

B e s c h l u s s v o r l a g e

für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschuss	08.06.2011	Vorberatung
Planungs- und Verkehrsausschuss	08.06.2011	Entscheidung
Kreisausschuss	27.06.2011	Vorberatung
Kreistag	27.06.2011	Entscheidung

Tagesordnungs- Punkt	Nahverkehrsplan für den Rhein-Sieg-Kreis - Sachstandsbericht und Beschlussempfehlungen zu verschiedenen Prüfaufträgen -
-------------------------	--

Beschlussvorschläge:

Empfehlung an KA/KT / Anbindung Winterscheider Mühle (Punkt 1 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss schlägt dem Kreisausschuss vor, dem Kreistag zu empfehlen, die TaxiBuslinie Litterscheid – Winterscheid – Neukirchen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 einzurichten. Der im Dezember 2010 neu eingerichtete AST-Verkehr nach Hennef wird eingestellt. Die im Dezember 2010 eingerichtete Schulfahrt an Langtagen bleibt bestehen. Die Anregungen der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid werden im weiteren Verfahren in Zusammenarbeit mit der RSVG geprüft und wenn möglich realisiert.

Königswinter: Führung der Linie 520 wieder über den Bahnübergang Heisterbacher Straße bis Bahnhof Königswinter (Punkt 2.1 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Führung der Linie 520 über den Bahnübergang Heisterbacher Straße bis Bahnhof Königswinter ab.

Königswinter: Führung der Linie 520 wieder über den Bahnübergang Heisterbacher Straße bis Bahnhof Königswinter und Einführung eines Zeitpuffers von ca. 15 Minuten Wartezeit vor dem Bahnübergang (Punkt 2.2 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Einführung eines Zeitpuffers von ca. 15 Minuten Wartezeit vor dem Bahnübergang ab

Königswinter: Abbindung der Linie 541 in Höhe Grüner Weg (Punkt 2.3 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Abbindung der Linie 541 in Höhe Grüner Weg ab.

Königswinter: Führung der Linie 520 über die Cäsariusstraße (Punkt 2.4 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Führung der Linie 520 über die Cäsariusstraße ab.

Königswinter: Vertaktung der Linie 521 mit den Schulanfangs- und Endzeiten (Punkt 2.5 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt sowohl den früher einsetzenden 20'-Takt als auch die Einrichtung zusätzlicher Fahrten im Zeitraum zwischen 12 und 15 Uhr vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage ab.

Königswinter: Führung der Linie 537 alle 60 Minuten über Rauschendorf (Punkt 2.6 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Führung der Linie 537 alle 60 Minuten über Rauschendorf ab.

Königswinter: Vertaktung der Linie 541 mit der Linie 537 in Stieldorf sowie den Linien 62 und 66 in Oberkassel verbessern, Vertaktung der Linie 521 mit der Linie 66 verbessern (Punkt 2.7 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und lehnt zusätzliche Fahrten der Linie 521 (vgl. Pkt. 2.5) ab.

Königswinter: Verlängerte Bedienung der Linie 541 in den Abendstunden (Punkt 2.8 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss stimmt der Einführung von drei zusätzlichen TaxiBus-Fahrtenpaaren zwischen Königswinter Bhf. und Oberpleis, freitags und samstags in den Abendstunden, zu.

Königswinter: Anbindung von Pleiserhohn per TaxiBus statt AST (Punkt 2.9 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Einführung eines TaxiBusses Zwischen Oberpleis und Pleiserhohn ab.

Angebot entlang der Pleistalstraße (Punkt 3 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die planerisch sinnvolle Lösung für eine ganztägige Wiedereinrichtung der Verbindung Siegburg – Oberpleis montags bis freitags im Stundentakt durch Verlängerung von Kurzfahrten der Linie 512 (neue Bezeichnung: 513) verbunden mit der gleichzeitigen Abbildung aller Fahrten der Linie 535 in Sankt Augustin Markt und fahrplanmäßige Abstimmung der Linien 513 und 535 zwischen Oberpleis und Niederpleis zum 30'-Takt vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage ab.

Linienetzoptimierung im Raum Hangelar/Beuel-Ost (Punkt 5.1 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Abstimmung zur Optimierung der Linienführung der Linien 516 und 517 sowie die Verbindungen von/nach Beuel-Ost entsprechend dem in der Vorlage unter Punkt 5.1 vorgestellten Planungskonzept mit den Städten Bonn und Sankt Augustin unter Einbindung der Verkehrsunternehmen fortzuführen und anschließend dem Planungs- und Verkehrsausschuss eine einvernehmliche Vorzugslösung unter dem Vorbehalt der Kostenneutralität vorzulegen.

Abendverkehr auf der Linie 517 (Punkt 5.2 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss stimmt der Einrichtung von fünf Abendfahrten auf der Linie 517 zwischen Hangelar-Mitte und Niederpleis Schulzentrum an Freitagen und Samstagen als TaxiBus zu.

TaxiBus-Direktverbindungen zwischen den Gemeinden Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichterath, Windeck und Eitorf (Punkt 6 der Erläuterungen)

Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Aufgrund des erwarteten hohen finanziellen Aufwands bei geringem Nutzen wird von der Einführung neuer TaxiBus-Linien zwischen den Gemeinden Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichterath, Windeck und Eitorf zum jetzigen Zeitpunkt abgesehen.

Vorbemerkungen:

In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 06.04.2011 hat die Verwaltung über die anstehenden Fahrplananpassungen zum 12.06.2011 (kleiner Fahrplanwechsel) berichtet. Im Nachgang zu dieser Sitzung wurden mit Datum vom 04.05.2011 die ebenfalls zum 12.06.2011 umzusetzenden Fahrplananpassungen auf den Linien SB 56, 576 und 577 (Busverkehr Siegburg – Heide/Inger/Birk – Neunkirchen-Seelscheid – Much) den Fraktionen zugeleitet.

Im Folgenden werden nun auf der Grundlage der Begleitbeschlüsse des Planungs- und Verkehrsausschusses vom 22.06.2010 und diverser Prüfaufträge aus den folgenden Sitzungen diese dargestellt. In diesem Zusammenhang wird auch noch eine umfangreiche Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises mit dreizehn Änderungsvorschlägen des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Königswinter vom 23.03.2011 behandelt.

Sofern hier jetzt weitere Angebotsanpassungen für Bus und TaxiBus beschlossen werden, werden diese frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 realisiert.

