

Vorbemerkungen:

Beschlusslage:

Im Rahmen der Erarbeitung der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) wurden dem Planungs- und Verkehrsausschuss (PVA) am 11.03.2009 die Vorschläge für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis vorgelegt und durch den Gutachter erläutert. Die Vorschläge basierten auf dem Szenario „Optimierung“.

Der PVA fasste anschließend folgenden Beschluss: „Der Planungs- und Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, den Entwurf des Nahverkehrsplans für das linksrheinische Kreisgebiet mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen, den Verkehrsunternehmen zur Stellungnahme vorzulegen und das Benehmen mit den Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises herzustellen. Anregungen und Bedenken werden anschließend im Planungs- und Verkehrsausschuss erneut beraten. Der Ausschuss behält sich vor, im Rahmen der Beschlussfassung über das Gesamtkonzept noch Änderungen vorzunehmen.“

Erläuterungen:

I. Busnetz linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis

Im Rahmen der beschlossenen Vorgehensweise und den Vorgaben des § 9 ÖPNVG NRW wurde der Entwurf des NVP für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis den Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen und den benachbarten Aufgabenträgern zur Stellungnahme vorgelegt.

In einer zentralen Auftaktveranstaltung am 16.03.2009 wurden die Vertreter der Verwaltungen und der politischen Gremien der betroffenen Städte und Gemeinden über die Maßnahmenvorschläge des Gutachters unterrichtet. Anschließend wurde im Zeitraum zwischen dem 17.03.2009 und dem 23.04.2009 der NVP-Entwurf für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis in den zuständigen politischen Gremien in den Städten bzw. Gemeinden Alfter, Bornheim, Meckenheim, Rheinbach, Swisttal und Wachtberg vorgestellt.

Alle Beschlüsse bzw. Anregungen und Bedenken sowie die Stellungnahmen der benachbarten Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen sind in den Tabellen 1 bis 3 dargestellt. Die Verwaltung hat zu einzelnen Beschlüssen/Anregungen/Bedenken Stellung genommen und jeweils ein Verfahrensvorschlag erarbeitet (vgl. Tabellen 1 bis 3).

Tabelle 1 enthält Maßnahmen, die aus Sicht der Verwaltung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 umgesetzt werden können. Teilweise sind sie bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 umgesetzt worden. Die Tabelle enthält neben der Stellungnahme der Verwaltung zu den Beschlüssen/Anregungen/Bedenken auch Rahmenvorgaben für die Bedienungsqualität der einzelnen Linien und die vorgeschlagenen Linienverläufe. Hierbei gilt es zu beachten, dass sich bei der betrieblichen Umsetzung bzw. aufgrund der Nachfrage Abweichungen von den dargestellten Zeitfenstern ergeben können. Insbesondere sind hier auch die Anforderungen des Schüler- und Berufsverkehrs zu berücksichtigen, die wie im Status quo weiter betrieben werden.

Tabelle 2 enthält Maßnahmen, die aufgrund des weiteren Abstimmungs- und Prüfungsbedarfs nicht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 realisiert werden können. Die Maßnahmen

erfordern Konsens zwischen unterschiedlichen Beteiligten hinsichtlich der Realisierungsmöglichkeiten. In **Tabelle 3** sind alle weiteren Hinweise und Anregungen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgetragen wurden, aufgeführt. Auch diese Maßnahmen bedürfen einer näheren Bewertung und Abstimmung mit den Beteiligten.

Insgesamt stellen sich die Veränderungen der Betriebsleistungen (in Wagen-km) im Busbetrieb und im TaxiBus-System wie folgt dar:

Mehr-/Minderleistungen im Busbetrieb und TaxiBus-Leistungen (in Wagen-km)

Kommune	Status Quo	Fahrplankonzept 11.03.2009		Maßnahmen Tabelle 1	
	Bus	Bus	TaxiBus	Bus	TaxiBus
Alfter	350.000	363.000	18.000	363.000	18.000
Bornheim	340.000	386.000	58.000	386.000	58.000
Meckenheim	555.000	491.000	13.000	< 491.000	> 13.000
Rheinbach	210.000	165.000	52.000	< 190.000	< 50.000
Swisttal	413.000	283.000	43.000	< 383.000	< 20.000
Wachtberg	352.000	386.000	87.000	352.000	31.000
Summe	2.220.000	2.074.000	271.000	< 2.165.000	~ 190.000

Quelle: Berechnungen des Gutachters, Ergänzungen der Verwaltung bzgl. Maßnahmen nach Tab. 1

Die Verwaltung geht davon aus, dass die Maßnahmen gemäß Tabelle 1 kostenneutral umsetzbar sind. Aufgrund der Optimierung der Wagenumlaufplanung und dem Ersatz (teurer) Busleistungen in den Schwachlastzeiten durch TaxiBusse zeichnen sich insgesamt sogar Einsparungen ab.

