

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle  
VI/15/151  
151/3

Vorlagen-Nummer

**2707/2016**

Freigabedatum 17.08.2016

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Taktverdichtung der Linie 16 bis Wesseling**

### Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	06.09.2016
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	12.09.2016
Verkehrsausschuss	08.11.2016

### Beschluss:

Die Verwaltung wird auf der Basis der aktuellen Fahrgastanalyse beauftragt, die Verhandlungen mit der Stadt Wesseling aufzunehmen, mit dem Ziel, bei der Linie 16 in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit das Angebot mit einem 10-Minuten-Takt bis nach Wesseling um jeweils eine Stunde zu verlängern.

### Alternative:

Die Verwaltung wird beauftragt, unter Einbeziehung der Stadt Wesseling zu prüfen, inwieweit und unter welchen finanziellen Voraussetzungen eine Erweiterung des bestehenden Angebots der Linie 16 bis in die Nebenverkehrszeiten möglich ist.

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### Begründung:

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen hat in ihrer Sitzung am 31.08.15 folgenden Beschluss gefasst (AN/1175/2015): „Der Rat wird gebeten, die Verwaltung unter Einbeziehung der Wesseling Stadtspitze (Ansprechpartner: Herr BM E. Esser, 02236/701-200) prüfen zu lassen, inwieweit und unter welchen Rahmenbedingungen eine Weiterführung der bisher in Sürth und zukünftig auch in Rodenkirchen wendenden Züge der KVB-Stadtbahnlinien 16 / 17 bis Wesseling machbar ist. Hierbei sind (auch) folgende Fragen zu prüfen und zu klären:

- Zu welchen Tageszeiten ist eine spürbare Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Kölner Südens erreichbar und sinnvoll?
- Kann hierbei auch das Wohnangebot für Kölner Studenten durch die Nutzung Wesseling Wohnungskapazitäten erhöht werden?
- Ergibt sich für Kölner Schüler so die Chance, das Unterangebot an Plätzen in weiterführenden Schulen durch Nutzung des Schulzentrums in Wesseling zu beseitigen?
- Welche Aspekte führen für Köln zu finanziellen Be-, welche zu Entlastungen?“

Aufgrund des vorangegangenen Beschlusses der Bezirksvertretung Rodenkirchen vom 10.11.2014 zum Thema „Ausdehnung 10-Minuten-Takt der Stadtbahnlinie 16 bis Godorf“ hatte die Verwaltung eine Beschlussvorlage für den Verkehrsausschuss erstellt, die in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 09.06.15 beraten worden ist. Im Ergebnis der Beratungen wurde der Beschlussvorschlag der Verwaltung ergänzt. Die Linie 16 wird weiterhin im 10-Minuten-Takt bis zum Bahnhof Sürth geführt und der Bahnhof Godorf tagsüber, außerhalb der Hauptverkehrszeiten nachfragegerecht im 20-Minuten-Takt angefahren. Gleichzeitig wurde die Verwaltung jedoch gebeten: „...spätestens im Sommer 2016 aktuelle Fahrgastzahlen bzw. Prognosen vorzulegen und zu prüfen, welche Alternativen es zur Wendeanlage in Godorf gibt.“