In den Erläuterungen sind folgende Einzelaspekte enthalten:

1. **Anbindung Winterscheider Mühle**
2. **Einzelmaßnahmen in Königswinter**
3. **Angebot entlang der Pleistalstraße**
4. **ÖPNV-Anbindung für das Hennefer Innenstadt-Wohngebiet, die Fachklinik Gut Zissendorf und das Gewerbegebiet Hennef-West**
5. **Busnetz im Raum Hangelar / Beuel-Ost**
6. **Taxi-Bus-Direktverbindungen zwischen den Gemeinden Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichterath, Windeck und Eitorf**
7. **Nutzung der TaxiBusse im Rhein-Sieg-Kreis**

Der aktuelle Planungsstand sowie Beschlussempfehlungen für die einzelnen Punkte werden im Folgenden spezifiziert.

Erläuterungen:

1. Führung der Buslinie 531 – Alternativplanungen zur Anbindung der Haltestelle „Winterscheider Mühle“

In der Planungs- und Verkehrsausschusssitzung am 06.04.2011 wurden die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten intensiv diskutiert und die Ergebnisse der Fahrgasterhebung vorgestellt. Im Rahmen der Diskussion wurden weitere Prüfaufträge zu den vorliegenden Kostenschätzungen erteilt. Hierzu hat die RSVG inzwischen die erste Kostenschätzung zur Variante 6 verifiziert.

Die Variante 6 (über Kirchstrasse zur Haltestelle Winterscheider Mühle und zurück, keine direkte Bedienung von Hatterscheid-Ort) wurde planerisch überarbeitet und ein Dienstplan erstellt. Danach reduzieren sich die ursprünglich geschätzten 50.000 € Mehraufwand pro Jahr auf ca. 37.000 € pro Jahr.

Bei der Variante 4 (Bedienung Winterscheider Mühle und Hatterscheid) wird weiterhin von einem jährlichen Mehraufwand in Höhe von ca. 100.000 € ausgegangen, da sich der Linienweg erheblich verlängert und sich auch die Fahrzeit je Fahrt und Richtung um 6 Minuten erhöht. Es handelt sich nach wie vor um eine Schätzung ohne die Hinterlegung eines Dienstplanes aber unter Mitberücksichtigung des Einsatzes eines zusätzlichen, umlauferhöhenden Busses.

Die Kosten für die Neueinrichtung einer TaxiBus-Linie Litterscheid – Winterscheid – Neunkirchen werden bei einer 30%igen Nutzung auf rd. 36.000 / Jahr geschätzt.

Der Rat der Gemeinde Ruppichteroth hat in seiner Sitzung am 23.05.2011 in der Sache folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

„Dem Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises wird vorgeschlagen:

- a) Den bisherigen Linienweg der Buslinie 531 mit einer neu einzuführenden Taxibuslinie umzusetzen (= Hennef – Bröl – Winterscheid – Hatterscheid – Tanneck – Derebachtal – Hänscheid usw. - . mit zusätzlichem Taxibusverkehr zwischen Litterscheid über Winterscheid nach Neunkirchen)*
- b) Der im Rahmen der Sondervereinbarung bezüglich der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes eingeführten Sonder-AST-Verkehr zwischen Litterscheid und Hennef soll ab Änderung des Linienweges bzw. ab Einführung der Taxibuslinie eingestellt werden. Der reguläre AST-Service bleibt weiterhin bestehen.*
- c) Die zusätzlich eingeführte Schüleronderfahrt nach der achten Stunde soll erhalten bleiben.“*

Die Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid begrüßt mit Schreiben vom 18.05.2011 die Einrichtung der TaxiBuslinie Neunkirchen - Winterscheid – Winterscheider Mühle – Litterscheid. Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme der Gemeinde vom 15.04.2010 aus dem Verfahren zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans verwiesen und folgendes ausgeführt:

„- Verbindung zwischen Winterscheid und Neunkirchen

Eine Vielzahl von Schülerinnen und Schüler aus dem Raum Winterscheid besuchen die Schulen in Neunkirchen. Dabei handelt es sich um die Realschule, das Gymnasium (Antonius Kolleg) und das Berufskolleg. Aus diesem Grund kommt einer ÖPNV-Verbindung als öffentliche Buslinie zwischen (Litterscheid) – Winterscheid – Neunkirchen besondere Bedeutung zu und ist alleine aus dieser Sicht unverzichtbar.

Die Bus-Verbindung wäre so zu gestalten, dass von Mo – Fr um 7:30 Uhr die Ankunft Hauptschule/Realschule und um 13:12 Uhr und um 15:35 Uhr die Abfahrt von der

Hauptschule/Realschule in Neunkirchen erfolgt.

Davon kommen nach Aussage des Familienamtes der Gemeinde 50 Schülerinnen und Schüler in den Genuss, 10 Schülerinnen und Schüler, welche aus den Ortschaften Rose – Hatterscheid kommen (siehe Schulbusfahrplan Bus 4) können mit dieser ÖPNV-Linie nicht bedient werden. Schülerspezialverkehr wäre hier weiterhin erforderlich.

Im den übrigen Zeiten wird die Bedienung der Linie mittels TaxiBus begrüßt.“

Der Wunsch der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid würde faktisch eine Teilintegration des bestehenden Schülerspezialverkehrs (freigestellter Schülerverkehr) in die neue TaxiBuslinie bedeuten. Hierbei ist klar, dass zu den o.g. Zeiten aus Kapazitätsgründen ein Bus für die Bewältigung des Schülerverkehrs eingesetzt werden muss. Des Weiteren muss der Fahrplan der Linie 531 hinsichtlich der Anschlussverknüpfungen gesetzt werden; d.h. die gewünschten Fahrzeiten zur Bedienung der Schulen können so nicht exakt umgesetzt werden und zudem müssen die betroffenen Fahrgäste in Winterscheid zukünftig umsteigen.

- ➔ **Beschlussempfehlung zu Punkt 1: Die TaxiBuslinie Litterscheid – Winterscheid – Neunkirchen wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 eingerichtet. Der im Dezember 2010 neu eingerichtete AST-Verkehr nach Hennef wird eingestellt. Die im Dezember 2010 eingerichtete Schulfahrt an Langtagen bleibt bestehen. Die Anregungen der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid werden im weiteren Verfahren in Zusammenarbeit mit der RSVG geprüft und wenn möglich realisiert.**

2. Einzelmaßnahmen in Königswinter

Der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Königswinter hat am 23.03.2011 eine umfangreiche Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit dreizehn Änderungsvorschlägen verabschiedet (**vgl. Anhang 1**). Die Stellungnahme der Verwaltung und die Beschlussempfehlungen werden für jeden Änderungsvorschlag einzeln unter folgendem Punkt aufgeführt:

2.1) Linie 520 wieder über den Bahnübergang Heisterbacher Straße bis Bahnhof Königswinter

Durch die neue Endstation der Linie 520 am Bahnhof Niederdollendorf hat sich deren Pünktlichkeit enorm verbessert. Vorher gab es aufgrund langer Schrankenschließzeiten am Bahnhof Heisterbacher Straße regelmäßige Verspätungen in Größenordnungen von 15 bis 20 Minuten. Die Anschlüsse zur Linie 66 von und nach Bonn, zum SPNV von und nach Köln sowie in Oberpleis zu den anderen Buslinien können nun im Gegensatz zu vorher sicher eingehalten werden. Der Verwaltung liegen positive Kundeneingaben zum neuen Fahrplan der Linie vor. Aus diesem Grund wird von einer Veränderung nachdrücklich abgeraten.