Gegenüber dem in der PVA-Sitzung vom 11. März 2009 vorgestellten Fahrplankonzept ergeben sich folgende Veränderungen der Betriebsleistungen in den jeweiligen Kommunen:

- In Wachtberg werden die Maßnahmen bzgl. der Linien 613, 856 und 857 nicht umgesetzt. Damit bleibt die Busbetriebsleistung konstant zum Status Quo. Die zusätzliche TaxiBus-Betriebsleistung beschränkt sich auf die auch in Tabelle 1 enthaltene neue TaxiBuslinie Züllighoven – Pech.
- In Meckenheim, Rheinbach und Swisttal sinkt die Busbetriebsleistung zugunsten der Einführung des TaxiBusses. Die Veränderung lässt sich jedoch erst dann genauer ermitteln, wenn im Rahmen der Detailplanung die zukünftige Aufgabenteilung zwischen Bus und TaxiBus fahrtenscharf festgelegt wird. Die o.g. Werte geben eine Größenordnung der Veränderung wieder, wobei die Berechnungen auf konservativen Annahmen bezüglich der Taxi-Businanspruchnahme beruhen.

In Alfter und Bornheim sind alle wesentlichen Maßnahmen gemäß Fahrplankonzept vom 11. März 2009 in Tabelle 1 enthalten, so dass sich die prognostizierte zukünftige Betriebsleistung nicht ändert.

II. Busnetz Niederkassel/Troisdorf/Siegburg

Die Beratungen für das am 11.03.2009 vorgelegte Konzept für die Stadt Niederkassel mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Städte Troisdorf und Siegburg wurde auf die PVA-Sitzung am 19.05.2009 verschoben. Zwischenzeitlich wurde das Konzept für die Stadt Niederkassel überarbeitet und wird jetzt erneut vorgelegt.

Ausgangslage

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist eine Optimierung der Buslinien 501,

503, 504, 550, SB55, 163 und 164 geplant. Aufgrund vielfältiger Verflechtungen der Linien untereinander ist die Maßnahme nur als Ganzes umsetzbar. Betroffen sind die Städte Niederkassel, Siegburg und Troisdorf sowie die benachbarten Aufgabenträger Köln und Bonn, mit denen die Planungen in zwei Abstimmungsterminen am 08.01.2009 (Stadt Köln, KVB, RSVG) und am 02.02.2009 (Stadt Niederkassel, Stadt Troisdorf, Stadt Siegburg, Stadt Bonn, SWB, RSVG) besprochen wurden.

Im Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises am 11. März wurde bezüglich des Konzeptes weiterer Beratungsbedarf vor allem hinsichtlich der Buslinien 501 und 503 erhoben. Auf Grundlage der hieraus resultierenden weiteren Abstimmungsgespräche kam es dann zu einer Überarbeitung des Konzeptes. Dabei wurden verschiedenste Varianten geprüft. Aus Sicht der Verwaltung soll nun eine Variante zur Ausgestaltung der Buslinien 501 und 503 verfolgt werden, die sowohl den zugrunde gelegten verkehrstechnischen Zielvorstellungen als auch den Interessen der beteiligten Kommunen am besten gerecht wird.

Der aktuelle Planungsstand wird im Folgenden detailliert dargestellt.

Ziele der Optimierung

Verbesserung der Abstimmung mit dem Schienenverkehr

Mitte 2004 wurde der S-Bahn-Vollbetrieb auf den Linien S12 und S13 aufgenommen. Seitdem fahren beide Linien unter der Woche tagsüber alle 20 Minuten. In den Stadtbahnnetzen von Köln und Bonn ist schon seit längerer Zeit unter der Woche ein 10-Minuten-Grundtakt üblich. Die Buslinien auf den Hauptachsen im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis verkehren allerdings im Unterschied dazu bislang in der Regel alle 15 oder alle 30 Minuten. Aus diesem Grund lassen sich keine zufrieden stellenden Verknüpfungen zwischen Bus- und Schienennetz herstellen.

