

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.

Auf der Grundlage der Begleitbeschlüsse des Planungs- und Verkehrsausschusses vom 22.06.2010 und diverser Prüfaufträge aus den folgenden Sitzungen wurden in der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 08.06.2011 folgende Sachverhalte beraten:

- 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, Ruppichteroth, Windeck und Eitorf**
- 7. Nutzung der TaxiBusse im Rhein-Sieg-Kreis**

Im Rahmen der Erörterungen wurde die Verwaltung beauftragt, für die Sitzung des Kreisausschusses bzw. Kreistages weitere Erläuterungen für drei ausgewählte Sachverhalte im Raum Königswinter zur Verfügung zu stellen. Diese Erläuterungen wurden der Niederschrift über die Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 08.06.2011 als Anlage 3 beigelegt, dem Kreisausschuss am 27.06.2011 zur Kenntnis gegeben und werden im Folgenden zur Beratung im Planungs- und Verkehrsausschuss erneut dargestellt.

Erläuterungen:

Einzelmaßnahmen im Raum Königswinter

Der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Königswinter hat am 23.03.2011 eine umfangreiche Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit dreizehn Änderungsvorschlägen verabschiedet. Die Stellungnahme der Verwaltung und die Beschlussempfehlungen wurden für jeden Änderungsvorschlag einzeln in der Planungs- und Verkehrsausschusssitzung am 08.06.2011 beraten. Den Beschlussvorschlägen der Verwaltung wurde bis auf drei Beratungspunkte, wozu weitere Prüfaufträge formuliert wurden, gefolgt. Dabei handelt es sich um,

1. die zukünftige Führung der Buslinien 537 und 541 auf dem Stadtgebiet Königswinters,
2. die Tarifstruktur im Raum Oberkassel,
3. das Fahrtenangebot entlang der Pleistalstraße bzw. eine direkte Busverbindung Oberpleis – Siegburg.

1 Zukünftige Führung der Buslinien 537 und 541 auf dem Stadtgebiet Königswinters

Die Linie 537 verkehrt auf zwei verschiedenen Linienwegen zwischen Oberpleis und Bonn;

ein Linienast verkehrt über Thomasberg und Heisterbacherrott, der Andere (im Folgenden 537 S) auf direktem, schnellem Weg unter Auslassung der beiden vorgenannten Ortschaften.

In Bezug auf die Linie 537 (S) wurde intensiv diskutiert, ob ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 alle 60 Minuten über Rauschendorf – an Stelle der heutigen direkten, schnellen Fahrten – gefahren werden soll. Hierzu führte die Verwaltung im Planungs- und Verkehrsausschuss am 08.6.2010 folgendes aus:

„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.“

Der Bericht wurde im Planungs- und Verkehrsausschuss zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die Aussage, dass „bis zu 350 Fahrgäste der Linie 541 verloren gehen könnten“ näher zu verifizieren und in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Königswinter, sowie den Bürgervereinen aus Rauschendorf, Bockeroth und Uthweiler nach einem vertretbaren Kompromiss zu suchen.

Hinsichtlich der oben getroffenen Aussage, dass bis 350 Fahrgäste der Linie 541 verloren gehen könnten, resultiert aus den Zählungsergebnissen aus März 2011. Auf der Linie 541 wurde an zwei Tagen eine Vollerhebung durchgeführt und die Werte anschließend gemittelt. Danach wurden auf dem Abschnitt Oberpleis – Stieldorf 143 Aussteiger und 59 Einsteiger und in Oberkassel Süd 109 Umsteiger in Richtung Bonn und aus Richtung Bonn 55 Umsteiger gezählt. Würde die Linie 537 zukünftig über Bockeroth und Rauschendorf nach Bonn geführt, könnten demnach die oben beschriebenen Fahrgäste (bis zu rd. 350) künftig auch die Linie 537 nutzen (vgl. hierzu die folgende Darstellung).

Am 16.06.2011 fand die Besprechung mit Vertretern der Kreisverwaltung, der RSVG, der Stadt Königswinter und der Bürgervereine aus Rauschendorf, Bockeroth und Uthweiler statt.

Folgende Alternativen wurden erörtert:

- a. Eine vollständige Verlegung der heutigen Linie 537 (S) über Rauschendorf und Bockeroth ist umlauftechnisch möglich, dabei würden sich die zufahrenden Wagenkilometer – bedingt durch einen etwas längeren Linienweg – um rd. 15.000 pro Jahr erhöhen. Der Linienweg über Stieldorferhohn würde dann nur noch von der Linie 537 im Stundentakt befahren. Auf der Achse der heutigen 537 (S) liegt die stärker in Anspruch genommene Haltestelle Oelinghoven mit 70 Ein- und Aussteigern pro Tag. Diese Fahrgäste müssten dann mit der weiterhin stündlich verkehrenden Linie 537 fahren (heute besteht dort ein 30-Min-Takt).

Dieser Vorschlag würde zu einer Mehrbelastung in Höhe von 21.400 € pro Jahr führen, wovon 55 % direkt auf die Stadt Königswinter (11.770 €) entfielen. Die verbleibenden 45% in Höhe von 9.630 € würden auf die allgemeine Kreisumlage entfallen.