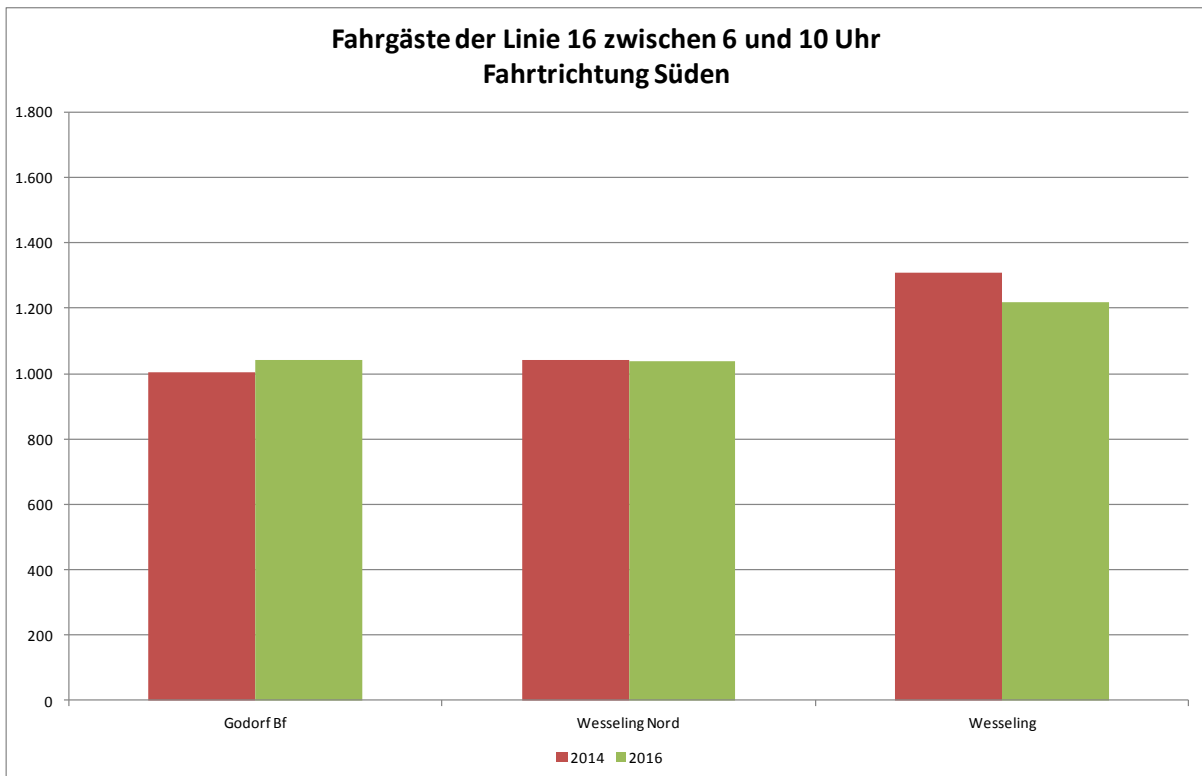
Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 wurde eine zusätzliche Stadtbahnlinie 17 zwischen Rodenkirchen Bahnhof und der Haltestelle Severinstraße (vorzeitige Inbetriebnahme des südlichen Teilabschnitts der Nord-Süd Stadtbahn) in Betrieb genommen. Hierdurch wurde auf der Rheinuferstrecke bis Rodenkirchen und in der Morgenspitze bis Sürth ein zusätzliches Angebot geschaffen. Zur Analyse der Fahrgastnachfrage auf den Linien 16 und 17 hat die Verwaltung daher auf der Basis einer Fahrgastzählung im Frühjahr 2016 gemeinsam mit der KVB die Möglichkeiten zur Erweiterung des bestehenden Angebots der Linien 16 und 17 geprüft.

