

Herr Hoppe von der Planungsgesellschaft Verkehr Köln PGV stellte im Zuge eines Beamer-Vortrages detailliert das Arbeitsprogramm zur zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises vor und ging insbesondere auch auf die grenzüberschreitenden Planungen im Entwurf „Angebotskonzept Bus 2008“ der Stadt Bonn ein. Diese Planungen würden auftragsgemäß bevorzugt bearbeitet.

Anmerkung des Schriftführers: Die Präsentationsunterlagen von PGV sind der Niederschrift als Anlage 3 beigefügt und wurden darüber hinaus bereits den Fraktionen zur Verfügung gestellt.

Herr Hoppe erläuterte Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplanes, die Darstellung und Analyse des Status Quo sowie die Entwicklung eines Nahverkehrsplan-Grundkonzeptes in drei bis vier Szenarien. Er ging sodann auf die kommunizierenden Planungen und Abstimmungen ein. Schwerpunktmäßig befasste man sich derzeit mit den grenzüberschreitenden Linien in die Stadt Bonn. Er stellte sodann die verschiedenen Szenarien (Reduktion, Kompensation, Optimierung, Optimierung und Leistungsergänzung) dar und ging anhand von Beispielen hierauf näher ein. Ziel sei eine angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung anhand aller möglichen Betriebsformen (Busse, Taxibusse, AST-Verkehre). Es solle hierdurch ermöglicht werden, ein nachfrageadäquates Angebot vorhalten zu können. Er begleite zudem auch die vom Rhein-Sieg-Kreis mitausgeschriebene schrittweise Umsetzung des Nahverkehrsplanes.

Sodann ging er ausführlich auf die Zielsetzungen im „Angebotskonzept Bus 2008“ der Stadt Bonn und ihre Auswirkungen auf den Rhein-Sieg-Kreis ein.

Er erläuterte ausführlich die im Konzept der Stadt Bonn vorgeschlagenen Maßnahmen am Beispiel der Linien 529, 800/843 und 845 und stellte erste Schlussfolgerungen hieraus dar. Insbesondere dürfe der Abbau von Parallelverkehren nicht einseitig zu Lasten der regionalen ÖPNV-Aufgabenträger gehen. Vielmehr seien zuvor umfangreiche Detailuntersuchungen erforderlich, die im Falle der Linie 529 bereits durchgeführt worden seien. Er erläuterte die Analyse-Ergebnisse und die Auswirkungen des Bonner Konzeptes im Hinblick auf die Linie 529. Insbesondere gehe er von vorsichtig geschätzten Fahrgastverlusten auf dieser Linie in Höhe von rund 10 % sowie von geschätzten Einnahmeverlusten von rund 65 % für die RSVG aus, die überwiegend der Rhein-Sieg-Kreis im Zuge eines höheren Verlustausgleiches kompensieren müsse. Alternativ zum „Angebotskonzept Bus 2008“ der Stadt Bonn empfahl er daher, die Linie 529 in der jetzigen Form beizubehalten, wobei allerdings ggfls. über Anpassungen der Betriebsleistungen/-formen nach Fertigstellung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises nachgedacht werden könne.

Der Vorsitzende dankte Herrn Hoppe für seine detaillierte Darstellung. Er wies im Übrigen darauf hin, dass die Ausschusssitzungen nach der Geschäftsordnung für den Kreistag in der Regel um 19.00 Uhr enden. Eine Verlängerung sei aber mit 2/3-Mehrheit der Anwesenden möglich. Im Hinblick auf die Wichtigkeit des Themas schlage er daher vor, diesen Tagesordnungspunkt heute zu Ende zu beraten und die Mitteilungen unter den Tagesordnungspunkten 8.1 bis 8.5 zur Kenntnis zu nehmen.

Hierzu bestand Einvernehmen.

B.-Nr. 82/07: Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschloss gemäß § 28 der Geschäftsordnung für den Kreistag, die Sitzungsdauer über 19.00 Uhr hinaus zu verlängern.

Abst.-Erg.: Einstimmig.

SKB Metz dankte dem Gutachter für die intensive Prüfung gerade im Hinblick auf die Linie 529. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass es hier „knallhart“ um Fahrgeldeinnahmen und Vorteile für die Bürgerschaft der jeweils betroffenen Kommune gehe. Er wollte wissen, ob es Prognosen hinsichtlich der Auswirkungen von alternativen Betriebsformen auf die Anzahl der Fahrgäste gebe und ob in die Arbeiten auch die von der DB erbrachten Verkehrsleistungen mit einbezogen werden könnten.

