

## Vorbemerkungen:

Beschlusslage:

Im Rahmen der Erarbeitung der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) hat der Planungs- und Verkehrsausschuss (PVA) am 19.05.2009 die Vorschläge für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sowie dem Teilraum Niederkassel/Troisdorf/Siegburg zugestimmt. Die Umsetzung erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009.

Für den verbliebenen Teilraum im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis wurde die Verwaltung beauftragt, unter Berücksichtigung der gleichen Standards, ein Konzept zu entwickeln.

## Erläuterungen:

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

In zwei Informationsveranstaltungen am 27.01.2010 und am 18.02.2010 wurden die Vertreter der Verwaltungen und der politischen Gremien der betroffenen Städte und Gemeinden über die Maßnahmenvorschläge unterrichtet. Anschließend wurde im Februar und März der NVP-Entwurf für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis den zuständigen Gremien der Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises vorgestellt.

Alle Beschlüsse bzw. Anregungen sowie die Stellungnahmen der benachbarten Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen liegen vor. Die Verwaltung hat zu den einzelnen Beschlüssen/Anregungen Vorschläge für das weitere Vorgehen erarbeitet, welche in der **Tabelle 4** im Anhang als Synopse dargestellt sind. Die sich hieraus ergebenden Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot der einzelnen Linien und die vorgeschlagenen Linienvläufe sind in **Tabelle 5** im Anhang dargestellt. Hierbei gilt es zu beachten, dass sich bei der betrieblichen Umsetzung bzw. aufgrund der Nachfrage geringfügige 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. Darüber hinaus sind in **Tabelle 1** alle gegenüber dem ursprünglichen NVP-Entwurf vorgenommenen Änderungen dargestellt.

Jeweils ein Exemplar einer graphischen Darstellung des vorgeschlagenen Liniennetzes für die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im rechtsrheinischen Kreisgebiet wird den Fraktionen zur Verfügung gestellt.

Eine wesentliche Veränderung gegenüber dem NVP-Konzept vom 19.01.2010 wurde im Rahmen des Abstimmungsverfahrens erarbeitet und wird aufgrund der besonderen Auswirkungen auf die Gesamtplanung im Folgenden vertiefend dargestellt. Betroffen sind die Linien 516, 537 und 538.

### Hintergrund

Im Rahmen der Abstimmungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans gab es von verschiedener Seite (u.a. auch von mehreren Bürgervereinen) diverse Änderungswünsche zu den im NVP-Entwurf vorgeschlagenen Linien. Die Änderungsvorschläge zu den Buslinien 516, 537 und 538 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Beibehaltung der Verbindung Hennef – Schloss Birlinghoven (Stadt Hennef)
- Abstimmung der Linien 537, 538 und 541 in Stieldorf (Stadt Königswinter)
- Beibehaltung der bisherigen Streckenführungen der Linie 537 (Stadt Königswinter)

- Verlängerung der Linie 516 nach Birlinghoven oder alternativ Beibehaltung der Streckenführung der Linie 538 in Birlinghoven (Stadt Sankt Augustin)
- Beachtung der erforderlichen Fahrten im Rahmen der Schülerbeförderung (Städte Hennef, Königswinter, Sankt Augustin)
- Zurückstellung der Verlängerung der Linie 516 von Schloss Birlinghoven nach Ramersdorf (Stadt Bonn)
- Sicherstellung einer konsequenten Vertaktung der Achse Bonn – Holtorf – Stieldorf mit den Linien 537 und 538 (Stadt Bonn)

Um die aus planerischer Sicht durchaus nachvollziehbaren Änderungswünsche berücksichtigen zu können, schlägt die Verwaltung eine Modifizierung des ursprünglichen NVP-Konzepts bzgl. der Linien 516, 537 und 538 vor. Da zwischen den drei Linien vielfältige Abhängigkeiten bestehen, ist die Umsetzung nur als Blockmaßnahme möglich.

