

Bundesstadt Bonn  
Der Oberbürgermeister  
Amt 61

TOP

BE

<b>Beschlussvorlage</b>	
- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW	
<b>Drucksachen-Nr.</b>	<b>Kosten der Drucksachen-Gruppe</b>
1610913	
<b>Externe Dokumente</b>	<b>Eingang Ratsbüro</b>
	15.03.2016

**Betreff**

Bearbeitungsprioritäten ÖPNV-Planung in Bonn

**Finanzielle Auswirkungen**

☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein

**Stellenplanmäßige Auswirkungen**

☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein

**Verwaltungsinterne Abstimmung**

Federführung: Amt 61  
Amt 66  
Dez. VI  
Genehmigung/Freigabe durch OB/Amt  
01

**Datum**

28.01.2016  
07.03.2016  
14.03.2016  
17.03.2016

**Unterschrift**

gez. Isselmann  
gez. Esch  
gez. R. Wagner  
gez. Sridharan

**\* Zuständigkeiten**

1 = Beschluss      2 = Empf. an Rat      3 = Empf. an HA      4 = Empf. an BV  
5 = Anreg. an Rat      6 = Anreg. an HA      7 = Anreg. an FachA      8 = Anreg. an OB  
9 = Anhörung      10 = Stellungnahme

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Planung, Verkehr und  
Denkmalschutz  
Hauptausschuss

**Sitzung**

06.04.2016  
21.04.2016

**Ergebnis****Z. \***

3  
1

## Beschlussvorschlag

Den folgenden Bearbeitungsprioritäten der ÖPNV-Planung in Bonn wird zugestimmt:

### Priorität 1 (Planung bis Sommer 2016):

- 1a) Weiterentwicklung Niederflurstraßenbahnnetz (einschl. neue Fahrzeuge und deren Länge, Anzahl, usw.)
- 1b) Liniennetzoptimierung Bad Godesberg/Wachtberg
- 1c) Anbindung Venusberg kurzfristig (Fahrradbus, Verdichtung Linie 601 usw.)
- 1d) Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 610
- 1e) Verkehrsangebot zu Weihnachten und Silvester 2016ff
- 1f) Barrierefreiheit 2022 (Zeit- und Finanzierungsplan, ggf. Ausnahmen)

### Priorität 2 (Planung 2016/2017):

- 2a) Weiterentwicklung Gesamtangebot/Optimierungsmöglichkeiten („wieviel ÖPNV braucht Bonn zukünftig?“)
- 2b) Weiterentwicklung Stadtbahnnetz (u. a. Linie 66 nach Bad Godesberg statt Bad Honnef, Kapazitätserweiterung, Beschleunigung 66 in Beuel)

- 2c) Verlängerung Linien 61/63 nach Buschdorf
- 2d) Seilbahn Venusberg
- 2e) Kurz- bis mittelfristige Aufwertung des Busverkehrs zum Hardtberg (Kapazitäten, Beschleunigungsmaßnahmen, Elektrobuseinsatz)
- 2f) Erste Voruntersuchungen Hardtbergbahn bzw. „möglichst schienengebundene oberirdische Verbindung“
- 2g) Einsatz von Gelenkbussen auf weiteren Linien
- 2h) ÖPNV-Beschleunigung (Sonderspuren, Vorfahrtregelungen, Parken etc.)
- 2i) Nahverkehrsplan-Baustein Qualitätsstandards
- 2j) nachrichtlich: NVR-Machbarkeitsstudie S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem
- 2k) nachrichtlich: NVR-Machbarkeitsstudie Elektrifizierung Voreifelbahn