### Analyse der Linie 16

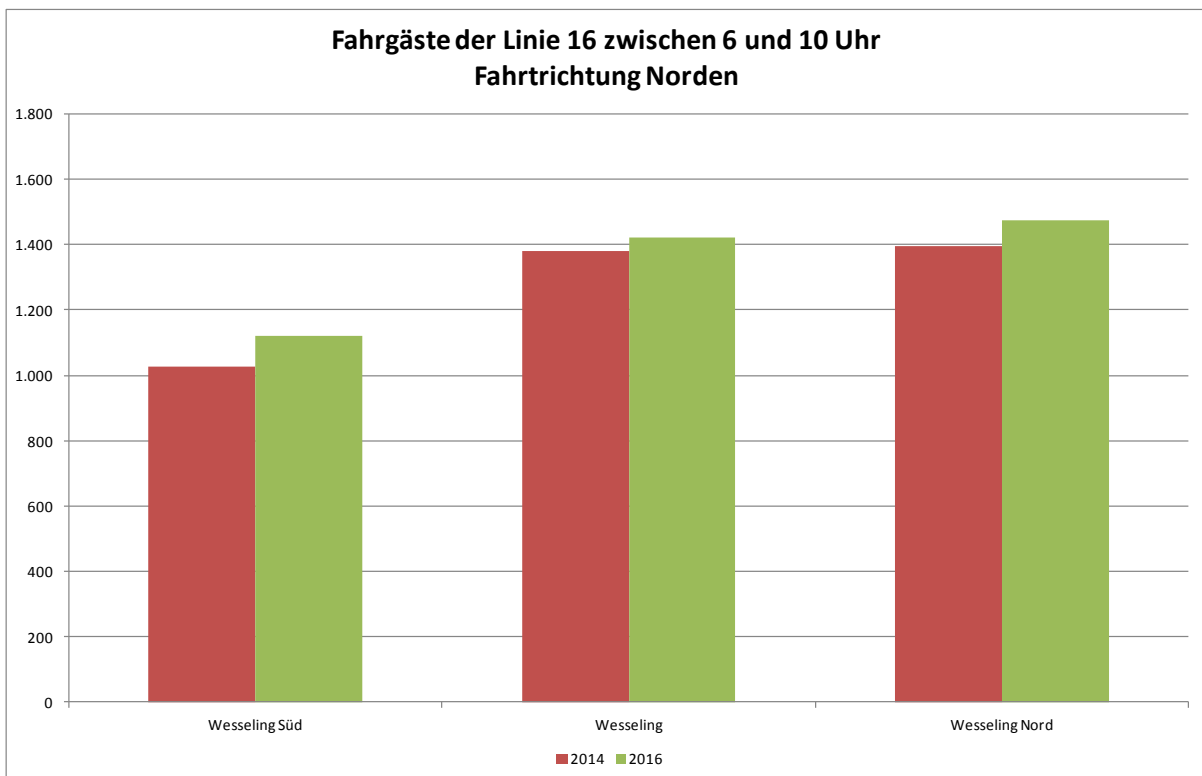
Die Linie 16 verbindet Köln über die Städte Wesseling und Bornheim tagsüber in einem 20-Minuten-Takt mit Bonn. Darüber hinaus wird die Linie 16 auf Kölner Stadtgebiet bis zur Haltestelle Sürth Bf. auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. In der Hauptverkehrszeit wird dieser 10-Minuten-Takt bis zur Haltestelle Wesseling verlängert.

Im zweiten Quartal 2016 wurden zwischen den Haltestellen Sürth Bf. und Wesseling Süd die Einsteiger, Aussteiger und Besetzung aller Fahrten der Linie 16 zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr ermittelt. Die Zahl der Ein- und Aussteiger auf diesem Abschnitt stagniert im Vergleich zu früheren Erhebungen bei ca. 7.800 Fahrgästen. Dies kann beispielsweise in der Besetzung der Fahrzeuge morgens zwi-