- ➔ **Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Führung der Linie 520 über den Bahnübergang Heisterbacher Straße bis Bahnhof Königswinter ab.**

2.2) Wie 2.1), aber mit Zeitpuffer von ca. 15 Minuten Wartezeit vor dem Bahnübergang

Durch den angeregten Zeitpuffer zzgl. der Fahrzeit einer Rückverlängerung bis Königswinter Bahnhof würde sich die Umlaufzeit der Linie 520 um 48 Minuten pro Kurs verlängern. Beim gegebenen Fahrplanangebot würde dies zu einem Mehrbedarf von drei Bussen führen. Das Königswinterer Zentrum wäre gleichzeitig mit einem Umstieg in die Stadtbahnlinie 66 in Oberdollendorf ca. 20 Minuten schneller erreichbar als bei einem Verbleiben im Bus. Die Vorteile für einzelne Fahrgäste stehen aus Sicht der Verwaltung in keinerlei Relation zum Aufwand.

- ➔ **Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Einführung eines Zeitpuffers von ca. 15 Minuten Wartezeit vor dem Bahnübergang ab.**

2.3) Abbindung der Linie 541 in Höhe Grüner Weg

Durch eine Abbindung der Linie 541 in Höhe Grüner Weg ist es nicht möglich, ein Fahrzeug einzusparen, da die verbleibende im Stundentakt verkehrende Linie immer noch mehr als 60 Minuten für den Hin- und Rückweg benötigen würde. Ein wesentlicher Spareffekt wäre damit nicht erzielbar, da die eingesparte Fahrzeit nur zu Standzeit am Grünen Weg umgewandelt werden könnte. Auf der anderen Seite würden die Haltestellen Niederdollendorf Fähre, Schönsitzstraße und Rheinau nicht mehr angefahren werden. Insgesamt wären von einer derartigen Verkürzung ca. 230 Fahrgäste pro Tag negativ betroffen. Die Nachteile überwiegen die geringen Einsparpotenziale aus Sicht der Verwaltung bei Weitem.

- ➔ **Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Abbindung der Linie 541 in Höhe Grüner Weg ab.**

2.4) Führung der Linie 520 über die Cäsariusstraße

Die Führung der Linie 520 über die Cäsariusstraße wurde bereits in der Abstimmung des Nahverkehrsplans aufgrund hoher Betriebskosten bei geringem Fahrgastnutzen verworfen. Die Führung der Linie 520 mit dem aktuellen Fahrtenangebot bis zum Bahnhof Königswinter würde zu einer Mehrleistung von rd. 173.000 km/a führen.

- ➔ **Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Führung der Linie 520 über die Cäsariusstraße ab.**

2.5) Vertaktung der Buslinie 521 mit den Schulanfangs- und endzeiten, durchgehender 30-Minuten-Takt

Bei der Buslinie 521 ist *entweder* eine Vertaktung *oder* eine Abstimmung mit den Schulanfangs- und endzeiten möglich. Der 30-Minuten-Takt steht allerdings im Widerspruch zu Punkt 2.7 (Vertaktung der Buslinie 521 mit der Stadtbahnlinie 66), da die Stadtbahnlinie 66 im 20-Minuten-Takt verkehrt. Er wird daher nicht empfohlen.

Auf der anderen Seite ist das Angebot der Linie 521 zwischen ca. 12 und 15 Uhr aufgrund der Berücksichtigung der Schulschlusszeiten aktuell nicht konsequent mit der Linie 66 verknüpft. Zudem gibt es in diesem Zeitraum Bedienungslücken von bis zu 90 Minuten, die nicht im Sinne der Grundbedienungsstandards des Nahverkehrsplans sind. Zur Verbesserung der Situation könnte der nachmittags bereits bestehende 20-Minuten-Takt früher einsetzen, um bereits zu den Schulschlusszeiten ein verdichtetes Angebot bereitstellen zu können. Ab Oberpleis würde dann der 20-Minuten-Takt um 12.03 Uhr (+6 Fahrten), ab Königswinter um 12.36 Uhr (+5 Fahrten) beginnen. Dies führt zu einer Mehrleistung von ca. 30.000 km/a.

Alternativ könnten zumindest die Grundbedienungsstandards gewährleistet werden, indem zwischen 12 und 15 Uhr die für den Schülerverkehr nötigen Fahrten zusätzlich zum stündlichen Grundtakt angeboten werden. Dafür wären an Schultagen vier zusätzliche Fahrten erforderlich (Mehrleistung von ca. 11.000 km/a).

- ➔ **Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt beide Alternativplanungen vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage ab.**

2.6) Linie 537 alle 60 Minuten über Rauschendorf (statt Direktfahrten)

Auf dem betroffenen Streckenstück verkehrt heute die Linie 541. Die wirtschaftlich tragfähige Auslastung dieser Linie wird dadurch sichergestellt, dass mehrere Verkehrsrelationen gebündelt werden (z.B. Rauschendorf – Bonn mit Umsteigen, Stieldorf – Königswinter direkt u.a.). Abseits der Hauptverkehrszeiten ist die Nachfrage auf der Linie 541 dennoch vergleichsweise gering, wie eine Vollerhebung an zwei Schultagen im März 2011 bestätigt hat. So weisen von insgesamt 33 Fahrten 21 weniger als 15 Fahrgäste im gesamten Streckenverlauf auf.

Würde man den Abschnitt Stieldorf – Rauschendorf – Oberpleis wieder mit der Linie 537 bedienen, würden bis zu 350 Fahrgäste der Linie 541 verloren gehen (bei einer Liniengesamtnachfrage von 604 Fahrgästen pro Tag). In den Nebenverkehrszeiten würde für die Linie 541 kein ausreichendes Fahrgastpotenzial mehr bestehen, so dass abseits der Zeiträume ca. 6-9 Uhr und 13-17 Uhr alle Fahrten eingestellt werden müssten.

Auf der anderen Seite werden die Anschlüsse zwischen den Linien 537 und 541 inzwischen gesichert abgewartet. Durch neue Fahrzeiten auf der Linie 537 ab Sommer 2011 wird sich die Situation zusätzlich entspannen. Im Gegensatz zum Zeitraum unmittelbar nach dem Fahrplanwechsel geht die Verwaltung daher davon aus, dass die Übergänge zwischen den Linien 537 und 541 nun sicher funktionieren. Kundeneingaben, dass dies nicht der Fall ist, liegen nicht mehr vor. Von einer Führung der Linie 537 über Rauschendorf wird vor diesem Hintergrund abgeraten.