### **Priorität 3 (Bearbeitung mittel- bis langfristig):**

- 3a) Fortführung und Abschluss Planung Hardtbergbahn bzw. „möglichst schienengebundene oberirdische Verbindung“
- 3b) Stadtbahnneubaustrecke Bonn - Niederkassel („rechtsrheinische Rheinuferbahn“)
- 3c) Straßenbahnverlängerung Dottendorf - Friesdorf (- Bad Godesberg)
- 3d) Neue Straßenbahnlinie (Bonn -) Beuel - Kohlkaul
- 3e) Stadtbahnverlängerung Bad Godesberg Stadthalle - Mehlem
- 3f) Direktverbindung Beuel Mitte - Bad Godesberg über die Südbrücke (neue Verbindungskurven links- und rechtsrheinisch)
- 3g) Zweisystemlinie Bonn - Troisdorf - Köln/Bonn Flughafen
- 3h) Zusätzliche Straßenbahnverbindung nach Auerberg über die Kölnstraße
- 3i) Bürgerticket/kostenloser ÖPNV

## **Begründung**

In den letzten Jahren hat die Verwaltung eine Vielzahl von Aufträgen aus den politischen Gremien erhalten. Zur effizienten und strukturierten Abarbeitung der Aufträge schlägt die Verwaltung gemäß Vorabstimmung im Projektbeirat zum Verkehrsentwicklungsplan sowie mit den Stadtwerken oben stehende Priorisierung vor.

**Die Priorität 1 umfasst alle Planungen, für die noch vor der diesjährigen Sommerpause Beschlüsse der Gremien herbeigeführt werden sollen:**

- 1a) Weiterentwicklung Niederflurstraßenbahnnetz (einschl. neue Fahrzeuge und deren Länge, Anzahl, usw.)

Gemäß Auftrag des Hauptausschusses vom 05.11.2013 (DS-Nr. 1313018EB3 Ziffer 2) hat in den Jahren 2014/2015 eine Arbeitsgruppe unterschiedliche Varianten zur Weiterentwicklung des Niederflurstraßenbahnnetzes entwickelt und bewertet. Die Ergebnisse sollen vorgestellt werden und ein entsprechender Beschluss zum zukünftigen Liniennetz und zur zukünftigen Länge/Breite der eingesetzten Fahrzeuge herbeigeführt werden.

- 1b) Liniennetzoptimierung Bad Godesberg/Wachtberg

Gemäß Ratsbeschluss zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans vom 28.06.2012 (DS-Nr. 1211674EB12 Ziffer 2b) soll das Liniennetz im

Raum Bad Godesberg/Wachtberg mit dem Ziel neuer Direktverbindungen, des Abbaus von Parallelverkehr SWBV/RVK und der Verbesserung der regionalen Anbindung weiterentwickelt werden. Ziel ist die Realisierung zum kommenden Fahrplanwechsel. Der aktuelle Planungsstand wurde in DS-Nr. 1511492 (Ziffer 3) mitgeteilt.

- 1c) Anbindung Venusberg kurzfristig (Fahrradbus, Verdichtung Linie 601 usw.)

Mit Ratsbeschluss zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans DS-Nr. 1511492 (Ziffer 4) wurde die Verwaltung beauftragt, kurzfristige Verbesserungen der Busanbindung des Uniklinikums Venusberg zu entwickeln und vorzuschlagen. Ziel ist die Realisierung erster Maßnahmen zum kommenden Fahrplanwechsel.

- 1d) Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 610

Im Hinblick auf die gestiegenen Fahrgastzahlen im Busbereich ist gemäß Ratsbeschluss vom 18.07.2013 (DS-Nr. 1311888EB6 Ziffer 4) zu untersuchen, ob und wie weitere bisher mit Solobussen befahrene Buslinien zukünftig mit Gelenkbussen zu befahren sind. Als erste Linie wird aufgrund der positiven Fahrgastentwicklung die Linie 610 betrachtet.

- 1e) Verkehrsangebot zu Weihnachten und Silvester 2016ff

Die seit Jahren praktizierten Einschränkungen im ÖPNV-Angebot zu Weihnachten und Silvester haben sich historisch entwickelt und sind bislang nicht durch den Nahverkehrsplan legitimiert. Dies soll im Rahmen der diesjährigen Nahverkehrsplan-Fortschreibung nachgeholt werden.