Im Rahmen des Optimierungskonzeptes ist es daher vorgesehen, die Hauptachsen im Busnetz unter der Woche zukünftig auf einen 20-Minuten-Takt mit bedarfsorientierter Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt umzustellen. Auf diese Weise kann an allen wesentlichen Knotenpunkten im betroffenen Planungsraum, und zwar in Zündorf, Wahn, Spich, Troisdorf und Siegburg, eine verbesserte Anbindung an den Schienenverkehr hergestellt werden.

Abends und am Wochenende sollen die heute bestehenden 30- bzw. 60-Minuten-Takte beibehalten werden, da dann im Schienennetz ein 15- oder 30-Minuten-Takt angeboten wird.

Darüber hinaus bleiben Linienverkehrsangebote, die auf die Belange der Schüler abgestimmt sind, erhalten.

Verbesserte Anbindung der Stadt Niederkassel in Richtung Köln

Im Gegensatz zu den anderen Städten in der Ballungsrandzone Köln/Bonn verfügt Niederkassel über keinen Schienenanschluss. Gleichzeitig ist Niederkassel die größte Kommune im Verkehrsverbund Rhein/Sieg ohne Bahnanbindung. Daher ist eine adäquate Busanbindung für Niederkassel von elementarer Bedeutung. Diese ist im Status Quo aber nur in Richtung Bonn gegeben. In Richtung Köln fehlt dagegen eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem S-Bahn-Netz. So sind 21.000 Einwohner in den südlichen Stadtteilen nur in der Hauptverkehrszeit und dann auch nur im Stundentakt mit dem Bahnhof Wahn verbunden. 13.000 Einwohner in den nördlichen Stadtteilen besitzen zwar eine tagesdurchgängige Anbindung nach Wahn, deren 30-Minuten-Takt jedoch nicht kompatibel zum S-Bahn-Netz ist.

Ziel des Optimierungskonzeptes ist es, alle Ortsteile von Niederkassel mit der Ausnahme von Uckendorf und Stockem unter der Woche tagsüber alle 20 Minuten mit der S-Bahn in Wahn zu verbinden. Damit soll erreicht werden, dass die Fahrgäste Anschluss von und zu jeder Fahrt der

Linie S12 in bzw. aus Richtung Köln haben. Dies erhöht die Attraktivität des ÖPNV ungemein, zum einen aufgrund des insgesamt verdichteten Angebotes, zum anderen aufgrund der besseren Merkbarkeit: Die Fahrgäste brauchen sich nur noch die Abfahrtszeiten der S12 einzuprägen, da nicht wie heute nur einige S-Bahn-Fahrten Busanschluss haben, andere aber nicht.

Angebotsverbesserung durch Abbau von Parallelverkehr und Stärkung der Hauptachsen

Die Optimierung soll grundsätzlich ohne größere Steigerung des Betriebsaufwandes (kein mehr an benötigten Fahrzeuge), jedoch mit einer moderaten Steigerung der Wagenkilometer vorgenommen werden. Dies lässt sich dadurch erreichen, dass bisher isoliert betriebene Linien miteinander verknüpft und bestehende Parallelverkehre entweder aufgelöst oder besser aufeinander abgestimmt werden.

Auf Grundlage dieser Vorgehensweise ergibt sich folgendes Resultat:

- Verminderung der Linienanzahl („So viele Linien wie nötig, so wenige wie möglich“),
- dichtere Takte auf den verbleibenden Linien,
- bessere Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit des Netzes,
- höhere Verfügbarkeit des ÖPNV insgesamt,
- Stärkung von Relationen mit hoher Nachfrage,
- mehr Fahrgäste bei vergleichbarem Aufwand.

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere folgende Parallelverkehre, deren Auflösung oder Neuabstimmung im Sinne einer Angebotsverbesserung vorgeschlagen wird:

- Linie 501 und 164 zwischen Lülldorf und Zündorf: Beide Linien verkehren dort heute im 30-Minuten-Takt, ergänzen sich aber nur bedingt.
- Linie 501 und 503 zwischen Siegburg und Troisdorf: Während die Linie 501 unter der Woche den ganzen Tag über alle 15 Minuten fährt, gibt es auf der Linie 503 nur einen Stundentakt mit einer größeren Lücke am Vormittag. Die beiden Linien können sich damit nicht zu einem gemeinsamen Taktangebot ergänzen.
- Linie 504 und 550 in Niederkassel: Beide Linien überlappen sich zwischen Niederkassel und Mondorf und haben dabei jeweils gegenläufige Lastrichtungen, d.h. morgens auf der Linie 504 Richtung Norden und auf der Linie 550 in Richtung Süden. Dadurch sind auf beiden Linien in der jeweiligen Gegenrichtung Kapazitäten frei. Zudem fährt auf demselben Streckenabschnitt auch die Linie 501.
- Linie 163: Diese Linie stellt zwar keinen Parallelverkehr im eigentlichen Sinne dar, ist aber für die Verbindung Wahn – Lülldorf irrelevant, da dieselbe Strecke auf alternativem Wege mit gleicher Fahrzeit auch von der Linie 164 hergestellt wird.