➔ Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Führung der Linie 537 alle 60 Minuten über Rauschendorf ab.

2.7) Vertaktung der Linie 541 mit der Linie 537 in Stieldorf sowie den Linien 62 und 66 in Oberkassel verbessern, Vertaktung der Linie 521 mit der Linie 66 verbessern

Die Abstimmung der Linien 537 und 541 in Stieldorf wird bereits ab Sommer 2011 verbessert. Die Linie 537 erhält dabei in Fahrtrichtung Bonn – Oberpleis eine um 8 Minuten frühere Abfahrt in Bonn Hbf. Dadurch wird die Anschlussübergabe in Stieldorf auch bei Verkehrsunregelmäßigkeiten sichergestellt.

Die Linie 541 ist bereits mit den Linien 62 und 66 abgestimmt. Von Oberpleis kommend erreichen die Busse Oberkassel Süd abgesehen von schulzeitbedingten Abweichungen zur Minute 31, die Weiterfahrt nach Bonn erfolgt mit der Linie 66 zur Minute 35 oder alternativ mit der Linie 62 zur Minute 40. In der Gegenrichtung kommen die Linie 66 zur Minute 17 (nur Hauptverkehrszeit) und die Linie 62 zur Minute 22 in Oberkassel Süd an, die Linie 541 fährt zur Minute 26 ab.

Änderungen der Taktlage der Linie 541 führen dazu, dass die Anschlüsse zu den anderen Buslinien in Oberpleis und zur Linie 537 in Stieldorf verlängert werden oder ganz verloren gehen. Auf der anderen Seite entsteht in Oberkassel Süd kein wesentlicher Vorteil durch eine veränderte Taktlage der Linie 541, da die Stadtbahnen während der Hauptverkehrszeiten dort alle 5 Minuten abfahren und somit jede gewählte Taktlage ähnliche Anschlüsse gewährt.

Die Grundtaktlage der Linie 521 ist bereits optimal mit der Linie 66 abgestimmt. Sie erreicht die Haltestelle Clemens-August-Straße von Oberpleis kommend zu den Minuten 02, 22 und 42, die Abfahrt der Linie 66 nach Bonn erfolgt zu den Minuten 07, 27, 47. In der Gegenrichtung kommt die Linie 66 aus Bonn zu den Minuten 15, 35 und 55 an, die Linie 521 fährt zu den Minuten 19, 39 und 59 ab. Lücken in dieser Abstimmung bestehen jedoch im Zeitraum zwischen 12 und 15 Uhr, die geschlossen werden können (vgl. Punkt 2.5).

➔ Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und lehnt zusätzliche Fahrten der Linie 521 (vgl. Pkt. 2.5) ab.

2.8) Verlängerte Bedienung der Linie 541 in den Abendstunden

Bislang verlässt die Linie 541 an allen Wochentagen Oberpleis letztmals um 20.22 Uhr und Königswinter letztmals um 21.29 Uhr. Diese letzten Fahrten sind werktags durchschnittlich mit fünf bzw. vier Fahrgästen besetzt, davon je zwei aus dem Bereich Rauschendorf/Bockeroth/Uthweiler. Aufgrund dieser sehr schwachen Nachfrage wird eine Ausweitung des Busangebotes aktuell nicht empfohlen. Stattdessen wird vorgeschlagen, freitags und samstags ein neues Angebot per TaxiBus bis gegen Mitternacht im Stundentakt einzuführen, d.h. drei zusätzliche Fahrtenpaare. Bei hoher Inanspruchnahme kann dieses ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in einen regulären Busverkehr umgewandelt werden. TaxiBus-Fahrten auch an den anderen Abenden sind derzeit nicht möglich, da das beauftragte Taxiunternehmen nur am Wochenende späte Fahraufträge entgegen nimmt. Die zusätzlichen Fahrten verursachen je nach Inanspruchnahme Kosten in einer Größenordnung von 4.000 € (25% Nutzung) bis 8.000 € (50% Nutzung) pro Jahr. Das Angebot führt auch dazu, dass freitags und samstags alle abendlichen Fahrten der Linie 537 aus Bonn kommend in Stieldorf Anschluss an weiterführende TaxiBus-Fahrten der Linie 541 erhalten.

➔ **Beschlussempfehlung: Einführung von drei zusätzlichen TaxiBus-Fahrtenpaaren freitags und samstags in den Abendstunden**

2.9) ganztägige Wiedereinrichtung der direkten Busverbindung Oberpleis – Siegburg

Vgl. hierzu die Thematik „Angebot entlang der Pleistalstraße“ im folgenden Punkt 3.

➔ **Beschlussempfehlung zu Punkt 2.9: Gemäß Punkt 3.**

2.10) Anbindung von Pleiserhohn per TaxiBus statt AST

Pleiserhohn wird aktuell morgens mit zwei Busfahrten nach Oberpleis und nachmittags mit vier Busfahrten aus Oberpleis angebinden. Damit wird der Schülerverkehr abgedeckt. Dazu kommt das stündlich verkehrende AST, welches auch benachbarte Ortschaften wie Niederbuchholz, Eisbach, Rübhausen und Pützstück anfährt. Bei entsprechender Anmeldung werden dabei Fahrgäste mit verschiedenen Zielen zusammen befördert, wobei die Fahrroute aufgrund der beim AST nicht vorhandenen Linienbindung flexibel gewählt werden kann.

Grundsätzlich ist eine *Umwandlung* des AST-Verkehrs in einen TaxiBus-Verkehr möglich. Eine *Aufrechterhaltung* des AST bei zusätzlicher Einführung eines TaxiBusses kann von der Verwaltung aus zwei Gründen dagegen nicht befürwortet werden. Erstens konterkariert dies das Ziel, mit flexiblen Verkehrsmitteln möglichst mehrere Fahrgäste gemeinsam zu befördern. Vielmehr besteht die Gefahr, dass AST und TaxiBus in gleichen Zeitlagen für ähnliche Relationen bestellt werden, so dass sich der Betriebsaufwand im Vergleich zum heutigen Zustand verdoppeln würde. Zweitens würde eine derartige Konstellation dazu führen, dass der Unternehmer ein zusätzliches Fahrzeug für den Fall einer gleichzeitigen Bestellung von AST und TaxiBus vorhalten müsste.

Auf der anderen Seite können nicht alle heute per AST bedienten Ortschaften sinnvoll in den Linienweg einer potenziellen TaxiBus-Linie integriert werden. Die Verwaltung sieht daher den bestehenden AST-Verkehr als die bessere Lösung an.