- 1f) Barrierefreiheit 2022 (Zeit- und Finanzierungsplan, ggf. Ausnahmen)

Gemäß §8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

**Die Priorität 2 umfasst alle Planungen, die in den Jahren 2016/2017 erste Ergebnisse liefern sollen:**

- 2a) Weiterentwicklung Gesamtangebot/Optimierungsmöglichkeiten („wieviel ÖPNV braucht Bonn zukünftig?“)

Einerseits zählt der ÖPNV zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Der ÖPNV sichert die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und ist wichtige Voraussetzung für soziale Teilhabe. Durch die veränderte Einstellung jüngerer Menschen zum Auto und steigende Einwohnerzahlen verzeichnet der ÖPNV in Bonn kontinuierlich Fahrgastzuwächse. Andererseits führen Einsparungen

im Haushalt sowie auslaufende Förderprogramme dazu, dass ein Ausbau des Angebotes finanziell immer weniger leistbar ist. Dies wird die Stadt Bonn in Zukunft vor immer größere Herausforderungen stellen. Um auch weiterhin einen attraktiven, leistungsfähigen sowie wirtschaftlich vertretbaren ÖPNV zu ermöglichen muss das Angebot mehr denn je optimal an der Nachfrage ausgerichtet werden. Mit Hilfe eines stadteigenen, aktualisierten Verkehrsmodells und Vergleichen mit anderen Städten ähnlicher Größe soll eine Abschätzung vorgenommen werden, wie sich der Umfang des ÖPNV in Bonn in den nächsten Jahren grundsätzlich weiterentwickeln soll und welcher Finanzbedarf dazu erforderlich und möglich ist. Die Ergebnisse sollen in den politischen Gremien präsentiert werden, anschließend in der konkreten Nahverkehrsplanung Eingang finden und stellen auch die Basis für die Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes gemäß b) dar.

2b) Weiterentwicklung Stadtbahnnetz (u. a. Linie 66 nach Bad Godesberg statt Bad Honnef, Kapazitätserweiterung, Beschleunigung 66 in Beuel)

Mit Ratsbeschluss vom 18.07.2013 (DS-Nr. 1311888EB6 Ziffer 2) wurde die Verwaltung beauftragt, in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den Verkehrsunternehmen ein Konzept zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes mit folgenden Zielen zu erarbeiten:

- Nachfragegerechte betriebliche und wirtschaftliche Optimierung der Linienstruktur im bestehenden Streckennetz; Definition eines „Zielnetz 2018“ (mit ggf. ersten Infrastruktur-Ausbauten).
- Nachhaltige Anpassung der Platzkapazitäten an die Nachfragen (mit Untersuchung der perspektivisch einzusetzenden Stadtbahn- und Straßenbahn-Fahrzeuggrößen).
- Konkretisierung, Detailbewertung und Prioritätenreihung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans zur Konzeption eines „Zielnetzes 2030+“ und Definition von Realisierungsstufen

Parallel und auf Basis der grundsätzlichen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Gesamtangebots wird die Verwaltung zu diesem Zweck den gemeinsamen Arbeitskreis mit Rhein-Sieg-Kreis und Verkehrsunternehmen weiterführen und entsprechende Beschlussempfehlungen erarbeiten. Kurzfristige Schwerpunktthemen werden dabei die Stärkung der Verbindung Siegburg – Bad Godesberg gemäß Verkehrsentwicklungsplan, die Schaffung ausreichender Kapazitäten sowie die Beschleunigung der Linie 66 insbesondere im Bereich Beuel gemäß Ratsauftrag vom 15.05.2014 (DS-Nr. 1411506) sein.

