

Benedikt Bastin, [...], Bornheim, 53332

Bürgerausschuss  
Stadtrat Bornheim  
Rathausstraße 2  
53332 Bornheim

Thema: Erhöhung des Taktes der Linie 16 im Bereich zwischen Sürth und Tannenbusch

Sehr geehrte Damen und Herren des Bürgerausschusses Bornheim,

im Folgenden wird beantragt, den Zehn-Minuten-Takt der Linie 16, der bis Sürth gilt, weiter bis Tannenbusch zu verlängern und dort an die Linie 63 anzubinden, um auf der gesamten Strecke der Linie 16 einen Zehn-Minuten-Takt zu haben.

Die Linie 16 ist eine wichtige Linie für die Kölner und Bonner Region. Sie bildet eine Nord-Süd-Schlagader des Köln-Bonner Schienennahverkehrs und verbindet die beiden Städte entlang des Rheinuferes. Dazwischen verbindet sie Wesseling und die Rheinorte Bornheims mit den beiden Städten.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Köln Niehl und Sürth verkehrt die Linie 16 werktags im Zehn-Minuten-Takt, zu Hauptverkehrszeiten wird sie sogar bis Wesseling verdichtet. Zwischen Tannenbusch und Bad Godesberg fährt auf Bonner Seite die Linie 63, um die Strecke im Zehn-Minuten-Takt, teilweise sogar im 6-7-7-Minuten-Takt zu versorgen. Am Wochenende findet man auf beiden Seiten einen Viertelstundentakt.

Lediglich die neun, im Berufsverkehr sogar nur sechs, Haltestellen zwischen Sürth respektive Wesseling und Tannenbusch Mitte sind nur im Zwanzig-Minuten-Takt versorgt, am Wochenende mit einem Halbstundentakt, und in machen Fällen sogar nur mit einem Stundentakt, während auf beiden Außenästen noch ein Viertelstundentakt vorzufinden ist.

Eine Verdichtung des Taktes würde die Attraktivität des Nahverkehrs deutlich steigern. Viele Personen, die normalerweise Pendelstrecken mit dem Auto fahren, wären bei einem Zehn-Minuten-Takt deutlich eher bereit, auf den ÖPNV umzusteigen und so Straßen und Umwelt zu entlasten. Viele Pendler fahren von außerhalb der Stadt nach Bonn oder Köln, beispielsweise auf der A555 oder der ehemaligen B9, und sorgen so für schlechte Luft, Lärm, Belastungen für Umwelt und Gesundheit sowie Verkehrspro-

bleme. Daher ist es wichtig, schnelle und oft fahrende Verbindungen von außerhalb in die Städte zu führen, besonders in Anbetracht der Vorgaben des Klimagipfels in Paris, die mit einem starken Autoverkehr nicht zu erreichen sind. Auch der kürzlich veröffentlichte Klimaschutzplan des Umweltbundesamtes<sup>1</sup> kann nur durch eine stärkere Förderung alternativer Verkehrsmittel erreicht werden.

Außerdem sind Bonn und Köln beide Universitätsstädte. Gerade für Studenten und Schüler sind gut ausgebaute ÖPNV-Netze sehr wichtig. Der Wohnraum innerhalb der Städte ist sehr knapp und teuer, deshalb wohnen Studenten oft außerhalb und fahren mit dem ÖPNV in die Städte. Eine Verbesserung der Taktung würde auch hier eine Steigerung der Attraktivität der beiden Städte als Universitätsstandorte herbeiführen. Außerdem sind viele Schüler auf die Linie 16 angewiesen, beispielsweise die Schülerinnen der Ursulinenschule in Hersel oder die Schüler des Wesseling Schulzentrums, die beide direkt an der Linie 16 liegen, oder auch die Schüler des Collegium Josephinum Bonn, die zu einem nicht unerheblichen Teil mit der Linie 16 bis Hersel und von dort mit Bussen weiterfahren. Auch sie würden von der erhöhten Taktung und der damit einhergehenden größeren Zuverlässigkeit profitieren.

Eine weitere wichtige Rolle spielt die Linie 16, wenn die linksrheinische Bahnstrecke nicht verfügbar ist. Fahrgäste, die von Köln nach Bonn oder umgekehrt fahren wollen, benutzen dann die Linie 16, die dadurch oft stark überfüllt und infolgedessen auch stark verspätet ist. Bei einer besseren Taktung könnte so etwas besser abgefangen werden, wodurch sich die Reisezeit im Vergleich zu der Verbindung mit der Regionalbahn nicht mehr viel vergrößern würde (von ungefähr einer halben Stunde auf fünfzig Minuten).

Besonders auf den schlechter getakteten Bereichen fallen Verspätungen und Ausfälle sehr stark auf; so sind beispielsweise werktags in der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 10 beziehungsweise 15 und 19 Uhr Verspätungen über fünfzehn Minuten keine Seltenheit, denn hier wird leider keine Verdichtung durchgeführt. Durch die Verspätungen entstehen auch weitere Verzögerungen an den Wendeanlagen, die dann wiederum auch andere Linien und weitere Kurse beeinflussen, Fahrgäste verpassen ihre Anschlüsse, und die Unzuverlässigkeit und der schlechte Takt sorgen für mehr Individualverkehr, da viele potenzielle Fahrgäste mit einer solchen Situation unzufrieden sind und daher den ÖPNV meiden.