➔ **Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die Einführung eines TaxiBusses zwischen Oberpleis und Pleiserhohn ab.**

2.11) Verbesserung der AST- und TaxiBus-Bedienung hinsichtlich der Zuverlässigkeit

Die Bereitstellung eines zuverlässigen Angebotes obliegt dem Konzessionsträger, in diesem Falle der RSVG. Direkt nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 kam es zu starken Zuverlässigkeitsproblemen. Inzwischen wurde hier nachgebessert.

➔ **Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.**

2.12) Überarbeitung der Tarifstruktur im Bereich Oberkassel

Die Linie 541 durchquert in Oberkassel über ein kurzes Stück Bonner Stadtgebiet. Fahrten aus Königswinter nach Königswinter über Oberkassel können daher nicht zum Innerortstarif erfolgen, sondern erfordern einen grenzüberschreitenden Fahrschein. Ähnliche Strukturen finden sich auch anderswo im VRS-Gebiet. Die Verwaltung hat Sonderlösungen ausgelotet, jedoch keinen Konsens mit den anderen Beteiligten erreichen können. So lehnt die SWB eine Sonderlösung im Bereich Oberkassel aufgrund befürchteter Einnahmeverluste ab. Der VRS ist jedoch nur bei Einstimmigkeit aller Beteiligten bereit, Abweichungen von der übergeordneten Prämisse „eine Stadt – ein Preis“ zuzulassen.

→ Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

2.13) Überprüfung der Busverbindungen aus dem östlichen Königswinterer Bergbereich (Berghausen / Eudenbach) und Oberpleis in den Talbereich, besonders im Schülerverkehr

Die Busverbindungen aus dem östlichen Königswinterer Bergbereich (Berghausen / Eudenbach) und Oberpleis in den Talbereich wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 erheblich verbessert. So verkehren die Linien 520 und 521 nun ganztags bzw. während der Hauptverkehrszeiten im starren 20-Minuten-Takt anstelle jeweils ein bis zwei Fahrten pro Richtung. Die Abstimmung der Buslinien in Oberpleis untereinander wurde mit der Einrichtung des Taktknotens Oberpleis erstmals systematisiert, so dass für alle Umsteiger kurze Übergangszeiten entstehen. Auf der Linie 536/539 in den Raum Eudenbach wurde das Angebot ebenfalls wesentlich ausgeweitet (vorher je 12 Fahrten von und nach Oberpleis, heute je 17). Weitere Verbesserungen werden derzeit nicht empfohlen.

→ Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

3. Angebot entlang der Pleistalstraße

Mit dem neuen Bedienungskonzept für die Linien 512 und 535 wurde das Angebot auf der Pleistalstraße im Raum Schmerbroich/Birlinghoven auf tagesdurchgängig zwei Fahrten pro Stunde reduziert. Gemäß dem ursprünglichen Planungskonzept war jedoch vorgesehen, beide Linien im Stundentakt von und nach Siegburg zu führen und zeitlich möglichst weit zu entzerren, um zumindest einen angenäherten Halbstundentakt in der Relation Siegburg – Birlinghoven anbieten zu können (vorher gab es je nach Verkehrszeit zwei bis vier Fahrten pro Stunde und Richtung). Erst im Rahmen des Abstimmungsprozesses wurde darüber hinaus beschlossen, die Linie 535 abseits der Hauptverkehrszeiten an der Haltestelle Sankt Augustin Markt abzubinden. Dadurch verkehrt zwischen Siegburg und Birlinghoven in den Neben- und Schwachverkehrszeiten nun nur noch die Linie 512 im Stundentakt (Taktverstärker der Linie 512 enden bereits in Niederpleis). Ebenso ist die Verbindung Siegburg – Oberpleis dann nur noch mit Umsteigen gegeben.

Zur Beurteilung der Fahrzeugauslastung wurde im März 2011 an zwei Tagen eine Vollerhebung auf allen Langfahrten der Linie 512 zwischen Siegburg und Ittenbach sowie in der Gegenrichtung durchgeführt. Hinsichtlich der Kapazität ist die aktuelle Lösung danach tragfähig. Zu den Zeiten, in denen die Linie 535 nicht nach Siegburg durchfährt, sind die Fahrten der Linie 512 mit maximal 36 Fahrgästen besetzt. Wenig tragfähig ist hingegen der Entfall der Direktverbindung Siegburg – Oberpleis in den Nebenverkehrszeiten. Dies liegt vor allem darin begründet, dass Oberpleis als Primärknoten des ÖPNV-Netzes im südlichen Kreisgebiet fungiert. Gleichzeitig sind von Oberpleis die Umsteigemöglichkeiten im übergeordneten ÖPNV-Knoten Siegburg nicht mehr direkt erreichbar. Viele Fahrrelationen sind dadurch nur noch mit zwei- oder gar dreimaligem Umsteigen möglich.

Auf der anderen Seite enthält der nun gültige Fahrplan betriebliche Optimierungspotenziale. Die Abbildung der Linie 535 führt theoretisch dazu, dass die Linie im Stundentakt mit nur einem Fahrzeug bedient werden kann. Dieser Effekt kann aufgrund der Aufrechterhaltung einiger durchgehender Fahrten in der Spitzenstunde bislang jedoch nicht erreicht werden. Ferner haben einige der bestehenden Kurzfahrten der Linie 512 (Siegburg – Niederpleis) sehr lange Pausenzeiten in Niederpleis, die aufgrund der Anschlussabstimmung auf die S-Bahn in Siegburg nicht verkürzt werden können.

Vorstellbar wäre eine Angebotsmodifizierung, die aber zu einer Steigerung der Kilometerleistung und einer Verbesserung der Angebotsqualität führen würde durch die gleichzeitig jedoch der Fahrzeugeinsatz optimiert werden könnte.

- Die montags bis freitags angebotenen stündlichen Kurzfahrten der Linie 512 Niederpleis an Minute 35, Niederpleis ab Minute 23 könnten unter der neuen Bezeichnung 513 bis Oberpleis verlängert werden. Dadurch würde die Direktverbindung zwischen Siegburg und Oberpleis ganztägig wiederhergestellt. Gleichzeitig wäre die neue Linie 513 so in den Anschlussknoten Oberpleis eingebunden. Darüber hinaus ergäbe sich zwischen Siegburg und Alt-Niederpleis, Schmerbroich sowie Birlinghoven montags bis freitags ein 20'/40'-Takt statt dem aktuellen 60'-Takt. Die Verlängerung wäre ohne Fahrzeugmehrbedarf möglich, da es zu einer Umwandlung (bezahlter) Standzeit in Fahrzeit kommen würde.
- Die Linie 535 würde stattdessen grundsätzlich nur noch zwischen Sankt Augustin Markt und Oberpleis verkehren. Dadurch würde der Fahrzeugeinsatz auf der Linie 535 optimiert, so dass die Linie im Stundentakt mit einem Bus bedient werden könnte. Montags bis freitags sollte der Fahrplan zudem um 30 Minuten gedreht werden, so dass zusammen mit der neuen Linie 513 ein 30'-Takt zwischen Oberpleis, Uthweiler, Dambroich, Birlinghoven und Schmerbroich entstehen würde. Die morgendliche Schülerfahrt zum Schulzentrum Menden müsste bestehen bleiben.