2c) Verlängerung Linien 61/63 nach Buschdorf

Als wichtige Teilmaßnahme vor dem Hintergrund der geplanten Wohnbebauungen Im Rosenfeld und Otto-Hahn-Straße soll die bessere Stadtbahnanbindung von Buschdorf mit besonderer Priorität bearbeitet werden. Das Vorhaben ist im Verkehrsentwicklungsplan enthalten und wurde zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes (sh. DS-Nr. 1512983EB6) angemeldet. Untersucht werden soll sowohl eine Verlängerung der Linie 63 über Buschdorf Mitte bis zum Gewerbepark Buschdorf als auch eine Verlängerung der Linie 61 von Auerberg

über Buschdorf nach Tannenbusch Mitte (Investitionskosten gemäß Verkehrsentwicklungsplan ca. 35 Mio. Euro/Preisstand 2006; geplante Streckenführung sh. auch DS-Nr. 1510648).

2d) Seilbahn Venusberg

Die Machbarkeitsstudie für eine Seilbahnverbindung Venusberg - UN-Campus mit optionaler Verlängerung nach Beuel (sh. auch DS-Nr. 1511829EB8 Ziffer 5) steht kurz vor der Vergabe und wird in Kürze bearbeitet.

2e) Kurz- bis mittelfristige Aufwertung des Busverkehrs zum Hardtberg (Kapazitäten, Beschleunigungsmaßnahmen, Elektrobuseinsatz)

Mit Ratsbeschluss vom 26.03.2015 (DS-Nr. 1510192EB4 Ziffer 2) wurde die Verwaltung beauftragt, im Vorgriff auf eine schienengebundene Lösung die bestehenden Busverbindungen hinsichtlich Kapazitäten, Beschleunigungsmöglichkeiten (Ampelschaltung, Busspuren) sowie möglichem Betrieb von Elektrobussen (ggf. auch Oberleitungsbusse) zu untersuchen.

2f) Erste Voruntersuchungen Hardtbergbahn bzw. „möglichst schienengebundene oberirdische Verbindung“

Mit Ratsbeschluss vom 26.03.2015 (DS-Nr. 1510192EB4 Ziffer 1) wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen zur Hardtbergbahn in der bisherigen Form einzustellen und mögliche Routen für eine oberirdische Führung als Straßen-/Stadtbahn unter Beachtung aktueller Kosten und Nutzenansätze zu prüfen und vorzuschlagen. Die Verwaltung geht von einer mehrjährigen Planungsphase aus und schlägt vor, in den Jahren 2016/2017 mit ersten Untersuchungen zu beginnen.

2g) Einsatz von Gelenkbussen auf weiteren Linien

Im Hinblick auf die gestiegenen Fahrgastzahlen im Busbereich ist gemäß Ratsbeschluss vom 18.07.2013 (DS-Nr. 1311888EB6 Ziffer 4) zu untersuchen, ob und wie weitere bisher mit Solobussen befahrene Buslinien zukünftig mit Gelenkbussen zu befahren sind. Nach der Linie 610 (sh. 1d) sollen sukzessive unter Berücksichtigung der Auslastung die übrigen Linien untersucht werden.

2h) ÖPNV-Beschleunigung (Sonderspuren, Vorfahrtregelungen, Parken etc.)

Bereits mit Prüfung der Linienwege und Ermittlung des Handlungsbedarfs für die Herstellung von Gelenkbustauglichkeit (DS-Nr. 1311888EB6 Ziffer 4) sollen auch Behinderungen und Beschleunigungspotenziale ermittelt werden. Ein beschleunigter und stabiler ÖPNV ist nicht nur ein Mittel zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, sondern auch zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, da Pausenzeiten zum Verspätungsausgleich reduziert und dadurch im günstigsten Falle Fahrzeuge eingespart werden können.

2i) Nahverkehrsplan-Baustein Qualitätsstandards

Bis auf einige Ratsbeschlüsse zur Pünktlichkeit und maximal

zulässigen Auslastung werden im Nahverkehrsplan bisher kaum Vorgaben zur Qualität gemacht. Insbesondere im Hinblick auf das Auslaufen der Betrauung der SWBV im Jahr 2023 sind detailliertere Qualitätsvorgaben zur Vermeidung von Wettbewerb um ÖPNV-Leistungen auf Kosten der Qualität dringend geboten.