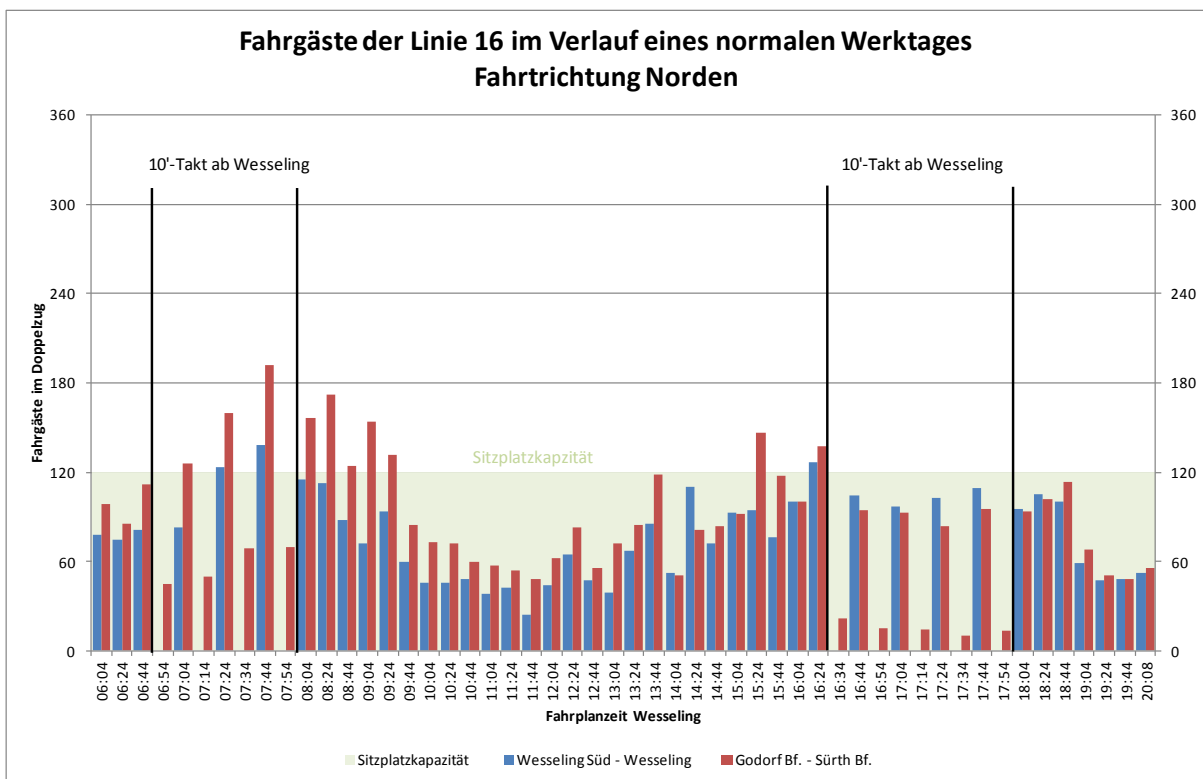
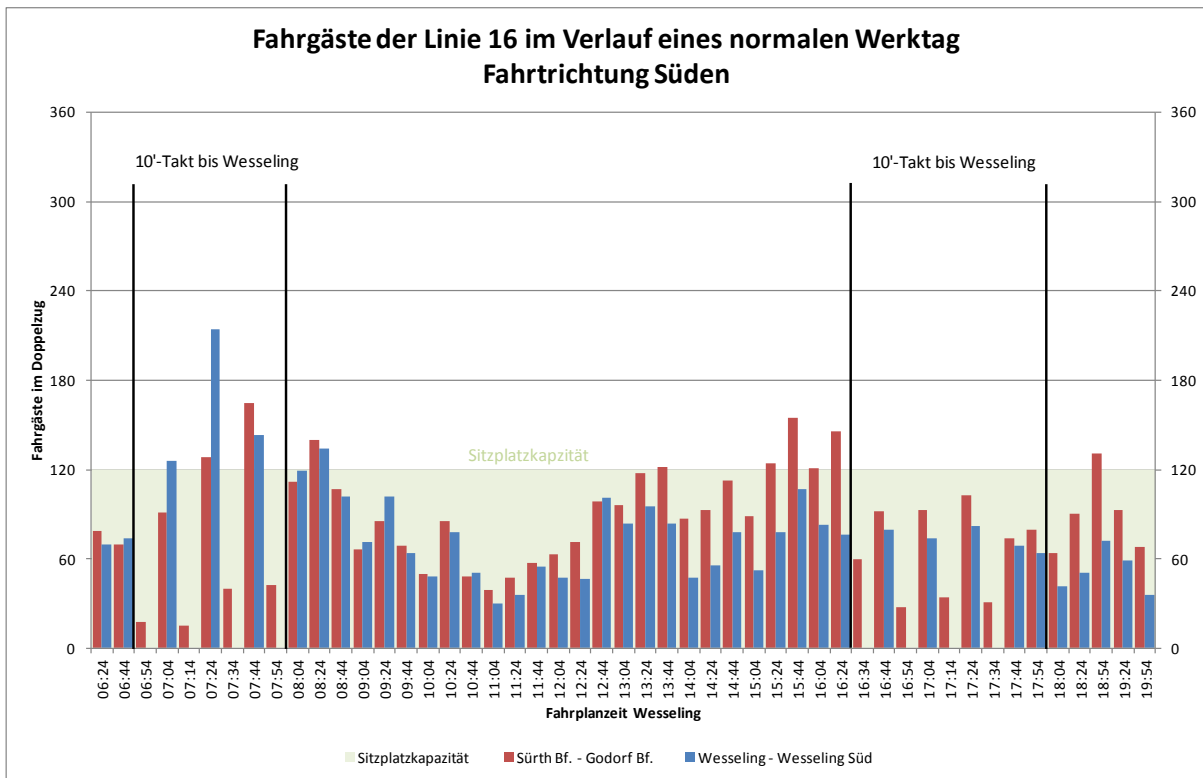
schen 6:00 Uhr und 10:00 Uhr in Richtung Süden gegenüber einer Querschnittserhebung aus dem Jahr 2014 nachvollzogen werden.