Grundsätzliche Planungsvorgabe bei der Konzeption des neuen Netzes war es außerdem, dass in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in den jeweiligen Lastrichtungen mindestens eine mit dem Status Quo vergleichbare Angebotsdichte erhalten bleibt.

Ausweitung des Schnellbus Lülldorf – Bonn

Der Schnellbus SB 55 (Lülldorf – Bonn) verkehrt derzeit nur in Lastrichtung in der Hauptverkehrszeit. Aufgrund der großen Nachfrage soll das Angebot zukünftig ganztägig

angeboten werden. Es ist vorgesehen, diese Angebotsausweitung kostenneutral durch die Umschichtung von Betriebsleistung der Linie 550 zu verwirklichen. Auf diese Weise kann gleichzeitig das Angebot der Linie 550 mit der Nahverkehrsplanung der Stadt Bonn harmonisiert werden.

Angebotsveränderungen und Auswirkungen

Linie 163 Wahn – Ranzel – Lülldorf

Die Funktion der Linie 163 wird zukünftig durch die modifizierten Linien 501 und 504n übernommen. Dabei wird die Verbindung Wahn – Lülldorf von der Linie 501 mit identischer Fahrzeit über Zündorf abgedeckt. Das Angebot wird gleichzeitig von einem 30- auf einen 20-Minuten-Takt verbessert. Zwischen Wahn, Libur und Ranzel fährt in Zukunft auf gleichem Wege die Linie 504n. Auch hier kommt es zu einer Angebotsausweitung von einem 30- auf einen 20-Minuten-Takt.

Die Verbindung Libur – Lülldorf entfällt. Davon sind werktags durchschnittlich 7 Fahrgäste betroffen, die in Ranzel auf die Linien 501 oder 503 umsteigen können.

Linie 164 Wahn – Zündorf – Lülldorf

Die Funktion der Linie 164 wird vollständig von der bis Wahn verlängerten Linie 501 übernommen. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit wird dabei die bisher durch die Linien 164 und 501 gemeinsam hergestellte Angebotsdichte zwischen Lülldorf und Zündorf in Zukunft durch die Linie 501 alleine gewährleistet. Tagsüber wird das Gesamtangebot zwischen Lülldorf und Zündorf von vier auf drei Fahrten pro Stunde ausgedünnt, dafür aber zwischen Zündorf und Wahn von zwei auf drei Fahrten pro Stunde ausgeweitet. Insgesamt ergibt sich dadurch für den Abschnitt Lülldorf – Wahn zukünftig ein zur S-Bahn kompatibler 20-Minuten-Takt.

Linie 501 Zündorf – Siegburg

Die Linie 501 wird von Zündorf bis Wahn verlängert. Gleichzeitig wird das Angebot neu vertaktet und mit der S-Bahn sowie der Stadtbahn harmonisiert. Bislang ist der 15- bzw. 30-Minuten-Takt der Linie 501 nicht mit dem 10- bzw. 20-Minuten-Takt des Schienennetzes kompatibel.

Das Angebotskonzept sieht in Zukunft von Montag bis Freitag tagsüber auf der Gesamtstrecke einen 20-Minuten-Takt vor. Morgens von ca. 6:30 bis 8:00 sollen die Teilabschnitte Lülldorf – Wahn sowie Eschmar – Troisdorf Bahnhof auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Zusätzliche Schülerfahrten werden wie heute nach Bedarf auf Teilstrecken angeboten.

Abends und am Wochenende soll sich das zukünftige Angebot am Status Quo orientieren. Dies bedeutet je nach Linienabschnitt und Verkehrszeit einen 30- oder 60-Minuten-Takt sowie samstags zeitweise eine Verdichtung zwischen Siegburg und Sieglar auf einen 15-Minuten-Takt. Allerdings ist es vorgesehen, am Wochenende eine zusätzliche Spätfahrt gegen 2.00 Uhr ab Wahn anzubieten (derzeit letzte Fahrt ab Zündorf gegen 1.00 Uhr).