Herr Hoppe räumte Fahrgastverluste aufgrund alternativer Bedienungsformen ein. Diese Bedienungsformen würden aber nur bei weniger als 8 Fahrgästen pro Fahrt eingerichtet. Der Anrufaufwand relativiere sich dadurch, dass z. B. Berufspendler ihre Fahrtenwünsche gebündelt für einen bestimmten Zeitraum abgeben könnten. Bei reiner Kompensierung des Angebotes verliere man aber an Wirtschaftlichkeit, weshalb gleichzeitig versucht werden sollte, das Angebot z.B. räumlich oder auch durch eine Liniennetzkorrektur zeitlich zu verbessern.

Soweit man die Daten des VRS übernehmen könne, würden auch Betriebsleistungen der DB berücksichtigt. Eine „Zusatzuntersuchung DB“ könne man nicht leisten. Hinsichtlich der Einbindung der Angebotsstruktur nutze man in der Kreisverwaltung bereits das EDV-Programm „VISUM“ zur qualifizierten Untersuchung dieser Strukturen.

Abg. Krauß war erfreut darüber, dass sich die Bewertung des Gutachters zu den vorher angesprochenen, grenzüberschreitenden Linien in die Stadt Bonn weitgehend mit der bisher parteiübergreifenden Einschätzung decke. Die Bewertungen zur Linie 529 ließen sich vielfach auf die Linie 800/843 übertragen. Tatsache sei, dass der Bonner Gutachter Teilbereiche des Rhein-Sieg-Kreises mit überplant habe. Er frage sich, inwieweit man noch Einfluss auf das Bonner-Buskonzept habe, zumal auf dem Bonner Stadtgebiet zahlreiche Parallelverkehre (z.B. auf der Kennedybrücke) erhalten geblieben seien. Laut Bonner Konzept übernehmen nun Regionalbuslinien innerstädtische Aufgaben, wie z. B. die Linie 843 im Bereich Ückesdorf Kirche. Hinsichtlich der Taxibusse erkundigte er sich nach den entstehenden Kosten, insbesondere ob hier Zuschläge erhoben werden müssten, um eine Kostendeckung zu erreichen. Das neue VRS-Angebot „TaxiBus Plus“ sehe einen solchen Zuschlag vor.

Herr Hoppe wies darauf hin, dass zu der Linie 843 nur eine erste Einschätzung abgegeben werden konnte. Die detaillierte Prüfung stehe noch aus und erfolge ergebnisoffen. Soweit man hier im Einzelfall zu der Einschätzung gelange, dass die vorgeschlagenen Lösungen sinnvoll bzw. erträglich seien, würde man diese auch so empfehlen. Im Übrigen werde man keine Bewertung des Bonner Nahverkehrsplanes vornehmen, da dies nicht vom Auftragsumfang abgedeckt sei. Vielmehr prüfe man ausschließlich die Auswirkungen der Bonner Planungen auf den Rhein-Sieg-Kreis. Taxibuszuschläge halte er darüber hinaus für eine Zumutung, da sich das Angebot - anders als beim AST-Verkehr - nicht bis zur Haustür erstrecke. Im Kreis Euskirchen habe man durch den Ersatz nachfrageschwacher Buslinien durch Taxibus-Verkehre inkl. verschiedener Verbesserungen im Angebot seinerzeit ca. 600.000 DM einsparen können. Nach Realisierung solcher Optimierungen sei allerdings „das Ende der Fahnenstange erreicht“. Weitere Einsparungen wären dann gleichbedeutend mit einer Reduzierung des Angebotes.

Abg. Krupp erkundigte sich, wann eine ähnliche dezidierte Analyse wie bei der Linie 529 auch für die linksrheinischen Linien im Ausschuss präsentiert werden könne.

Herr Hoppe antwortete, man sei diesbezüglich bereits in der Bearbeitung, auch im Hinblick auf den Zeitdruck durch das Bonner Buskonzept. Sobald man hier seriös Empfehlungen aussprechen könne, werde man diese dem Ausschuss präsentieren. Schnellschüsse seien aber kontraproduktiv.

Dipl.-Geogr. Dr. Berbuir merkte an, man habe bereits im August mit den Zählungen begonnen. Außerdem sei in dem gemeinsamen Arbeitskreis mit der Stadt Bonn eine abgestimmte Vorgehensweise vereinbart worden. Die nächsten Daten würden nunmehr zu den Linien 529 und 800/843 vorgelegt. Hier bestehe ein großer Zeitdruck von der Bonner Seite, da man vom Rhein-Sieg-Kreis möglichst schnell konkrete Aussagen zu den geplanten Maßnahmen haben wolle. Deshalb habe man heute die Linie 529 einmal exemplarisch dargestellt. Er gehe davon aus, dass zu den genannten linksrheinischen sowie zu weiteren Linien in der Novembersitzung des Ausschusses berichtet werden könne. Komplette Zählungen auf allen Linien seien allerdings nicht bezahlbar.

