Ergänzungsgutachten zum Nahverkehrsplan

Untersuchung des ÖPNV-Angebotes in Lohmar

Februar 2013

:rhein-sieg-kreis

Inhalt

1. ÖPNV-Angebot in Lohmar 3
1.1. Busnetz 3
1.2. Anruf-Sammeltaxi 4
1.3. Bedienungsqualität 6
2. Das Verkehrssystem TaxiBus 8
2.1. Hintergrund 8
2.2. Wechselspiel TaxiBus/Bus 8
2.3. Wechselspiel TaxiBus/AST 8
2.4. Sinnvolle Strukturen für den Einsatz von TaxiBussen 9
3. TaxiBus-Perspektiven in Lohmar 10
3.1. Mögliche TaxiBus-Linien in Lohmar 10
3.2. Folgen einer TaxiBus-Einführung in Lohmar 12
3.3. TaxiBus-Teilnetz-Strategie 12

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis

Planungsamt – 61.4/chg

Februar 2013

1. ÖPNV-Angebot in Lohmar

1.1. Busnetz

Das Lohmarer Busnetz gliedert sich in verschiedene Arten von Linien:

a) §42-Linienverkehr gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises mit weitgehend vertaktetem Angebot zu allen Verkehrszeiten (506, 556, 557, 576, 577)

b) §42-Linienverkehr gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises mit ausschließlich auf die Schülerbeförderung abgestimmten Einzelfahrten (558)

c) §42-Linienverkehr gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises mit vertaktetem Angebot in der Hauptverkehrszeit und auf einem Teilabschnitt als bestellte Leistung der Stadt Lohmar (554)

d) §42-Linienverkehr aus überführtem ehemaligem Schülerverkehr als bestellte Leistung der Stadt Lohmar (542, 544-549)

e) wie vor, jedoch mit Integration von einzelnen Fahrten gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises (543)

Abb. 1: Busnetz in Lohmar, Fahrplanstand 2012 (Quelle: VRS)

Mit den vertakteten Hauptlinien 506, 556, 557, 576 und 577 werden die wichtigsten Verkehrsachsen im Stadtgebiet Lohmar abgedeckt, ebenso werden damit die Verbindungen zu den Nachbarkommunen hergestellt. Die grenzüberschreitende Koordination ist dabei elementar, da Lohmar selbst über keinen ÖPNV-Primärknotenpunkt verfügt. Folgende wichtige Anschlüsse werden außerhalb des Stadtgebietes realisiert:

- Die Linien 556 und 557 binden in Rösrath bzw. Overath an die RB 25 an und vermitteln dort fahrplanmäßig koordinierte kurze Übergangszeiten von und nach Köln. Am anderen Ende der Linie bestehen in Siegburg vielfältige weitere Anschlüsse, die sich aber aufgrund der o.g. Bindungen in Rösrath und Overath nur bedingt optimieren lassen. Der wichtigste Übergang in Siegburg ist der zur Stadtbahnlinie 66 von und nach Bonn.
- Die Linien 576 und 577 ergänzen sich zu einem gemeinsamen Angebot zwischen Siegburg und Heide/Inger. Sie sind in Siegburg fahrplanmäßig auf den SPNV von und nach Köln und daneben auch auf die Stadtbahnlinie 66 von und nach Bonn abgestimmt.
- Über die Linie 506 besteht in Troisdorf ein weiterer Anschluss an den SPNV von und nach Köln, der für Lohmar aufgrund kürzerer Fahrzeit mit der Linie 556 nur eine geringe Relevanz besitzt.

Aufgrund der engen Verkehrsverflechtungen zwischen den östlichen Lohmarer Ortsteilen und der Stadt Siegburg bilden die fünf Hauptlinien im Stadtgebiet Lohmar zwei parallele ÖPNV-Erschließungsbänder in Nord-Süd-Richtung, die miteinander nicht verbunden sind.

Die nur in den Hauptverkehrszeiten fahrende Linie 554 bietet für das nördliche Stadtgebiet weitere Anschlüsse an die RB 25 von und nach Köln am Bahnhof Honrath.