In Fahrtrichtung Norden werden im selben Zeitbereich ca. 6 % mehr Fahrgäste befördert, größere Veränderungen gegenüber 2014 sind aber auch hier nicht ersichtlich.



Die beiden folgenden Grafiken zeigen die aktuellen fahrtscharfen Besetzungen je Richtung im gesamten erhobenen Zeitbereich von 06:00 bis 20:00 Uhr.



Südlich der Haltestelle Sürth Bf. finden die Fahrgäste der Linie 16 in der Regel einen Sitzplatz vor. Lediglich bei einzelnen Fahrten ist dies nicht der Fall. Der während der Hauptverkehrszeit bis Wesseling auf 10 Minuten verdichtete Takt dämpft die Besetzung einzelner Fahrten nochmals wirksam. Das Angebot deckt damit die Nachfrage adäquat ab.

Südlich der Haltestelle Wesseling sinkt die Besetzung in der Regel weiter ab. Lediglich eine Fahrt in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in Richtung Süden bildet eine Ausnahme, bedingt durch ein offensichtlich erhöhtes Schüleraufkommen.

### **Analyse der Linie 17**

Die Linie 17 verkehrt zwischen den Haltestellen Rodenkirchen Bf. und Severinstraße in einem 10-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit wird sie inzwischen auch nachmittags bis Sürth Bf. verlängert.

Die der Betriebsaufnahme zugrunde liegende Beschlussvorlage wies eine Fahrgastprognose für den Abschnitt südlich der Haltestelle Severinstraße von ca. 10.500 Fahrgästen pro Werktag und Querschnitt aus. Nach ca. 6 Monaten der Inbetriebnahme stellt sich nach der Erfassung der Fahrgastzahlen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen Bonner Wall und Chlodwigplatz folgende Situation dar:

In Fahrtrichtung Rodenkirchen gibt es in der Zeit zwischen 7.00 Uhr und 9.00 Uhr ein Verkehrsaufkommen von 630 Fahrgästen. In Fahrtrichtung Severinstraße liegt es bei 620 Fahrgästen. In beiden Fahrtrichtungen liegt die Nachfrage zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr deutlich höher als zwischen 8.00 Uhr und 9.00 Uhr. So liegt die durchschnittliche Besetzung jeder einzelnen Fahrt mit 75 Fahrgästen in Richtung Rodenkirchen und 70 Fahrgästen in Richtung Severinstraße höher als mit 30 Fahrgästen in Richtung Rodenkirchen und 33 Fahrgästen in Richtung Severinstraße.

Die Nachfragesituation der morgendlichen Hauptverkehrszeit erlaubt unter Zuhilfenahme einer üblichen Tagesganglinie eine plausible Hochrechnung der erfassten Fahrgäste auf Tageswerte und deren Vergleich mit der prognostizierten Fahrgastmenge. Demnach kann im Querschnitt zwischen Bonner Wall und Chlodwigplatz von ca. 7.500 Fahrgästen pro Werktag ausgegangen werden. Die Prognose von 10.500 Fahrgästen wird somit nach einem halben Jahr zu mehr als 70 Prozent erreicht. Im Regelfall benötigt ein neues Fahrplanangebot ca. zwei Jahre, um sich am Markt zu etablieren.