2j) nachrichtlich: NVR-Machbarkeitsstudie S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem

Die Machbarkeitsstudie zur Untersuchung der betrieblichen, verkehrlichen und technischen Machbarkeit sowie des volkswirtschaftlichen Nutzens einer linksrheinischen S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem wurde zwischenzeitlich in Auftrag gegeben. Mit Ergebnissen ist in der ersten Jahreshälfte 2017 zu rechnen (weitere Informationen sh. auch Beschlussvorlage zur Beteiligung an der Studie DS-Nr. 1510440).

2k) nachrichtlich: NVR-Machbarkeitsstudie Elektrifizierung Voreifelbahn

Mit Beschluss des Hauptausschuss am 28.04.2015 (DS-Nr. 1511025) wurde die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit der Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises unverzüglich die Bemühungen um eine Elektrifizierung der Voreifelbahn (S23) durch Erstellung bzw. Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für den Ausbau zur Voll-S-Bahn zu unterstützen. Entsprechende Gespräche zwischen NVR, Rhein-Sieg-Kreis, Kreis Euskirchen und Stadt Bonn haben bereits stattgefunden. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung zwischen den Beteiligten steht kurz vor der Unterzeichnung, so dass die Ausschreibung und Vergabe der Studie in Kürze erfolgen kann. Mit Ergebnissen ist Mitte bis Ende 2017 zu rechnen.

**Die Priorität 3 umfasst alle Planungen, die erst nach 2017 bearbeitet werden sollen:**

3a) Fortführung und Abschluss Planung Hardtbergbahn bzw. „möglichst schienenungebundene oberirdische Verbindung“

Mit Ratsbeschluss vom 26.03.2015 (DS-Nr. 1510192EB4 Ziffer 1) wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen zur Hardtbergbahn in der bisherigen Form einzustellen und mögliche Routen für eine oberirdische Führung als Straßen-/Stadtbahn zu prüfen und vorzuschlagen. Die Verwaltung geht von einer mehrjährigen Planungsphase aus, die in den Jahren 2016/2017 mit ersten Untersuchungen beginnen und ab 2018 intensiviert werden soll.

3b) Stadtbahnneubaustrecke Bonn - Niederkassel („rechtsrheinische Rheinuferbahn“)

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan und Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan (sh. DS-Nr. 1512983EB6) ist die Planung für eine Stadtbahnlinie Bonn - Niederkassel mit Verlängerung nach Köln (linksrheinisch über Godorf mit neuer Rheinquerung oder über Zündorf/Linie 7) und optionalem Abzweig über Richtung Troisdorf gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis und Stadt Köln zu konkretisieren. Aufgrund der hohen zu erwartenden Kosten (gemäß Verkehrsentwicklungsplan ca. 54 Mio. Euro allein auf Bonner Stadtgebiet) soll die Maßnahme in langfristiger Perspektive bearbeitet werden. Es wird vorgeschlagen, zunächst die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung des

Landes zum ÖPNV-Bedarfsplan abzuwarten und auf dieser Basis eine Einschätzung der Finanzierbarkeit vorzunehmen.

3c) Straßenbahnverlängerung Dottendorf - Friesdorf (- Bad Godesberg)

Mit Ratsbeschluss vom 15.05.2014 (DS-Nr. 1411367EB3 Ziffer 1) wurde die Verwaltung beauftragt, einen Vorentwurf für die Verlängerung der Linie 61/62 Richtung Bad Godesberg zunächst bis Friesdorf zu erarbeiten, die Betriebskosten zu ermitteln und ein Finanzierungskonzept für den Bau der Verlängerung aufzustellen. Das Vorhaben ist im Verkehrsentwicklungsplan enthalten und wurde zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes (sh. DS-Nr. 1512983EB6) angemeldet. Es wird vorgeschlagen, zunächst die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung des Landes zum ÖPNV-Bedarfsplan abzuwarten und auf dieser Basis eine Einschätzung der Finanzierbarkeit vorzunehmen (Investitionskosten gemäß Verkehrsentwicklungsplan ca. 42 Mio. Euro).