Auf dem Streckenabschnitt Siegburg Bf. – Troisdorf Bf. werden derzeit durch die Linien 501 und 503 unter der Woche tagsüber meist vier bis fünf Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten. Dabei verkehrt die Linie 501 weitgehend alle 15 Minuten und die Linie 503 alle sechzig Minuten, jedoch mit einer mehrstündigen Unterbrechung am Vormittag. Aufgrund der unterschiedlichen Takte lassen sich Fahrten auf dem parallelen Abschnitt zeitlich nicht gleichmäßig verteilen. Gemäß Konzept ist es vorgesehen, dass beide Linien in Zukunft tagsüber jeweils alle zwanzig

Minuten zwischen Siegburg Bf. und Troisdorf Bf. fahren. Damit wird das Angebot ganztägig durch die Überlagerung mit der Linie 503 auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Dies trägt der hohen Nachfrage auf diesem Streckenabschnitt Rechnung.

Jenseits von Troisdorf Bahnhof fährt die Linie 501 gemäß Konzept alle 20 Minuten weiter über Sieglar, Eschmar, Müllekoven und Bergheim nach Niederkassel und Zündorf/Wahn. Dies bedeutet für Sieglar eine Angebotsminderung (20-Minuten-Takt statt 15-Minuten-Takt), für Eschmar, Müllekoven, Bergheim sowie das gesamte Stadtgebiet Niederkassel dagegen eine Angebotsausweitung (20-Minuten-Takt statt 30-Minuten-Takt). Gemäß aktueller Zählergebnisse der RSVG reicht für den Abschnitt Troisdorf - Sieglar ein 20-Minuten-Takt nachfrageseitig aus. Durch den ausschließlichen Einsatz von Gelenkbussen soll das heutige Platzangebot erhalten bleiben. In der morgendlichen HVZ (ca. 6.30 Uhr bis 8.00 Uhr) soll das Angebot darüber hinaus wie geschildert zwischen Eschmar und Troisdorf auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Am Nachmittag ist eine Verdichtung auf den 10-Minuten-Takt in der Gegenrichtung wegen der größeren zeitlichen Verteilung der Nachfrage nicht erforderlich.

Linie 503 Lülldorf – Troisdorf – Siegburg

Der Linienweg der Linie 503 bleibt unverändert. Das Angebot wird dagegen erweitert. Zukünftig soll die Linie montags bis freitags tagsüber alle 20 Minuten zwischen Siegburg und Troisdorf sowie alle 60 Minuten zwischen Troisdorf und Lülldorf fahren. In der HVZ soll der 20-Minuten-Takt in Lastrichtung auf der Gesamtstrecke gelten (morgens ca. 6:20 bis ca. 9.00 Uhr ab Lülldorf, nachmittags ca. 15.00 bis ca. 17.00 Uhr ab Siegburg). Zwischen Siegburg und Troisdorf wird der Fahrplan mit der Linie 501 harmonisiert (s.o.).

Zwischen Troisdorf und Lülldorf führt das Konzept zu einer wesentlichen Angebotsausweitung. So wird die Fahrplanlücke der Linie 503 in den Vormittagsstunden geschlossen. Damit erhalten Uckendorf und Stockem eine ganztägige ÖPNV-Anbindung. Dasselbe gilt für die auf Troisdorfer Gebiet liegenden Haltestellen Seniorenheim, Im Wiesengrund, Telegrafstraße, Josef-Frank-Straße, Vogelsang, Redcarstraße und Langbaorghstraße. In den Spitzenzeiten gilt zukünftig ein 20-Minuten-Takt anstelle des heutigen Stundentaktes.

Linie 504 Wahn – Mondorf und Linie 550 Bonn – Lülldorf

Die beiden Linien werden zu einer neuen Linie 504n Bonn – Wahn kombiniert. Diese neue Linie verkehrt zwischen Bonn und Ranzel auf dem Weg der bisherigen Linie 550 und anschließend analog zur heutigen Linie 163 weiter nach Wahn. Das Angebot wird neu vertaktet und stringent auf die S12 am Bahnhof Wahn ausgerichtet. Von Montag bis Freitag ist tagsüber ein durchgehender 20-Minuten-Takt vorgesehen. Sonntags und abends soll die Linie im Stundentakt fahren, samstags im Halbstundentakt. Am Wochenende (Freitag/ Samstag und vor Feiertagen) soll eine zusätzliche Spätfahrt ab Bonn gegen 2:30 eingerichtet werden.