### **Weiterentwicklung des Betriebsangebotes**

Die erhobenen Fahrgastzahlen bestätigen das derzeitige Angebot auf der Linie 16. Insbesondere in den Nebenverkehrszeiten sind genügend Kapazitätsreserven vorhanden, um weitere Fahrgäste aufnehmen zu können. Im Bereich der Hauptverkehrszeit könnte jedoch eine zeitliche Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes bis Wesseling sinnvoll sein, um den bisherigen Fahrgästen ein attraktiveres Angebot zu geben sowie weitere potenzielle Fahrgäste zu erschließen, die möglicherweise heute noch nicht den ÖPNV nutzen. Diese Angebotsausweitung über die Stadtgrenze hinaus wäre einer zusätzlichen Wendeanlage in Godorf, wie sie zuletzt im vergangenen Jahr von der Bezirksvertretung Rodenkirchen gefordert wurde, vorzuziehen.

Zu berücksichtigen ist, dass eine solche Angebotsausweitung die bestehenden Verträge zu den interlokalen Verkehren berühren würde und eine Kostenbeteiligung der Stadt Wesseling erforderlich wäre. Es wird daher vorgeschlagen, dass die Verwaltung auf der Basis der hier erhobenen und aufbereiteten Daten die Gespräche mit der Stadt Wesseling zur Weiterentwicklung des Betriebsangebotes aufnimmt. Beispielsweise könnte in einem ersten Schritt der morgendliche 10-Minuten-Takt eine Stunde verlängert werden und der nachmittägliche 10-Minuten-Takt eine Stunde eher einsetzen, sofern die Stadt Wesseling diesem Konzept zustimmt. Eine Weiterführung der Taktverdichtung bis Bonn ist aufgrund der dortigen Linienüberlagerung mit der Linie 63 und dem derzeit angebotenen 6/7/7-Minuten-Takt aktuell nicht möglich.

Eine Änderung oder gar Ausweitung des Angebotes der Linie 17 ist derzeit, auch aufgrund der Erhebungsergebnisse auf der Linie 16, nicht zu empfehlen.

Es ist davon auszugehen, dass eine verbesserte Erreichbarkeit grundsätzlich auch die Attraktivität Wesselings für Kölner Studierende und Schüler erhöhen kann. Allerdings sind keine so großen Verlagerungseffekte zu erwarten, dass sie den Handlungsdruck und den Investitionsbedarf für die entsprechende Schul- und Studentenheim-Infrastruktur auf Kölner Stadtgebiet nennenswert verringern würden.

Die Stadt Wesseling liegt (im Gegensatz zu Hürth, wo das Kölner Studierendenwerk bereits ein Wohnheim unterhält) relativ weit vom Kölner Universitätsgelände entfernt, wenngleich dieses mit dem ÖPNV von Wesseling aus in rd. 45 Minuten Fahrzeit zu erreichen ist. In Wesseling werden z.Zt. lediglich vereinzelt Wohnungen/Zimmer an Studenten vermietet; ein Wohnheim gibt es hier noch nicht, wurde aber im Hinblick auf einen zukunftsfähigen Bevölkerungsmix dort diskutiert. Entsprechend ist noch keine nennenswerte Nachfrage dieser Zielgruppe nach ÖPNV-Fahrten der Linie 16 festzustellen, die eine Ausweitung des Angebots begründen könnten.

Eine verbesserte Anbindung nach Wesseling könnte für einige Eltern ein Anreiz sein, bei der Wahl einer weiterführenden Schule auch das Angebot in Wesseling in Erwägung zu ziehen. Nach derzeitiger Einschätzung der Schulverwaltung würde das Angebot an weiterführenden Schulen in Wesseling zukünftig am ehesten für Interessenten an Hauptschul- und Gymnasialplätzen eine Alternative darstellen. Da die freie Schulwahl jeweils nur innerhalb der Gemeindegrenzen gilt, setzt dies jedoch zunächst eine Vereinbarung zwischen beiden Kommunen über eine Beschulung Kölner Schülerinnen und Schüler in Wesseling voraus, für die im Vorfeld die Rahmenbedingungen auszuhandeln sind. Allerdings kann die Verwaltung nicht verbindlich voraussagen, ob sich ausreichend Eltern finden lassen, die ein verbindlich abgestimmtes Angebot in der Nachbarkommune annehmen werden. Daher ist es auch nicht möglich, im Vorfeld eine konkrete Schülerzahl zu ermitteln, die als zusätzliche Nachfrage auf der Stadtbahnlinie 16 zu befördern sind.