisigen Ausbaus ?
   Wie können die Verspätungen innerhalb der Städte Köln und Bonn minimiert werden ?

2. Nach bisherigem Kenntnisstand besteht für einen 10-Min. Takt abgesehen von wenigen Verstärkerfahrten der Linie 68 bis Bornheim kein weiterer Bedarf. Gibt es hierzu neue Erkenntnisse ?

3. Die Umsteigesituation für Kunden aus Bornheim ist in Bonn zu den Tagesrandlagen nicht optimal. Hier kann es zu erhöhten Umsteigezeiten insbesondere in den Abend-

stunden kommen. Hier sollte eine Prüfung der Fahrplanzeiten und der Verknüpfungen am HBF Bonn erfolgen.

4. Die Stadt Bornheim entwickelt im Bereich zwischen der Königstraße, Sechtemer Weg und L192 und Linie 18 ein sehr großes Baugebiet. Hier würde ein neuer Haltepunkt in unmittelbarer Nähe eine sehr attraktive Anbindung bedeuten. Welche Auswirkungen auf den Fahrplan hätte ein neuer Haltepunkt in Bornheim-West in Höhe des alten Bornheimer Bahnhofs?
   Mit welchen Kosten wäre bei einem Neubau zu rechnen ?

5. Die Vorgebirgs- und Rheinorte werden zu den Spätstunden und an Sonn- und Feiertagen nur einmal stündlich bedient. Ein durchgängiger Halbstundentakt bis 24.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ist wünschenswert. Wie hoch wären die jährlichen Zusatzkosten für eine Ausweitung der Bedienung ?

6. Das Brückenbauwerk der Linie 18 an der Königstraße ist auf mittlere bis lange Sicht sanierungsbedürftig. Hier könnte durch einen Brückenneubau die Durchfahrt an der Königstraße auf ein Standardniveau gebracht werden. Eine Überführung für einen möglichen zweigleisigen Ausbau und eine Erweiterung der Brücke für Fußgänger und Radfahrer würde die Verkehrsanbindung erheblich verbessern. Auch die Durchfahrt an der Mühlenstraße sollte auf Dauer dem gestiegenen Verkehrsaufkommen angepasst werden. Welche Planungen liegen hierzu bei der HGK vor?

7. Barrierefreier Ausbau der Linie 16
   Der barrierefreie Ausbau (Bahnsteigerhöhung) der Haltepunkte an der Linie 16 verzögert sich offenbar weiter, da die HGK noch immer auf die bereits für Herbst 2013 avisierten Wirtschaftlichkeitskonzepte der beiden Interessenten an der Güterverkehrsstrecke wartet. Insofern ist nicht klar, ob die Güterverkehrsoption weiter aufrecht erhalten werden muss oder die HGK das Verfahren zur Stilllegung der Strecke zu Ende bringen kann.
   Es stellt sich die Frage, ob nicht die Möglichkeit besteht, hier eine Frist zu setzen, damit die beteiligten Kommunen Planungssicherheit erhalten hinsichtlich der Stilllegung der Linie bzw. Beibehaltung der Güterverkehrsoption?

8. Die Tarifstruktur des VRS macht insbesondere Fahrten zwischen Bonn und Bornheim extrem teuer. Dies gilt im Grunde für alle Umlandkommunen, in denen die Tarifzone 2b eingerichtet wurde. Mit dieser Zone muss man für vergleichsweise kurze Strecken einen Tarif von 3,80 € für eine einfache Fahrt bezahlen. Im Vergleich dazu zahlt man innerhalb von Bonn und Köln maximal 2,80 €.

   Im Anschluss an die Stadtgrenze Bonn kommt es daher zu folgenden massiven Preissprüngen z.B. bei Fahrten
   von Hersel (über Buschdorf und Tannenbusch) nach Bonn :

	Kosten der Einzelfahrt bei 3,80 € für 7 Haltestellen
von Buschdorf nach Bonn:	Kosten bei 2,80 € für 6 Haltestellen
von Tannebusch nach Bonn:	Kosten bei 1,90 € für 5 Haltestellen = Kurzstrecke

   Ein ähnliches Bild ergibt sich für Fahrten von Bornheim oder Roisdorf nach Bonn. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die P&R Plätze in den Rheinorten und in Roisdorf nur teilweise ausgelastet werden. Mit dieser Tarifstruktur werden insbesondere die Fahrgäste in den Randlagen der Städte Köln und Bonn von einer Benutzung der Bahn regelrecht abgeschreckt.

Die oben genannten Punkte stellen die drängendsten Fragen bzw. Aspekte der Stadt Bornheim aus Sicht der Stadtverwaltung und der Fahrgäste hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Stadtbahn dar. Es wäre wünschenswert, dass diese bei der Erarbeitung des Entwicklungskon-

zeptes „Zukunft Stadtbahn“ Berücksichtigung finden könnten und der Rhein-Sieg-Kreis auf diese Art die Anliegen der Fahrgäste unterstützt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Vertretung

(Schier)
Erster Beigeordneter