### Modifiziertes Konzept

Teilmaßnahme 1: Verknüpfung der Linien 516 und 538 zu einer neuen Tangentialverbindung Hangelar-Ost – Schloss Birlinghoven – Birlinghoven – Dambroich – Söven – Rott – Hennef. Bedienungsstandards: Montag bis Freitag 5:30-18:30 Uhr alle 30', 18:30-21:30 Uhr alle 60', Samstag 7:30-21:30 Uhr alle 60', Sonn- und Feiertag 9:30-21:30 Uhr alle 120'. Die Bedienungszeiten orientieren sich dabei am bisherigen Angebot der Linie 538. Um die Anbindung des Fraunhofer-Instituts in der heutigen Qualität sicherzustellen und die Belange des Schülerverkehrs zu berücksichtigen, wird jedoch darüber hinausgehend Montag bis Freitag tagsüber ein Halbstundentakt projektiert. Die Anbindung der Schulen in Beuel aus dem Raum Birlinghoven/Dambroich/Söven/Rott/Hennef erfolgt weiterhin umsteigefrei durch Zusatzfahrten.

Teilmaßnahme 2: Verdichtung der Linie 537, um die nicht mehr nach Bonn verkehrenden Fahrten der Linie 538 zu kompensieren. Bedienungsstandards auf dem Abschnitt Bonn Hbf – Stieldorf: Montag bis Freitag 5:30-20:30 Uhr alle 30', 20:30-0:30 Uhr alle 60', Samstag 7:30-0:30 Uhr alle 60', Sonn- und Feiertag 9:30-0:30 Uhr alle 60'. Die Fahrten des an allen Tagen verkehrenden stündlichen Grundtaktes sollen dabei zwischen Stieldorf und Oberpleis die Schleife über Thomasberg und Heisterbacherrott bedienen. Zu den Zeiten des Halbstundentaktes kann die jeweils zweite stündliche Fahrt ab Stieldorf dagegen beschleunigt direkt nach Oberpleis verkehren.

Teilmaßnahme 3: Systematische Einbindung des modifizierten stündlichen Hauptlaufs der Linie 537 über Thomasberg sowie der Linie 541 in den Anschlussknoten Oberpleis, d.h. gleichzeitige Abfahrten und Ankünfte. Durch die gleiche Fahrzeit der beiden Linien bis Stieldorf (Linie 537 über Thomasberg bzw. Linie 541 über Bockeroth) entsteht wiederum automatisch ein zeitgleiches Zusammentreffen der beiden Linien im Bereich Stieldorf/Vinxel. An einer geeigneten Haltestelle in diesem Bereich sind möglichst Anschlussbeziehungen vorzusehen, so dass die Fahrten der Linie 541 einen unmittelbaren Übergang von und nach Bonn erhalten.

Das nun in modifizierter Form vorgeschlagene Konzept hat folgende Vor- und Nachteile:

### Nachteile gegenüber dem bisherigen NVP-Konzept

- Die neue Verbindung von Hangelar und dem Schloss Birlinghoven nach Ramersdorf kann nicht hergestellt werden. Eine spätere Realisierung bleibt jedoch in Form einer Verlängerung der SWB-Linie 636 grundsätzlich möglich.
- Fahrgäste aus Söven, Rott und Dambroich müssen für Fahrten von und nach Bonn in Hangelar auf die Linie 66 umsteigen.
- Fahrgäste aus Rauschendorf müssen für Fahrten von und nach Bonn in Stieldorf auf die Linie 537 umsteigen, oder alternativ in Oberkassel auf die Linien 62 und 66. Dies erscheint aufgrund der Verknüpfung der Linien 537 und 541 jedoch als unbedenklich. Zudem wird so das Fahrgastpotenzial und damit die Wirtschaftlichkeit der neu konzipierten Linie 541 erhöht.

Direktfahrten zum Sankt Adelheid Gymnasium und zur Gesamtschule in Bonn-Beuel werden weiterhin im Fahrplan berücksichtigt.