3d) Neue Straßenbahnlinie (Bonn -) Beuel - Kohlkaul

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan und Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan (sh. DS-Nr. 1512983EB6) ist die Planung für eine Straßenbahnlinie Bonn - Beuel - Pützchen - Holzlar-Kohlkaul unter teilweiser Nutzung der RSE-Schientrasse vorgesehen (Investitionskosten gemäß Verkehrsentwicklungsplan ca. 63 Mio. Euro). Es wird vorgeschlagen, vor einer Konkretisierung der Planung zunächst die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung des Landes zum ÖPNV-Bedarfsplan abzuwarten und auf dieser Basis eine Einschätzung der Finanzierbarkeit vorzunehmen.

3e) Stadtbahnverlängerung Bad Godesberg Stadthalle - Mehlem

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan und Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan (sh. DS-Nr. 1512983EB6) ist die Verlängerung der Stadtbahn von Bad Godesberg Stadthalle über Pennenfeld und Lannesdorf nach Mehlem vorgesehen (Investitionskosten gemäß Verkehrsentwicklungsplan ca. 67 Mio. Euro). Es wird vorgeschlagen, vor einer Konkretisierung der Planung zunächst die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung des Landes zum ÖPNV-Bedarfsplan abzuwarten und auf dieser Basis eine Einschätzung der Finanzierbarkeit vorzunehmen.

3f) Direktverbindung BeuelMitte - Bad Godesberg über die Südbrücke (neue Verbindungskurven links- und rechtsrheinisch)

Mit Ratsbeschluss vom 15.05.2014 (DS-Nr. 1411367EB3 Ziffer 2) wurde die Verwaltung beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahnverbindung von Bad Godesberg über die Südbrücke nach Beuel zu erstellen. Das Vorhaben ist bereits im Verkehrsentwicklungsplan enthalten und wurde zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes (sh. DS-Nr. 1512983EB6) angemeldet. Aufgrund der hohen Investitionskosten von ca. 54 Mio. Euro bei vergleichsweise geringem Zusatznutzen wurde dem Vorhaben im Verkehrsentwicklungsplan eine niedrige Priorität zugewiesen. Es wird vorgeschlagen, zunächst die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung des Landes zum ÖPNV-Bedarfsplan abzuwarten und auf dieser Basis eine Einschätzung der Finanzierbarkeit vorzunehmen.

### 3g) Zweisystemlinie Bonn - Troisdorf - Köln/Bonn Flughafen

Im Verkehrsentwicklungsplan ist die Planung einer Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnnetz im Bereich Vilich zur Realisierung einer Zweisystemlinie Bonn - Troisdorf - Köln/Bonn Flughafen enthalten. Voraussetzung für solche Überlegungen ist die Schaffung der geplanten Infrastruktur für die S13, eine neue Netzverknüpfung einschließlich Systemwechselstelle sowie der kostenintensive Betrieb mit Zweisystembahnen. Ein Betreiber für eine derartige Zweisystemlinie müsste per Ausschreibung zunächst gefunden werden. Zudem konkurriert die Planung mit Überlegungen für eine zusätzliche Rheinquerung für den SPNV nördlich von Bonn. Die Verwaltung empfiehlt daher, vor weiteren Überlegungen für Zweisystemlinien zunächst den Bau der S13 und die Weiterentwicklung der Planungen im SPNV-Netz abzuwarten.

### 3h) Zusätzliche Straßenbahnverbindung nach Auerberg über die Kölnstraße

Im Verkehrsentwicklungsplan ist die Planung einer zusätzlichen Straßenbahnstrecke zwischen Bonner Innenstadt und Auerberg über die Kölnstraße vorgesehen (Investitionskosten ca. 24 Mio. Euro). Das Projekt kann angegangen werden, wenn die Planungen zur besseren Anbindung von Buschdorf abgeschlossen sind.

### 3i) Bürgerticket/kostenloser ÖPNV

Regelmäßig wird das Thema in der Öffentlichkeit diskutiert. Das Thema soll bearbeitet werden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen auf Bundes- und Landesebene geschaffen sind.