Im Gegensatz zum Status Quo (Linie 504 im Stundentakt in der HVZ) wird das ÖPNV-Angebot zwischen Niederkassel und Köln über den Bahnhof Wahn durch die Neukonzeption deutlich aufgewertet. Hiervon profitieren insgesamt 21.000 Einwohner aus dem Stadtgebiet Niederkassels.

Zwischen Bonn und Niederkassel sowie Ranzel wird das Angebot ebenfalls ausgeweitet. Hier fährt die Linie 504n in Zukunft alle 20 statt wie bisher alle 30 Minuten. Der bestehende 15-Minuten-Takt der Linie 550 zwischen Bonn und Rheidt wird dagegen zu einem 20-Minuten-Takt auf der Linie 504n ausgedünnt. Dadurch kann die Linie SB55 ausgeweitet werden (s.u.). Gleichzeitig ist dieses Angebotskonzept zur Bonner Nahverkehrsplanung kompatibel. Die Fahrtenanzahl zwischen Bonn und Rheidt bleibt in der Summe der Linien 504n und SB55 gleich.

In der Morgenspitze wird das Angebot gemäß Status Quo verdichtet, so dass zwischen 6.00 und 8.00 Uhr genauso viele Fahrten in Richtung Bonn zur Verfügung stehen wie heute.

Eine weitere Verbesserung ergibt sich im Binnenverkehr von Niederkassel zwischen Mondorf, Rheidt, Niederkassel und Ranzel. Derzeit fahren auf dieser Relation die Linien 501, 504 und 550, ohne sich zu einem gemeinschaftlichen Angebot zu ergänzen. In Zukunft soll aus der Abstimmung der Linien 501 und 504n den ganzen Tag über ein attraktiver angenäherter 10-Minuten-Takt zur Verfügung stehen.

Nutzer der bisherigen Linie 504 zwischen Uckendorf und dem Bahnhof Wahn müssen in Zukunft die Linie 503 nutzen und statt in Wahn in Spich auf die S-Bahn umsteigen. Für diese Fahrgäste ergibt sich dadurch eine Fahrzeitverlängerung in Richtung Köln von fünf Minuten. Betroffen sind ca. 15 Fahrgäste pro Normalwerktag.

Bisherige Fahrgäste der Linie 550 zwischen Lülsdorf und Mondorf sowie Bonn können in Zukunft die verdichtete Linie 501 oder die Linie SB55 nutzen. Einzelne Fahrgäste müssen dabei andere Haltestellen wählen (Haltestelle Lülsdorf Stahlenstraße wird in Rheidt neu mit den SB-Haltestellen, dafür nicht mehr mit den Haltestellen der Linie 550 verbunden).

Durch die Führung der Linie 504n zum Bahnhof Wahn müssen gegenüber dem Status Quo 70 Fahrgäste weniger umsteigen. Dies sind Personen, die heute im Bereich Ranzel und Lülsdorf auf die Linien 163 oder 164 wechseln, um zum Bahnhof zu kommen. Damit ist festzuhalten, dass sich die Zahl der Umsteiger in der Summe über alle betroffenen Linien insgesamt deutlich vermindert.

Linie SB55 Bonn – Lülsdorf

Die Linienführung bleibt unverändert. In Zukunft wird jedoch ein ganztägiger Betrieb von Montag bis Sonntag angeboten. Das Angebotskonzept sieht an allen Tagen einen Stundentakt vor. Von Montag bis Freitag wird dieser morgens und nachmittags jeweils in Lastrichtung über zwei Stunden auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Abends ist kein Betrieb vorgesehen. Zum Erhalt der Verbindung Bonn – Lülsdorf wird dann stattdessen ein gesicherter Umstieg zwischen den Linien 501 und 504n hergestellt. Davon sind lediglich vier Fahrgäste pro Tag betroffen.

Durch die Ausweitung des Schnellbusbetriebes verkürzt sich die Reisezeit zwischen Lülsdorf und Bonn tagsüber um 14 Minuten. Dafür wird die Anzahl der Fahrten zwischen Lülsdorf und Bonn allerdings verringert (bislang tagesdurchgängig alle 30 Minuten zuzüglich Verstärkerfahrten und vier Schnellbusfahrten je Richtung, in Zukunft tagesdurchgängig alle 60 Minuten zuzüglich Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt morgens und nachmittags in Lastrichtung).