#### Vorteile gegenüber dem bisherigen NVP-Konzept

- Für die Umsteiger aus Söven, Rott und Dambroich entsteht eine Verdichtung des Angebotes resultierend aus dem partiellen Halbstundentakt. Zudem ist die Verbindung ins Bonner Zentrum per Umstieg ca. fünf Minuten schneller als die heutige Direktfahrt. Direktfahrten zu den Beueler Schulen werden wie oben ausgeführt weiterhin im Fahrplan berücksichtigt.
- Die Verbindung zwischen Hennef und dem Schloss Birlinghoven bleibt bestehen (vgl. Wunsch der Stadt Hennef).
- Die Linien 537 und 541 können in Stieldorf/Vinxel unmittelbar aufeinander abgestimmt werden (vgl. Wunsch der Stadt Königswinter). Gemäß bisherigem Konzept wäre dies dagegen wegen der nicht über Thomasberg fahrenden Linie 537 verbunden mit dem Anschlussknoten Oberpleis nicht möglich. Die 537 wäre dann bei gleichzeitiger Ankunft mit der 541 in Oberpleis jeweils ca. zehn Minuten zu früh bzw. zu spät in Stieldorf/Vinxel, um Anschlüsse herzustellen.
- Die bisherige Streckenführung der Linie 537 über Thomasberg bleibt bestehen (vgl. Wunsch der Stadt Königswinter). Lediglich der Ast über Bockeroth wird abgesehen ggf. notwendiger Schulfahrten von der Linie 537 wie auch im bisherigen NVP-Konzept nicht mehr befahren. Aufgrund der direkten Verknüpfung der Linien 537 und 541 in Stieldorf/Vinxel ist seine Befahrung aber auch nicht notwendig. Bei Wunsch eines Erhaltes müsste das Angebot der neuen Linie 541 massiv eingeschränkt werden, um ein Überangebot zu vermeiden.
- Der zentrale Bereich von Birlinghoven bleibt durch die Verknüpfung der Linien 516 und 538 weiterhin an Bonn angebunden (vgl. Wunsch der Stadt Sankt Augustin).
- Die Ortslagen Birlinghoven, Dambroich, Rott und Söven erhalten durch die kombinierte Linie 516/538 tagsüber einen Halbstundentakt nach Hennef und Bonn (via Hangelar). Bislang sah der NVP-Entwurf in diesem Bereich nur einen Stundentakt vor. Für Schüler werden Direktfahrten bis zu den Schulen in Beuel angeboten.
- Da zwischen Bonn und Stieldorf nur noch die angebotsverbesserte Linie 537 verkehrt, ist die Sicherstellung einer konsequenten Vertaktung zum Halbstundentakt fahrplantechnisch auch unter Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs wesentlich einfacher möglich als bei einer Abstimmung der beiden Linien 537 und 538 (vgl. Wunsch der Stadt Bonn). Diese systematische Vertaktung kommt auch den Orten Stieldorf, Vinxel und Oelinghoven zugute.
- Die kombinierte Linie 516/538 verkehrt zukünftig als reine RSVG-Linie nur noch auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises. Damit werden organisatorische Schwierigkeiten resultierend aus den sonst notwendigen Gemeinschaftskonzessionen RSVG/SWB für beide Linien vermieden.

Gegenüber dem im Januar 2010 vorgelegten NVP-Entwurf ergeben sich zusammengefasst folgende Änderungen:

**Tabelle 1: Zusammenfassung der Änderungen gegenüber dem NVP-Entwurf**

Linie	Linienlauf	Maßnahme
344	Walbröl – Schladern	Verlängerung als TaxiBus von Rosbach über Mauel nach Schladern, um die auf diesem Abschnitt wegfallende Linie 579 zu kompensieren.
516	Hangelar – Hennef	Verknüpfung der Linien 516 und 538 zu einer neuen Linie von Hangelar über Birlinghoven und Dambroich nach Hennef. Betriebszeiten Mo-Fr 5:30-18:30 alle