Selbst im Optimalfall ist das Wenden sehr zeitaufwändig. In Tannenbusch wendet die Linie 63 ungefähr fünf Minuten, manchmal auch noch mehr. In Sürth verhält es sich ähnlich. Zudem ließe sich mit der Verlängerung der Linie 16 die Wendeanlage in Sürth für Fahrten der Linie 17 nutzen, die aktuell auf einem vorübergehenden Wen-

---

1 UBA (2016), Position zum Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, S. 44  
(<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/klimaschutzplan-2050-der-bundesregierung>)

degweis in Rodenkirchen wenden muss und auch damit die Strecke oft blockiert und für Verspätungen sorgt. Die Wendezeit in Wesseling während der Hauptverkehrszeit beträgt sogar zwanzig Minuten, während derer weder die Bahn noch der Fahrer genutzt werden können. Mit der Zeit, die an beiden Seiten gewendet wird, könnte man die Fahrten über das schlechter getaktete Gebiet schon fast beziehungsweise sogar komplett durchführen.

Die Ausdehnung des Zehn-Minuten-Taktes würde lediglich ein Fahrzeug mehr erfordern, da der Großteil der Strecke bereits diese Taktung hat. Während der Hauptverkehrszeit würde sogar kein einziges Fahrzeug mehr benötigt werden, stattdessen ließe sich mit der Wendezeit an beiden Seiten die komplette Strecke in der Mitte versorgen. Zudem wären keine baulichen Maßnahmen von Nöten. Damit wäre es eine kostengünstige Maßnahme, die sich langfristig sicherlich rentieren würde, in wirtschaftlicher wie auch infrastruktureller Hinsicht, und erst recht für die Umwelt.

Der Zehn-Minuten-Takt ist in Bonn in sehr vielen Relationen zu finden. Auch in Köln sind wichtige Linien zumeist im Zehn-Minuten-Takt. Wenn nun die Linie 16 auf allen Bereichen den Zehn-Minuten-Takt hätte, ließen sich auch Umstiege leichter bewältigen.

Ein weiteres Argument für die durchgehende Verlängerung ist die Auslastung auf diesem Streckenabschnitt. Zu den verkehrsträchtigen Zeiten morgens und nachmittags, zu denen der Berufsverkehr stattfindet, verspäten sich die Bahnen regelmäßig wegen der großen Anzahl an Personen. Auch hier offenbart sich ein weiteres Problem der nicht durchgebundenen Fahrten, denn Fahrgäste, die in diesen Bereich fahren möchten, müssen eine „lange“ Fahrt nehmen, unabhängig davon, wie voll diese ist und wie bald die nächste kommt, denn die fährt nicht die gesamte Strecke ab. Dies führt dazu, dass viele Fahrgäste in die vollen, langen Fahrten einsteigen müssen und nicht auf die nächste warten können. Mit der Ausdehnung des Taktes würden sich die Fahrgäste deutlich gleichmäßiger auf die Fahrten verteilen, wodurch die starke Belastung einzelner Fahrten zurückgehen würde.

Die Strecke der HGK zwischen Sürth und Tannenbusch ist bei weitem nicht ausgelastet, was die Fahrtenanzahl angeht, so dass es ohne Weiteres möglich ist, den Takt dort zu verdichten. In dem Bereich zwischen Niehl und Sürth gäbe es keine Veränderung, da die Fahrten einfach nur weiter fahren, als sie es bisher tun, aber keine zusätzlichen Fahrten stattfinden müssten. Die Strecke wäre insgesamt sogar freier, da das Wenden der Linie 16 in Sürth entfällt, die vorübergehende Wendeanlage in Rodenkirchen abgebaut und die Linie 17 bis zur richtigen Wendeanlage in Sürth verlängert werden könnte. Ab Tannenbusch Richtung Bad Godesberg ist außerhalb der Stoßzeiten sowie an Ferientagen der Zehn-Minuten-Takt der Linie 63 ergänzend zu der Linie 16 zehn Minuten versetzt, so dass es auch hier keine Änderung gäbe. Lediglich morgens und nachmittags an Schultagen wird die Linie 63 noch weiter, näm-

lich auf einen 6-7-7-Takt verdichtet. In dieser Zeit müssten die Kurse angepasst werden; eine Möglichkeit wäre das Entfallen der Verdichtung, eine Alternative wäre eine unregelmäßige Verdichtung wie 10-5-5 oder eine Verdichtung auf einen kurzzeitigen Fünf-Minuten-Takt, eventuell nur zwischen Bad Godesberg und Bonn Hauptbahnhof. Dies müsste abhängig von dem tatsächlichen Fahrgastaufkommen auf der Strecke entschieden werden.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass sich mit geringem Mehraufwand, nämlich der Bereitstellung von maximal einer Fahrt mehr, sowie der Finanzierung der Benutzungsgebühr der Strecke der HGK, die Taktung sowie die Zuverlässigkeit der Linie 16 gerade in den Bereichen zwischen Sürth und Tannenbusch, aber auch auf der gesamten Strecke verbessern ließe. Die Entlastung der Wendeanlage in Sürth ist in Anbetracht der zum letzten Fahrplanwechsel eingeführten Linie 17 sicherlich eine gute Idee, und außerdem sind durch die verbesserte Taktung insgesamt deutlich mehr Fahrgäste zu erwarten, denn eine gut getaktete, zuverlässige Bahnverbindung ist ein sehr attraktiver Werbefaktor für den Nahverkehr und die Städte und damit ein positiver Effekt für die Umwelt und die Regionalinfrastruktur, die dadurch beide entlastet werden.

Benedikt Bastin