Flankierende Maßnahmen

Linie 551 Bonn – Troisdorf

Diese Linie ist vom Optimierungskonzept nicht unmittelbar betroffen. Dennoch sollen die Betriebszeiten im Rahmen der Konzeption zumindest am Wochenende durch Umschichtungen von Fahrleistungen auf der bestehenden Linie verbessert werden. Zurzeit startet von Montag bis Samstag die letzte durchgehende Verbindung zwischen Bonn Bhf. und Troisdorf Bf. um 20.15 Uhr.

Im Status quo erhält der Troisdorfer Stadtteil Bergheim über eine Schleifenfahrt der Linie 550 zwei Fahrten von sonntags bis donnerstags in den späten Abendstunden, sowie freitags, samstags und vor Feiertagen 3 Fahrten. Die heutigen 2 Schleifenfahrten von sonntags bis donnerstags bleiben erhalten. Die Schleifenfahrten freitags, samstags und vor Feiertagen entfallen, weil hier in Zukunft das Angebotskonzept freitags, samstags und vor Feiertagen 2 durchgehende Fahrten der Linie 551 (Bonn Hbf. – Troisdorf Bf gegen 23:30 Uhr und 01:30 Uhr) vorsieht.

Somit erhalten die Troisdorfer Stadtteile Bergheim, Müllekoven, Eschmar, Sieglar und Oberlar am Wochenende erstmals eine durchgängige Verbindung aus Bonn.

Linie 501 Siegburg – Zündorf bzw. neu Siegburg – Wahn: Einheitlicher Linienweg zwischen Bergheim und Mondorf

Derzeit verkehrt die Linie zwischen Bergheim und Mondorf je nach Fahrtrichtung auf unterschiedlichen Linienwegen. Zukünftig soll dies vereinheitlicht werden, indem die Linie in beiden Richtungen durch das Industriegebiet Bergheim fährt. Bisher ist die Anbindung des Industriegebietes praktisch kaum gegeben, da potenzielle Nutzer entweder nur dort hin oder von dort wieder weg fahren können, jedoch nicht beides. Im Umkehrschluss entfällt die Bedienung der Haltestelle Bergheimer Straße. In Mondorf wird in Zukunft in beiden Fahrtrichtungen die Haltestelle Ahrstraße angefahren (statt Kirche in Fahrtrichtung Siegburg und Ahrstraße in Fahrtrichtung Zündorf).

Zur Umsetzung der Maßnahme müssen die Haltestellen Industriegebiet und Bergheim Grundschule für eine Bedienung auch in Richtung Siegburg hergerichtet werden.

Aufwand

Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes kommt es zu einer Mehrleistung in Höhe von 67.478 km/Jahr, davon 55.979/Jahr km auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises. Bei einer Gesamtfahrleistung der RSVG von rd. 10,4 Mio. Wagenkilometern bedeutet dies eine Steigerung um 0,54 %. Eine genaue Übersicht der Wagenkilometer liefert folgende Tabelle:

Fahrleistungen in Wagenkilometer

Linie	Siegburg	Troisdorf	Niederkassel	Köln	Bonn	Gesamt
501	94.796,00	374.358,00	335.761,00	255.755,00		
503	52.061,00	115.178,00	89.217,00			
504n		58.919,00	305.317,00	96.773,00	177.113,00	
SB 55			139.484,00		65.780,00	
Σ	146.857,00	548.455,00	869.779,00	352.528,00	242.893,00	2.160.512,00
IST	129.180,00	552.587,00	827.345,00	340.947,00	242.975,00	2.093.034,00
Saldo	+17.677,00	-4.132,00	+42.434,00	+11.581,00	-82,00	+67.478,00

(Quelle: Berechnungen der RSVG)

Eine genaue Aussage hinsichtlich der Auswirkungen auf die Kreisumlage bzw. die ÖPNV-Sonderumlage ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig, da hier viele Variablen zu berücksichtigen sind. Die zukünftigen Betriebsverluste der Verkehrsunternehmen sind jetzt noch nicht bekannt.