		30', 18:30-21:30 alle 60', Sa 7:30-21:30 alle 60', So 9:30-21:30 alle 60'.
517	Hangelar – Meindorf	Einführung eines Halbstundentaktes zwischen 7:30 und 8:30 Uhr sowie zwischen 11:30 und 16:30 Uhr. Führung in Menden über Burgstraße und Mittelstraße.
520	Oberpleis – Thomasberg - Niederdollendorf	Nachrichtlich: Führung nur noch bis Niederdollendorf Bahnhof, sofern der angeregte Linienweg über die Friedensstraße weiterhin abgelehnt wird.
523	Uckerath – Altenkirchen	Ausweitung des Angebots als eigenwirtschaftliche Leistung durch das Unternehmen Martin Becker
531	Hennef – Winterscheid – Ruppichterath – Waldbröl	In der Hauptverkehrszeit Weiterführung von Ruppichterath bis Waldbröl, um den bestehenden Halbstundentakt Hennef – Waldbröl zu erhalten. Einführung einer zusätzlichen Schülerfahrt abseits des Linienweges zur Anbindung von Litterscheid, Stockum etc. an die Hennefer Schulen, so dass eine morgendliche Hinfahrt und zwei nachmittägliche Rückfahrten zur Verfügung stehen.
537	Bonn – Oberpleis	Ausweitung der Linie zur Kompensation der veränderten Linie 516/538 (s.o.) und zur Beibehaltung der Bedienung von Thomasberg. Das Bedienungskonzept sieht Mo-So jeweils bis 0:30 Uhr einen Stundentakt auf der Relation Bonn – Oberpleis über Thomasberg vor, wobei in Stieldorf jeweils direkte Anschlüsse auf die Linie 541 von/nach Bockerath, Düferoth und Uthweiler hergestellt werden. Mo-Fr wird das Angebot von 5:30 bis 20:30 Uhr zwischen Bonn und Stieldorf auf einen 30'-Takt verdichtet. Diese Verdichter fahren ab Stieldorf auf direktem Weg weiter nach Oberpleis.
538	Bonn – Hennef	Die Linie 538 geht in der modifizierten Linie 516 auf (s.o.).
540	Bonn – Siegburg	Verwendung der frei werdenden Liniennummer 540 für die heutige Linie 640, da für die rechtsrheinischen Linienbusse der RSVG grundsätzlich 500er-Nummern vorgesehen sind.
551	Bonn – Troisdorf	Beibehaltung der Linienführung über die Bonner Nordbrücke. Verzicht auf die Einführung eines Angebots an Sonntagen.
582	AST Hennef	Ausweitung des AST Hennef in den Raum Litterscheid/Stockum
587	AST Königswinter	Verbesserte AST-Anbindung Oberpleis – Pleiserhohn im Stundentakt

### Kalkulation der Veränderungen bei den Betriebsleistungen

Im Zuge der Umsetzung des Gesamtkonzeptes kommt es zu einer Mehrleistung im Busbereich in Höhe von ca. 265.000 km/Jahr und im TaxiBusbereich von ca. 319.000 km/Jahr. Dies entspricht im Busbereich einer Steigerung von 3,4% bezogen auf die veränderten Buslinien (von 7.794.547 km/Jahr auf 8.060.000 km/Jahr).

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

### Tabelle 2: Betriebsleistungen und deren Veränderungen nach Kommunen

Stadt/Gemeinde	Busbetriebsleistungen		TaxiBus-Betriebsleistungen	
	gemäß NVP-Entwurf	+/- gegenüber Status quo	gemäß NVP-Entwurf	erwartbarer Realwert
Bad Honnef	361.000	5.000	0	0
Eitorf	211.000	0	186.000	83.000
Hennef	1.297.000	-6.000	35.000	23.000
Königswinter	1.306.000	125.000	64.000	30.000
Lohmar	598.000	-2.000	0	0
Much	269.000	-11.000	64.000	33.000
Nk.-Seelscheid	291.000	25.000	11.000	6.000
Ruppichteroth	313.000	34.000	0	0
Sankt Augustin	1.095.000	15.000	67.000	17.000
Siegburg	1.033.000	16.000	48.000	16.000
Troisdorf	1.019.000	19.000	0	0
Windeck	267.000	45.000	325.000*	111.000*
<b>Summe</b>	<b>8.060.000</b>	<b>265.000</b>	<b>800.000</b>	<b>319.000</b>

\* Von den fahrplanmäßig angebotenen 325.000 km TaxiBus-Leistungen entfallen 239.000 km und vom erwarteten Realwert 111.000 km entsprechend 72.000 km auf die OVAG.