Die 540er-Linien sind im Wesentlichen auf die Schulanfangs- und Endzeiten der Lohmarer Schulen abgestimmt, die Linie 558 auf die Siegburger Schulen. Fahrplanmäßig systematisch wiederkehrende Verknüpfungen mit anderen Linien gibt es nicht. Lediglich die Linie 546 ergänzt in geringem Umfang das Angebot der Linie 554 von und zum Honrather Bahnhof. Auf den Linien 542 und 543 gibt es ein über den Schülerverkehr hinausgehendes ganztägiges Angebot als bestellte Leistung der Stadt Lohmar.

1.2. Anruf-Sammeltaxi

Das Anruf-Sammeltaxi Lohmar (VRS-Linie 580) wurde am 1. März 1993 eingeführt und ist heute mit Abstand das am besten genutzte derartige System im Rhein-Sieg-Kreis. Im Jahr 2010 wurden 23.931 Fahrgäste befördert. Dies sind 31% aller AST-Fahrgäste im Rhein-Sieg-Kreis.

Angeboten werden Fahrten im Stundentakt zwischen ca. 5.30 und 2.30 Uhr in alle Ortschaften im Stadtgebiet. Ausgenommen ist lediglich die Hauptverkehrsachse entlang des Aggertals, die im gesamten AST-Bedienungszeitraum auch adäquat durch den Busverkehr bedient wird. Fahrplanmäßig koordinierte Übergänge zum weiterführenden ÖPNV bestehen am Honrather Bahnhof zu den Zügen der RB 25 von und nach Köln sowie in Lohmar zu den Bussen von und nach Siegburg. Grenzüberschreitende Verbindungen bietet das AST nicht an, da mit den beiden Anschlussbindungen alle wichtigen Relationen angeboten werden und erweiterte AST-Fahrpläne zu Parallelverkehr führen würden.

Dahlhaus

Dahlhaus	DA2

Scheiderhöhe

Hagerhof	SC2
Kellershohn	SC4
Klasberg	SC5
Scheiderhöhe	SC6
Reelsiefen	SC8

Muchensiefen

Am Schlagbaum	M1
Muchensiefen	M2
Oberscheid	M4
Oberschönrath	M6

Durbusch

Auf dem Schmittenfeld	DU1
Durbusch	DU2
Schlehecken	DU4

Wahlscheid

Wahlscheid Altenheim	WA2
Diemstraße	WA4
Aueler Hof	WA6
Im Müllerhof	WA8
Wahlscheid Kirche	WA10
Schiffarther Str.	WA11
Schloßstr.	WA12
Schmiede	WA14
Rosaueler Weg	WA16

Heppenberg

Altenrath Abzw.	HE2
Am Heppenberg	HE4
Bach	HE5
Bacherhof	HE6
Gewerbepark Burg Sülz	HE7
Meigermühle	HE8
Pützrath	HE10
Burg Sülz	HE12

Donrath

Donrath Kreuzung	DO2
Donrath Mitte	DO4
Ellhauser Weg	DO6
Hollenberg	DO8
Donrath Grundschule	DO10

Lohmar

An den Steinen	LO1
Bachstr.	LO2
Lohmar Hauptschule	LO4
Kirchstr.	LO6
Königsberger Str.	LO8
Pützerau	LO10
Raiffeisenstr.	LO11
Lohmar Schulzentrum	LO12
Lohmar Stadthaus	LO14
Steinhöferweg	LO16
Vila-Verde-Str.	LO18
Waldschule	LO20
Zur Jabachbrücke	LO22

Hoven

Breideneichen	HOV2
Hoven	HOV4
Stöcken	HOV6

Scheid

Birken	S2
Birken 2	S3
Dachskuhl	S4
Heiden	S5
Kleinhecken	S6
Scheid	S8
Schnellhaus	S9
Stumpf	S10
Weilerhohn	S12
Wickuhl	S14

Agger

Agger	AG2
Aggerhütte	AG4
Bergaggerstr.	AG6
Grünaggerstr.	AG7
Naafshäuschen	AG8

Honrath

Lindener Str.	HO2
Frackenpohler Str.	HO4
Oberhaus	HO5
Honrath Kirche	HO8
Honrath Bf	JEX2