Herr Hoppe wies ergänzend darauf hin, das es zur Linie 550 / SB 55 bereits detaillierte Überlegungen der RSVG gebe, die man so weitgehend adaptieren könne.

Abg. Steiner sah nicht ein, dass man hier zu Gunsten der Stadt Bonn Linienwege reduziere bzw. den Bürgern Umstiege zumute, um hierdurch unausgelastete Linien der Stadt Bonn zu ersetzen bzw. dort Schülerverkehrsprobleme zu lösen. Dies könne nicht Sinn und Zweck eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes sein. Auch hinsichtlich der Schülerverkehre auf der Linie 857 im Godesberger Raum gebe es Überlegungen, Linienwege zu splitten. Negatives Beispiel sei für ihn die Linie 537 mit 5 unterschiedlichen Linienwegen. Hiervon halte er überhaupt nichts. Eine Liniennummer sollte vielmehr auch einen Weg haben. Er fragte den Gutachter nach seiner Einschätzung.

Herr Hoppe unterstrich seine Einschätzung, dass das Bonner Konzept nicht zu Lasten des Rhein-Sieg-Kreises umgesetzt werden dürfe. Hinsichtlich der gesplitteten Linienwege wies er darauf hin, dass es durchaus Linien gebe, die nahezu ausschließlich an den Notwendigkeiten zur Schülerbeförderung orientiert seien. Es handele sich hierbei de facto um Schülerverkehre, die aufgrund der Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz als Linienverkehre betrieben werden. Sollten diese Ausgleichsleistungen künftig entfallen, sei es fraglich, ob diese dann als Linienverkehre aufrechterhalten werden. Die Aussage des Abg. Steiner sei aber grundsätzlich richtig.

Abg. Bausch empfand es als sehr misslich, dass man hier gegenüber den Planungen der Stadt Bonn im Hintertreffen sei.

Dipl.-Geogr. Dr. Berbuir stimmte zu, dass man durch die Bonner Planungen unter einem immensen Zeitdruck stehe, zumal man dem Ganzen zu Beginn eigentlich positiv gegenüber gestanden habe. Inzwischen habe man aber festgestellt, dass man dieses Konzept auch im Hinblick auf die zu Grunde liegende, dürftige Datengrundlage so nicht mittragen könne. Hier bedürfe es genauerer Untersuchungen, die systematisch abzuarbeiten seien, auch wenn die Bonner Seite auf Antworten dränge. Man werde aber alles, was das Bonner Konzept betrifft, vorrangig bearbeiten.

Darüber hinaus sei die Verwaltung beauftragt, den Nahverkehrsplan für den Rhein-Sieg-Kreis zu erarbeiten, womit man planmäßig seit ca. einem Jahr befasst sei. Es deute sich derzeit an, dass man sich auf einige kleinere Lösungen mit den Bonner Kollegen verständigen können. Bei größeren Maßnahmen werde dagegen nach seiner Einschätzung eine Realisierung nicht vor Dezember 2009 möglich sein, zumal hierzu auf Bonner Seite eine verstärkte Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Gelenkbusse erforderlich werde. Hierfür sei aber ein Vorlauf von ca. 9 – 10 Monaten notwendig. Für eine Umsetzung bereits im Dezember 2008 bräuchte man dort spätestens im Frühjahr 2008 ein fertiges Konzept. Dieser Zeitpunkt sei aber in der Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis nicht zu realisieren, da die Arbeitsergebnisse zuvor noch in den Räten

der 19 kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises vorgestellt werden. Eventuell bestehe aber die Möglichkeit, politische Beschlüsse für einzelne Maßnahmen aus dem Bonner Konzept vorzuziehen, ohne den Beschlussfassungen in den betroffenen Kommunen aber vorgreifen zu wollen.

Abg. Schmitz erkundigte sich, wie ein entsprechender Bedarf für geplante Neubau- bzw. Gewerbegebiete ermittelt werde.

Herr Hoppe erläuterte, dass entsprechende Informationen zu den Planungen in den nächsten 5 Jahren bei allen kreisangehörigen Kommunen sowie bei den benachbarten Aufgabenträgern per Fragebogen erhoben worden seien. Diese Daten würden dann in das Verkehrsmodell der Kreisverwaltung eingearbeitet.

Der Vorsitzende dankte Herrn Hoppe für die aufschlussreichen Ausführungen.