- b. Die im Stundentakt verkehrende Linie 537 (S) wird gesplittet, in der Art, dass die Kurse abwechselnd über Rauschendorf und Bockeroth bzw. über Stieldorferhohn geführt werden, so dass auf den beiden Linienästen von montags – freitags ein angenäherter 2-Stundentakt entsteht. Hinsichtlich der Wochenendfahrmöglichkeiten – insbesondere bei den späten Rückfahrten aus Bonn und dem dann erforderlichen Umstieg in Oberkassel-Süd (in Bezug auf die Linie 541) – wurde die Sicherheitssituation in Oberkassel-Süd diskutiert. Der Wunsch der Bürgervereine bestünde hier darin, zwei Spätfahrten der Linie 537 über Rauschendorf und Bockeroth zu führen. Hierbei gilt es zu beachten, dass die Linie 537 (S) in den späten Abendstunden nicht fährt sondern nur die 537, die Thomasberg und Heisterbacherrott mitbedient. Demzufolge müsste man dann zwei Spätfahrten von dieser Linie auf die Relation über Rauschendorf und Bockeroth umlegen. Diese Variante würde zu einer Mehrleistung von ca. 8.500 Wagenkilometern pro Jahr führen. Die zu erwartenden Kosten würden sich auf 12.100 € pro Jahr belaufen, davon entfielen auf die Stadt Königswinter 6.650 €, die verbleibenden 5.450 € wären über die allgemeine Kreisumlage auszugleichen. Diese Variante würde dazu führen, dass unter der Liniennummer 537 künftig nicht mehr auf zwei, sondern auf drei Linienwegen gefahren würde. Die Verlagerung der Abendfahrten führt zu einer schlechteren Bedienung insbesondere der Ortslagen Oelinghoven, Thomasberg und Heisterbacherrott.

Diese Variante ist die Vorzugsvariante der beteiligten Bürgervereine.

- c. Das bestehende Fahrtenangebot wird nicht verändert. Die Fahrgastentwicklung und der nun gesicherte Übergang zwischen den Linien 537 und 541 in Stieldorf werden beobachtet.

Hinweis in diesem Zusammenhang:

Das fehlende Angebot auf der Linie 541 in den Abendstunden wurde ebenfalls erörtert. Diesbezüglich steht bereits fest, dass ab dem Fahrplanwechsel im

Dezember 2011 freitags und samstags ein neues Angebot per TaxiBus bis gegen Mitternacht im Stundentakt eingeführt wird.

2 Tarifstruktur im Raum Oberkassel

Bezüglich einer Überarbeitung der Tarifstruktur im Bereich Oberkassel hatte die Verwaltung in der Sitzung am 08.06.2011 (S. 11 der Beschlussvorlage) Folgendes ausgeführt:

„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.“

Nach Berechnungen der RSVG würde – unter den gegebenen Bedingungen der Einnahmeverteilung – eine Veränderung der Tarifstruktur zu einer Verminderung der Fahrgeldeinnahmen in Höhe von etwa 10.000 € führen, davon entfielen etwa je die Hälfte auf die SWB bzw. RSVG.

3 Fahrtenangebot entlang der Pleistalstraße bzw. eine direkte Busverbindung Oberpleis - Siegburg

Bei der Diskussion dieses Tagesordnungspunktes wurde noch interner Beratungsbedarf der Fraktionen unter besonderer Berücksichtigung der entstehenden Kosten angemeldet. Die Ausführungen der Verwaltung in der Beschlussvorlage zur Sitzung am 08.06.2011, S. 11 ff lauteten wie folgt:

„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 Abbindung 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.**

Nach der oben dargestellten Berechnung würde der Vorschlag zu zusätzlichen **70.000** Wagenkilometern führen. Nach Mitteilung der Kämmerei werden im Jahr 2011 1,4266 € pro Wagenkm Bus über die ÖPNV-Sonderumlage und die Kreisumlage verteilt. Dieser Wert ergibt sich aus ca. 13 Millionen Wagenkilometern Bus und ca. 18,5 Mio. € Aufwendungen Bus.

Berechnung 1:

70.000 x 1,4266 € = 99.862 € (100.000 €)

davon über

- die ÖPNV-Sonderumlage	55% Königswinter / Sankt Augustin	(55.924 €)
- die allgemeine Kreisumlage	45 % – 19 Städte und Gemeinden -	(44.938 €)

Ausgehend von der oben angestellten These, dass im vorliegenden Fall tatsächlich weniger Kosten anfallen (**56.000** €), da das Fahrzeug zur Verfügung steht und an Stelle von Standzeit künftig fahren würde, würde es jedoch zu einer kaum merkbaren Veränderung hinsichtlich der Kosten für den Wagenkilometer insgesamt und somit für die Umlage kommen.

Berechnung 2:

18.570.000 € für 13.056.000 Wagenkm = 1,4223 € pro Wagenkm / Bus

Der Effekt wäre eine "Vergünstigung" von 1,4266 € pro Wkm auf 1,4223 € pro Wagenkm.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)