Bei einer Verlängerung der Linie 512 fielen montags bis freitags 15 zusätzliche Fahrtenpaare Niederpleis – Oberpleis an (ca. 80.000 km/a). Auf der Linie 535 würden im Gegenzug montags bis freitags 6,5 Fahrtenpaare entfallen (ca. -10.000 km/a). Berechnet auf der Basis der Zahlen aus dem Haushaltsplanentwurf für das Jahr 2011 beträgt der Wgkm-Preis des Busverkehrs 1,4266 €. Hieraus ergibt sich ein Aufwandsdeckungsfehlbetrag von ca. 100.000 €. Nach dem geltenden ÖPNV—Finanzierungsschlüssel entfallen hiervon 55% auf die ÖPNV-Mehrbelastung, welche in diesem Fall zu je 50% von der Städten Sankt Augustin und Königswinter zu übernehmen wären. Die verbleibende Summe in Höhe von ca. 45.000 € /a würde über die allgemeine Kreisumlage auf alle Städte und Gemeinden umgelegt.

Diese Berechnung berücksichtigt jedoch nicht die Optimierungspotenziale resultierend aus dem wesentlich besseren Personalwirkungsgrad. Bei Annahme eines Kostensatzes von 0,80 €/Wagenkm nur für Treibstoff und fahrleistungsabhängige Fahrzeugwartung ergäben sich Mehrkosten von 56.000 €/a (zusätzliche Einnahmen nicht berücksichtigt).

- ➔ **Beschlussempfehlung: Der Planungs- und Verkehrsausschuss lehnt die planerisch sinnvolle Lösung für eine ganztägige Wiedereinrichtung der Verbindung Siegburg – Oberpleis montags bis freitags im Stundentakt durch Verlängerung von Kurzfahrten der Linie 512 (neue Bezeichnung: 513) verbunden mit der gleichzeitigen Abbildung aller Fahrten der Linie 535 in Sankt Augustin Markt und fahrplanmäßige Abstimmung der Linien 513 und 535 zwischen Oberpleis und Niederpleis zum 30'-Takt vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage ab.**

4. ÖPNV-Anbindung für das Hennefer Innenstadt-Wohngebiet, die Fachklinik Gut Zissendorf und das Gewerbegebiet Hennef-West

Im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Rhein-Sieg-Kreis wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob und wie das Hennefer Innenstadt-Wohngebiet, die Fachklinik Gut Zissendorf und Gewerbegebiet Hennef-West an den ÖPNV angeschlossen werden kann.

Die Verwaltung hat in enger Abstimmung mit der Stadt Hennef zur Bedarfsermittlung und zur Planung des Angebotes die im Gewerbegebiet ansässigen Betriebe im März 2011 schriftlich befragt. Von den ca. 80 Betrieben haben 13 Betriebe mit insgesamt 464 Beschäftigten (ca. 17% Rücklauf) geantwortet. Von diesen 13 Betrieben haben lediglich 5 Interesse an einer ÖPNV-Verbindung geäußert. Das Gesamtergebnis wurde am 16.05.2011 der Stadtverwaltung Hennef vorgestellt und diskutiert. Es bestand Einigkeit dahingehend, dass die Einführung einer TaxiBus-Linie aufgrund der geringen Resonanz nicht mehr weiterverfolgt wird. Seitens der Stadt Hennef wurde jedoch angeregt zu prüfen, ob und wie das bestehende AST-Angebot in dem zentrumsnahen Wohngebiet zwischen der Frankfurter Straße, A 560 und Sieg verbessert werden kann. Es wurde vereinbart, dass der Rhein-Sieg-Kreis die aktuellen Nachfragedaten des bestehenden AST-Angebotes auswertet und diese dann der Stadt Hennef zur Verfügung stellt. Darüber hinaus wird der Rhein-Sieg-Kreis ein Informationspapier erarbeiten in dem die Unterschiede zwischen den beiden Systemen AST und TaxiBus dargestellt werden.

Alle Informationen (Ergebnis der Befragung und Auswertung der AST-Daten und das Informationspapier) werden nach der Sommerpause im Planungsausschuss der Stadt Hennef vorgestellt und beraten.

Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

5. Busnetz im Raum Hangelar / Beuel-Ost

5.1 Planung zur weiteren Liniennetzoptimierung

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde in den Bereichen Hangelar und Niederberg das Angebot der vorhergehenden Linien 516, 517, 518, 529 und 538 neu geordnet und in den neu geführten Linien 516 und 517 sowie der im Linienweg unveränderten Linie 529 zusammengefasst. Diese Maßnahme war insofern ein erster Umsetzungsschritt, als dass in der Aufstellung des Nahverkehrsplans diskutierte weitergehende Planungsvorstellungen nicht realisiert werden konnten. Diese Vorstellungen betreffen zum einen die lokalen Führungen der Linien und zum anderen die interkommunale Vernetzung der Linien über die benachbarte Bonner Stadtgrenze.

Die Verwaltung hat in enger Abstimmung mit der Stadt Sankt Augustin und der Stadt Bonn ein Planungskonzept für eine mögliche Weiterentwicklung des Busnetzes im Bereich Hangelar / Bonn-Beuel-Ost erarbeitet. Dieses findet sich in **Anhang 2**. Zur besseren Orientierung werden die Planungen dort für die beiden Teilaspekte „Lokale Anbindung Niederberg“ und „Grenzüberschreitende Verbindungen Hangelar / Beuel-Ost“ separat dargestellt. Die Planung trägt dabei auch folgendem Beschluss aus der ersten gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 28.01.2011 Rechnung:

„Die Verwaltungen des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn werden beauftragt, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass in Zukunft die grundsätzlichen Überarbeitungen und Beschlussfassungen über die Nahverkehrspläne beider Gebietskörperschaften im gleichen Zeitraum möglichst parallel erfolgen. Ferner sollen vor allem Änderungsvorschläge, die das Gebiet des jeweils anderen Aufgabenträgers betreffen, zeitnah vorgelegt werden, damit alle Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme und eventuellen Berücksichtigung haben.“

Am 16. Mai 2011 fand ein runder Tisch in Sankt Augustin statt, an dem Vertreter der Kreisverwaltung und der Stadt Sankt Augustin sowie die verkehrspolitischen Sprecher der