Wie schwierig eine Prognose über die Zukunft des ÖPNVs und den daraus resultierenden Erlöse und Kosten in den nächsten Jahren ist, wird im Folgenden kurz aufgezeigt. Betrachtet man alleine die verschiedenen, aktuellen Prognosen zur zukünftigen Entwicklung des Modal Splits findet man verschiedenste Szenarien. Hierfür gilt es, Einschätzungen vorzunehmen bzw. Fragestellungen zu beantworten:

- Wie werden sich die Fahrgastnachfrage und die Fahrgeldeinnahmen in der Zukunft entwickeln?
- Wie schnell schreiten die Restrukturierungsprozesse bei den Verkehrsunternehmen voran und wie wirken sich diese Effekte hieraus aus?
- Welche Effekte ergeben sich aus den auf der Grundlage des NVP zu erstellenden Fahrplänen hinsichtlich Umlafoptimierungen im gesamten linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis?
- Welche Entwicklung nehmen die Energiepreise und was sind die Auswirkungen?
- Welche Entwicklung wird die Einnahmeverteilung innerhalb des VRS nehmen?
- Welchen Einfluss haben die demographische Entwicklung und hier insbesondere die zurückgehenden Schülerzahlen?
- Wird die Differenzierung der Schulenzeiten weiter fortschreiten und ergeben sich hieraus weitere Notwendigkeiten für zusätzliche ÖPNV-Angebote?

Demzufolge kann sich eine Vorabschätzung nur auf folgenden Annahmen stützen:

Grundlage für die folgende Betrachtung ist die theoretische Annahme, dass der Zuschussbedarf je Buswagenkilometer im Rhein-Sieg-Kreis konstant bleibt. Somit wäre dann zu berechnen, wie sich die ÖPNV-Mehrbelastungen bzw. die allgemeine Kreisumlage entsprechend den Bus-Wagenkilometern nach den oben genannten Werten verändern würde. Insgesamt würden Mehrkosten in Höhe von ca. 67.600 € entstehen. Diese kalkulatorischen Mehrkosten sind dann entsprechend über die allgemeine Kreisumlage und die ÖPNV-Umlage zu verteilen. Auf die Stadt Siegburg entfielen dann kalkulatorisch Mehrkosten in Höhe von rd. 14.000 € p.a., auf die Stadt Troisdorf von rd. 2.000 € p.a. und die Stadt Niederkassel von rd. 30.000 € p.a. Die verbleibenden 21.600 € wären kalkulatorisch über die allgemeine Kreisumlage zu finanzieren.

Bei dieser Betrachtung bleibt jedoch völlig außen vor, dass durch das modifizierte Busnetz auf der anderen Seite zusätzliche Fahrgeldeinnahmen zu erwarten sind, so dass sich das Gesamtdefizit der RSVG durch höhere Einnahmen ggf. nicht wesentlich erhöht. Zudem können die Effekte aus der angestrebten optimierten Wagenumlaufplanung erst nach Fertigstellung eines fahrtenscharfen Kursplans errechnet werden.

Zustimmung der Städte

Die Beratungen in Köln über die grenzüberschreitenden Linien sind im Gange. Der zuständige Verkehrsausschuss hat den Vorschlag in seiner Sitzung am 21.04.2009 zur Kenntnis genommen und zur Beratung in die Bezirksvertretung Porz am 12.05.2009 verwiesen. Es ist davon auszugehen, dass dem Vorschlag anschließend in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 16.06.2009 zugestimmt wird.

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Niederkassel hat das Konzept am 05.05.2009 erörtert und dem Entwurf der Verwaltung einstimmig zugestimmt.

Die Städte Troisdorf und Siegburg haben ihre Stellungnahmen bis zur Sitzung des PVA am 19.05.2009 zugesagt. Die Verwaltung geht davon aus, dass auch sie der Beschlussempfehlung folgen. Sobald die Stellungnahmen vorliegen wird die Verwaltung dem PVA berichten.

III. Busnetz rechtsrheinischer Rhein-Sieg-Kreis

Die oben beschriebenen Änderungen des ÖPNV-Angebotes stellen eine teilräumliche Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises dar. Für die restlichen Teilräume des Rhein-Sieg-Kreises (östlicher und südlicher rechtsrheinischer Rhein-Sieg-Kreis) wird die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen voraussichtlich bis Ende diesen bzw. Anfang nächsten Jahres ein neues Konzept erarbeiten und dem Planungs- und Verkehrsausschuss zur Entscheidung vorlegen. Bei der Erarbeitung der Einzelmaßnahmen werden dabei die bei der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans definierten Bedienungsstandards auch für die rechtsrheinischen Teilräume zugrunde gelegt. Ziel ist es, das neue Konzept für den rechtsrheinischen Teilraum zum Fahrplanwechsel 2010 umzusetzen.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)