### Abschätzung der Auswirkungen auf die ÖPNV-Sonderumlage

Eine genaue Aussage hinsichtlich der Auswirkungen auf die Kreisumlage bzw. die ÖPNV-Sonderumlage ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da hier viele Variablen zu berücksichtigen sind. Wie bereits in der Vorlage zum NVP am 19.01.2010 ausgeführt, sind die zukünftigen Betriebsverluste der Verkehrsunternehmen jetzt noch nicht bekannt und die zukünftige Entwicklung im ÖPNV ist schwer abschätzbar (vgl. hierzu im Detail Vorlage vom 19.01.2010).

Grundlage für die folgende Betrachtung ist insofern die theoretische Annahme, dass der durchschnittliche Zuschussbedarf je Buswagenkilometer im Rhein-Sieg-Kreis konstant bleibt. Somit wäre dann zu berechnen, wie sich die ÖPNV-Mehrbelastung bzw. die allgemeine Kreisumlage entsprechend den Buswagenkilometern verändern würde.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Nahverkehrsplans für den Teilraum rechtsrheinischer Rhein-Sieg-Kreis verursachen kalkulatorische Mehrbelastungen in Höhe von insgesamt 726.000 € im Bus- und TaxiBusverkehr<sup>1</sup>. Bei den Busleistungen entstehen Mehrbelastungen in Höhe von insgesamt ca. 321.000 €, die sowohl über die ÖPNV-Sonderumlage (176.000 €) als auch über die allgemeine Kreisumlage (145.000 €) zu finanzieren wären. Hinsichtlich der voraussichtlich in Anspruch genommenen TaxiBus-Leistungen würden für den gesamten rechtsrheinischen Teilraum insgesamt Mehrkosten in Höhe von ca. 405.000 € (ÖPNV-Umlage: 220.000 €, allgemeine Kreisumlage: 185.000 €) entstehen. Die Auswirkungen auf die ÖPNV-Sonderumlage sind der **Tabelle 3** zu entnehmen.

### Tabelle 3: Kalkulatorische Mehrbelastungen der Städte und Gemeinden mit der ÖPNV-Sonderumlage

<sup>1</sup> Nach Berechnungen der RSVG entstehen bei ihr Betriebskosten in Höhe von 1,2 Mio. € und in der Spitzenzeit zusätzlicher Fahrzeugbedarf von 5 bis 6 Bussen.

	Busleistungen	ÖPNV-Umlage TaxiBusleistungen (Berechnungsbasis: Realwert Tab. 2)
<u>Kommune:</u>		
Stadt Bad Honnef	+ 3.000 €	+/- 0 €
Gemeinde Eitorf	+/- 0 €	+ 57.000 €
Stadt Hennef	- 4.000 €	+ 16.000 €
Stadt Königswinter	+ 83.000 €	+ 21.000 €
Stadt Lohmar	+ 1.000 €	+/- 0 €
Gemeinde Much	- 7.000 €	+ 23.000 €
Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	+ 17.000 €	+ 4.000 €
Gemeinde Ruppichteroth	+ 22.000 €	+/- 0 €
Stadt Sankt Augustin	+ 10.000 €	+ 12.000 €
Stadt Siegburg	+ 11.000 €	+ 11.000 €
Stadt Troisdorf	+ 12.000 €	+/- 0 €
Gemeinde Windeck	+ 30.000 €	+ 76.000 €
Summe	+ 176.000 €	+ 220.000 €

Bei dieser Betrachtung bleibt jedoch völlig außen vor, dass durch das modifizierte ÖPNV-Netz auf der anderen Seite zusätzliche Fahrgeldeinnahmen zu erwarten sind, die jedoch nicht ermittelt werden können. Insgesamt werden durch das neue Konzept entsprechende Mehreinnahmen für die Verkehrsunternehmen erwartet.

In jedem Fall sind auch Kosten für die Anmeldung, Disposition und Abrechnung der TaxiBus-Verkehre hinzuzurechnen. Synergieeffekte aus einer zentralen Struktur (auch für die AST-Verkehre) sowie gemeinhin übliche vertragliche Konditionen mit den Auftragsunternehmen ermöglichen deren Reduktion auf ein Minimum.

Über die Beschlussempfehlung des Planungs- und Verkehrsausschusses im Zuge seiner Sitzung am 22.06.2010 wird mündlich berichtet.

(Landrat)