Ratsfraktionen in Sankt Augustin teilnahmen. Es wurde vereinbart die Planungen in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen weiter zu konkretisieren und die Vorzugsvariante anschließend umzusetzen. Grundsätzlich stehen etwaige Änderungen dabei unter dem Vorbehalt der Kostenneutralität. Als nächster Umsetzungsschritt wird eine Fahrgasterhebung und -befragung auf den Linien 516 und 517 durchgeführt. Darüber hinaus wurde Einvernehmen erzielt,

1. dass nach einer Lösung für die Linienführung der Busse im Bereich des Ortszentrums von Hangelar (Schleife, Wendemöglichkeit u.Ä.) gesucht werden muss;
2. da unterschiedliche Einschätzungen zur Einrichtung einer Busschleuse zwischen „Altem Niederberg“ und „Neuen Niederberg“ bestehen, dass zunächst technische Möglichkeiten aufgezeigt werden sollen, die in der Lage sind wirkungsvoll und wartungsarm nur den Busverkehr zuzulassen;
3. dass Lösungen für den Fall gesucht werden, dass eine Busschleuse nicht realisiert wird. Dabei ist z.B. zu klären, ob die Linie 516 so wie jetzt als „große Schleife“ oder als „kleine Schleife“ geführt wird und welche Konsequenzen sich daraus ergeben.

➔ **Beschlussempfehlung zu Punkt 5.1: Fortführung der Abstimmung unter Einbindung der Verkehrsunternehmen im Sinne des vorgelegten Planungskonzeptes und Vorlage einer einvernehmlichen Vorzugslösung unter dem Vorbehalt der Kostenneutralität.**

5.2 Abendverkehr auf der Linie 517

Die RSVG schlägt mit Bezug auf Kundeneingaben vor, das abendliche Angebot auf der Linie 517 auszuweiten. Da bereits im aktuellen Fahrplan die letzten Fahrten vor Betriebsschluss als TaxiBus verkehren, können weitere Spätfahrten ebenfalls als TaxiBus angeboten werden. Bei hoher Nachfrage ist ggf. eine Umwandlung in Busfahrten möglich. Vorgeschlagen wird, im Rahmen einer ersten Umsetzungsstufe freitags und samstags fünf Fahrten im Stundentakt von Hangelar Mitte bis Niederpleis Schulzentrum einzurichten (Abfahrt 21.05, 22.05, 23.05, 0.05, 1.05). In der Gegenrichtung ist kein Angebot erforderlich, da die Fahrten primär für abendliche Heimkehrer aus Bonn konzipiert sind und TaxiBus-Kurse betrieblich keine Einbindung in Fahrzeugumläufe benötigen. Die Fahrten haben jeweils Anschluss an die Stadtbahnlinie 66 aus Bonn, die abends in Hangelar Mitte zur Minute 01 ankommt.

Da die derzeitige Nutzung der TaxiBus-Fahrten auf der Linie 517 noch ganz deutlich unter dem Prognosewert liegt, ist im TaxiBus-Budget Spielraum für eine derartige Fahrplanverbesserung. Die Kosten für die zusätzlichen TaxiBusfahrten werden auf rd. 2.000 €/Jahr geschätzt.

➔ **Beschlussempfehlung zu Punkt 3.2: Einrichtung von fünf Abendfahrten auf der Linie 517 zwischen Hangelar Mitte und Niederpleis Schulzentrum als TaxiBus an Freitagen und Samstagen.**

6. TaxiBus-Direktverbindungen zwischen den Gemeinden Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth, Windeck und Eitorf

Auf den bestehenden Buslinien im betroffenen Raum wird derzeit ein Angebot entsprechend der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Grundbedienungsstandards angeboten (Stundentakt montags bis freitags, Zweistundentakt samstags und sonntags). Dafür wurde die Fahrleistung im Dezember 2010 erheblich ausgeweitet, gleichzeitig kam es zu einer Optimierung der Linienführungen. Weitere Optimierungspotenziale sind im Busverkehr nicht erkennbar. Die Einführung zusätzlicher TaxiBus-Linien kann damit nicht durch Angebotsumschichtung finanziert werden, sondern würde zu deutlichen Mehrleistungen führen.

Bestehende grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen im angesprochenen Raum existieren bereits zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid sowie Eitorf und Windeck. Quer dazu

verlaufend wären im Sinne des Antrages vielerlei Linienvarianten möglich, die noch einer vertiefenden Untersuchung bedürfen. In der folgenden Aufstellung werden beispielhaft die grob kalkulierten Auswirkungen von vier denkbaren TaxiBus-Linien beziffert.

Linie	Streckenlänge	Fahrplankilometer*	Kosten 20%**	Kosten 50%**
Eitorf – Winterscheid – Neunkirchen	16 km	152.000 km/a	50.000 €/a	126.000 €/a
Neunkirchen – Seelscheid ***	7 km	66.000 km/a	25.000 €/a	62.000 €/a
Eitorf – Schönenberg/Ruppichterorth	12 km	114.000 km/a	39.000 €/a	97.000 €/a
Schladern – Ruppichterorth – Much	22 km	209.000 km/a	67.000 €/a	168.000 €/a

* bei Ansatz der Grundbedienungsstandards

** Kosten für einen Abrufungsgrad von 20% bzw. 50% der angebotenen Fahrten, Kostensätze entsprechend vorhandener Anwendungsfälle

*** hier besteht die Absicht, den Bürgerbus Neunkirchen-Seelscheid einzusetzen

Die Grobkalkulation macht deutlich, dass selbst bei einem sehr geringen Abrufungsgrad von nur 20% der angebotenen Fahrten mit zusätzlichen Kosten in einer Größenordnung von knapp 200.000 €/Jahr zu rechnen ist. Bei höherer Nachfrage im Bereich von 50% der angebotenen Fahrten wären es rund 450.000 €/Jahr. Diese gegenüber anderen TaxiBus-Linien sehr hohen Werte sind auf die sehr langen Entfernungen zwischen den Orten zurückzuführen, die sich direkt proportional auf die Betriebskosten auswirken, ohne dass höhere Einnahmen entgegenstehen. Nimmt man entsprechend der Erfahrungswerte aus dem linksrheinischen Kreisgebiet einen Besetzungsgrad von durchschnittlich zwei Fahrgästen pro Fahrt an, würden pro Tag und Linie etwa 10 bis 26 Fahrgäste das Angebot nutzen. Der finanzielle Aufwand steht aus Sicht der Verwaltung dabei in keiner vernünftigen Relation zum Nutzen. Mit Blick auf die angespannte Haushaltslage kann daher eine Einführung zusätzlicher TaxiBus-Linien in größerem Stil von der Verwaltung derzeit nicht empfohlen werden.

➔ Beschlussempfehlung zu Punkt 6: Aufgrund des erwarteten hohen finanziellen Aufwands bei geringem Nutzen wird von der Einführung neuer TaxiBus-Linien zwischen den Gemeinden Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichterorth, Windeck und Eitorf zum jetzigen Zeitpunkt abgesehen.

7. Nutzung der TaxiBusse im Rhein-Sieg-Kreis

TaxiBus-Angebot der RVK im linksrheinischen Kreisgebiet

Die TaxiBusse der RVK werden über die unternehmenseigene TaxiBus-Zentrale in Kall disponiert und betreut. Dabei kommt eine von der RVK entwickelte Dispositions- und Abrechnungssoftware zum Einsatz, die unter anderem auch vielfältige statistische Auswertungen ermöglicht. Der Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger hat online jederzeit Zugang zu den in diesem System bereitgestellten Daten. So kann die Nachfrage kontinuierlich beobachtet werden, auch um daraus ggf. Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Anpassung des vorhandenen Angebotes ableiten zu können. Die Auswertung der TaxiBus-Nutzung für das linksrheinische Kreisgebiet im 1. Quartal 2011 ergibt folgende Tendenzen (vgl. Tabelle 1):

- Mit Abstand am stärksten genutzt wird die Linie 814 in Rheinbach mit 986 Fahrgästen pro Monat, gefolgt von der Linie 846 mit 512 Fahrgästen pro Monat sowie den Linien 882 (456 Fahrgäste pro Monat) sowie 680 (484 Fahrgäste pro Monat). Die Tendenz der Nachfrageentwicklung ist auf allen genannten Linien steigend.
- Mit Ausnahme der Linien 814 und 846 liegen die abgerufenen KM weiterhin unter den Prognosewerten.
- Auf der Linie 846 liegt die Abrufquote im Zeitraum montags bis freitags bei 71%. Hier stieg der Anteil der Fahrten mit einem Abrufungsgrad über 70% im ersten Quartal bemerkenswert an. Gleiches gilt für die Linie 814. Die Verwaltung wird diese Entwicklung weiterhin beobachten und ggf. gemeinsam mit der RVK Überlegungen zur Anpassung

des Angebotes anstellen.

- Im Budget ist weiterhin Spielraum für steigende Fahrgastzahlen. Diese sind aufgrund des zunehmenden TaxiBus-Bekanntheitsgrades auch zu erwarten.

Linie	Takt MoFr	Takt Sa	Takt So	Fahrgäste	..pro Monat	Abrufquote	gefahrte km	..pro Monat
680	60'	60'	120'	1.452	484	36%	3.005	1002
805	kein Angebot	60' ab 15 Uhr	120'	181	60	23%	442	147
812	60' bis 19 Uhr	kein Angebot	kein Angebot	192	64	13%	208	69
814	60'	60'	120'	2.958	986	56%	9.815	3272
817	kein Angebot	60'	60'	208	69	27%	622	207
818	kein Angebot	60' ab 15 Uhr	120'	296	99	45%	1.262	421
882	60'	60'	120'	1.367	456	35%	7.089	2363
846	60' ab 17 Uhr	60'	120'	1.536	512	65%	5.497	1832
858	60' ab 20 Uhr	60' ab 20 Uhr	120'	346	115	31%	491	164
859	60' 9-16 Uhr	60'	60'	325	108	15%	1.360	453
881	60'	60'	120'	917	306	26%	3.439	1146
				9.778			33.230	

Tabelle 1: Auswertung TaxiBus-Nachfrage linksrheinisch 01.01. – 31.03.2011

TaxiBus-Angebot der RSVG im rechtsrheinischen Kreisgebiet

Mit der Disposition des TaxiBus-Verkehrs im rechtsrheinischen Kreisgebiet hat die RSVG die Taxizentrale Siegburg beauftragt. Nachfragedaten wurden dem RSK von der RSVG auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Diese liegen jedoch derzeit nur linienbezogen pro Monat vor.

Die Auswertung der TaxiBus-Nutzung für das rechtsrheinische Kreisgebiet im 1. Quartal 2011 ergibt folgende Tendenzen (vgl. Tabelle 2):

- Die höchsten Nutzerzahlen im Rechtsrheinischen verzeichnen die Eitorfer TaxiBus-Linien mit 3.016 Fahrgästen pro Monat auf der Linie 573, gefolgt von den Linien 571 und 572 mit 1.923 bzw. 1.852 Fahrgästen pro Monat.
- Im Drei-Monats-Vergleich ist die Nachfrage auf den TaxiBus-Linien recht konstant bis leicht schwankend. Ausnahme sind hier die Linien SB 56 sowie 511 mit steigender Nachfragetendenz.
- Die Abrufquote liegt bei den meisten Linien bei deutlich über 50%. Eine entsprechend hohe Nachfrage wurde bereits bei der Prognose der TaxiBus-Betriebsleistungen berücksichtigt (siehe Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses vom 20.06.2010), Spielraum für zu erwartende Nachfragesteigerungen ist noch vorhanden.
- Im Schnitt wird eine TaxiBus-Fahrt von 2,1 Personen genutzt. Zu erwarten ist, dass eine Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Angebotes zu einer weiteren Steigerung des Besetzungsgrades pro Fahrt führt.

Linie	Takt Mo-Fr	Takt Sa	Takt So	Fahrgäste	...pro Monat	Abrufquote	gefahrte km	...pro Monat
533	120'	120'	120'	905	302	64%	3.069	1.023
564	kein Angebot	120'	120'	716	239	64%	1.623	541
570	60'	120'	120'	1.476	492	55%	4.763	1.588
571	60' 8-12/17-21 Uhr	120'	120'	1.923	641	52%	5.375	1.792
572	60'	120'	120'	1.852	617	32%	3.712	1.237
573	60' 8-12/17-21 Uhr	120'	120'	3.016	1.005	69%	7.647	2.549
579	kein Angebot	120' ab 16 Uhr	120'	217	72	49%	1.233	411
SB 56	60' 8-12/ab 19 Uhr	120' ab 17 Uhr	120'	737	246	53%	4.484	1.495
536	60' ab 19 Uhr	120'	120'	1.088	363	65%	3.102	1.034
541	kein Angebot	60'	120'	571	190	59%	2.341	780
502	kein Angebot	kein Angebot	60'	222	74	56%	317	106
509	60' ab 18 Uhr	60' ab 15 Uhr	60'	146	49	25%	282	94
511	kein Angebot	60' ab 15 Uhr	60'	393	131	54%	1.378	459
517	60' ab 18 Uhr	60' ab 16 Uhr	60'	210	70	21%	721	240
				13.472			40.046	

Tabelle 2: Auswertung TaxiBus-Nachfrage rechtsrheinisch 01.01. – 31.03.2011

➔ Der Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)