Neuhonrath

Neuhonrath Kirche	NE2
Bachermühle	NE4
Neuhonrath Brücke	NE5
Honsbacher Str.	NE6
Holunderweg	NE7
Rotdornweg	NE8
Neuhonrath Grundschule	NE12

Oberstehöhe

Goldene Ecke	OB1
Holl	OB2
Grünenborn	OB3
Kern	OB4
Kuckenbach	OB6
Kuckenbach Abzw.	OB7
Oberstehöhe	OB8

Höffen

Aiselsfeld	HÖ1
Büchel/Naaf	HÖ2
Bloch	HÖ3
Höffen	HÖ4
Hohn	HÖ6
Ingersauel	HÖ8
Mailahn	HÖ10
Münchhof	HÖ12
Schönenberg	HÖ16

Wielpütz

Wielpütz	WI2

Grimberg

Grimberg	GR2

Hausen

Bönnerbergstr.	HA1
Hausdorp	HA2
Hausen	HA4
Höfferhof	HA5
Kreuznaaf	HA8
Mackenbach	HA10
Steinhauerhäuschen	HA11
Stolzenbach	HA12
Weeg	HA14

Naaferberg

Naaferberg	NA2

Breidt

Am Görresberg	B2
Breidt	B4
Breidtersteegsmühle	B6
Winkel	B8

Krahwinkel

Krahwinkel Ort	K2

Deesem

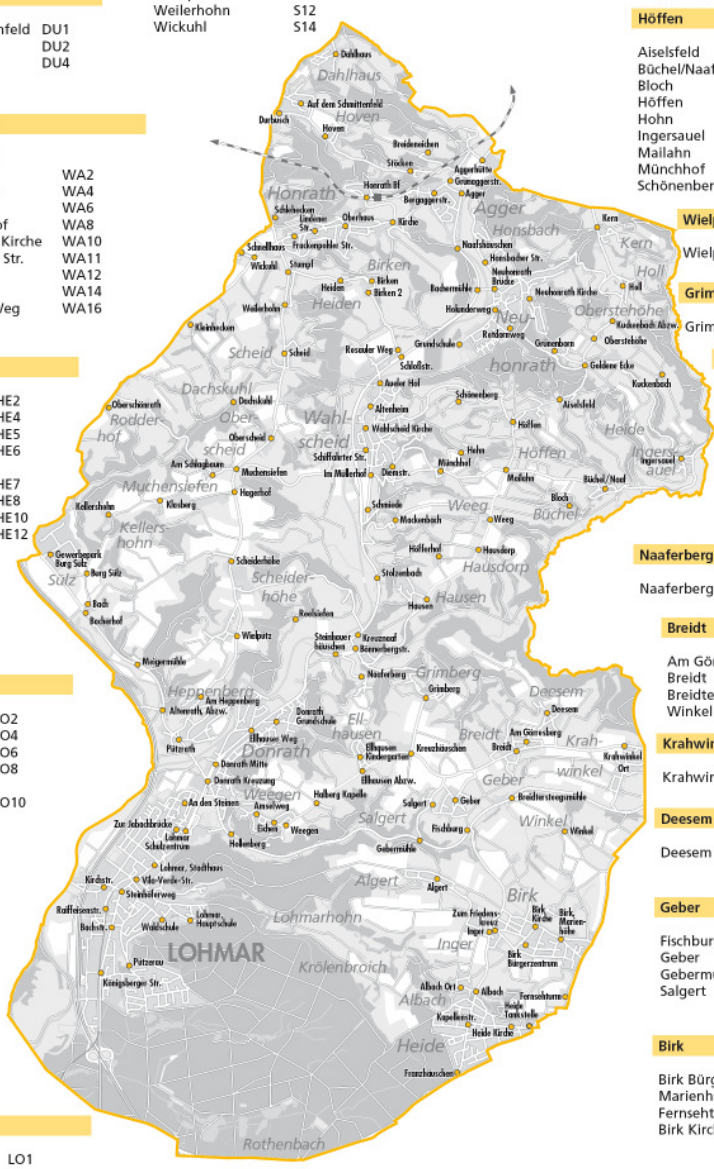
Deesem	D2

Geber

Fischburg	GE2
Geber	GE4
Gebermühle	GE6
Salgert	GE8

Birk

Birk Bürgerzentrum	BI1
Marienhöhe	BI2
Fernsehturm	BI4
Birk Kirche	BI6



Ellhausen

Ellhausen Abzw.	EL1
Ellhausen Kindergarten	EL4
Kreuzhäuschen	EL6

Weegen

Amselweg	W2
Eichen	W6
Halberg Kapelle	W7
Weegen	W8

Algert

Algert	AL2

Heide

Kapellenstr.	H2
Heide Kirche	H4
Franzhäuschen	H6
Heide Tankstelle	H8

Inger

Inger	I2
Zum Friedenskreuz	I4

Albach

Albach	A2
Albach Ort	A4

Abb. 2: AST in Lohmar, Fahrplanstand 2012 (Quelle: VRS)

1.3. Bedienungsqualität

Der Nahverkehrsplan sieht vor, dass Ortschaften mit mehr als 500 Einwohnern im Regelfall mit Linienverkehrsmitteln (Bus oder TaxiBus) bedient werden sollen. Die Luftlinienentfernung zur nächsten Haltestelle soll dabei in geschlossenen bebauten Gebieten 500 m bzw. im Außenbereich 1000 m nicht überschreiten.

Das Grundangebot im ländlichen Raum umfasst montags bis freitags von ca. 5.30 Uhr bis 21.30 Uhr einen Stundentakt sowie am Wochenende samstags von ca. 7.30 Uhr bis 21.30 Uhr und sonntags von ca. 9.30 Uhr bis 21.30 Uhr einen Zweistundentakt. Ausgewählte Linien mit hohem Fahrgastaufkommen erhalten ein über diese Grundstandards hinausgehendes Angebot. Für Lohmar ist dies auf folgenden Linien der Fall:

- 506, 557, 576, 577: Angebot bis in den späten Abend
- 506, 556, 557: partielle Verdichtung auf 30'-Takt montags bis freitags
- 506, 556, 557: 60'-Takt samstags

Einzelne vormals vorhandene Angebotslücken wurden entsprechend dieser Vorgaben zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 gefüllt. Gleichzeitig wurde die Vertaktung und Anschlussabstimmung der Linien verbessert. Die meisten größeren Ortsteile von Lohmar sind damit gemäß Nahverkehrsplan voll erschlossen.

Bedienungsdefizite gibt es aktuell in folgenden Ortschaften mit mehr als 500 Einwohnern:

- Heppenberg (ca. 750 Einwohner)
- Honrath (ca. 1.500 Einwohner)
- Neuhonrath (ca. 2.000 Einwohner)
- Scheid (ca. 550 Einwohner)
- Scheiderhöhe (ca. 550 Einwohner)

Vertakteten Buslinienverkehr bis in die Ortskerne gibt es hier lediglich in Honrath und Neuhonrath während der Hauptverkehrszeiten (Linie 554). Ansonsten werden die Ortschaften im Stundentakt vom AST-Verkehr sowie von Busfahrten mit Abstimmung auf die Schulanfangs- und Endzeiten angefahren. Weiterhin existieren für Heppenbach, Honrath und Neuhonrath Fahrmöglichkeiten von Haltestellen an den Ortsränden mit den Linien 556, RB 25 bzw. 557. Allerdings beträgt die Luftlinienentfernung von diesen Haltestellen in die Orte teilweise deutlich über 500 m, und in Heppenberg und Honrath erschwert zudem die Topographie die Zugänglichkeit.

Daneben gibt es bezüglich der Buslinien des Nahverkehrsplans ein Bedienungsdefizit im Bereich Lohmar-Süd. Dort betragen die Entfernungen zu den nächsten Haltestellen deutlich mehr als 500 m. Das Gebiet wird jedoch vom Bürgerbus Lohmar angefahren. Veränderungen der Buslinienführung zur internen Erschließung des Gebietes würden die Existenz des Bürgerbusses in Frage stellen und sind daher aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises weder nötig noch Ziel führend.

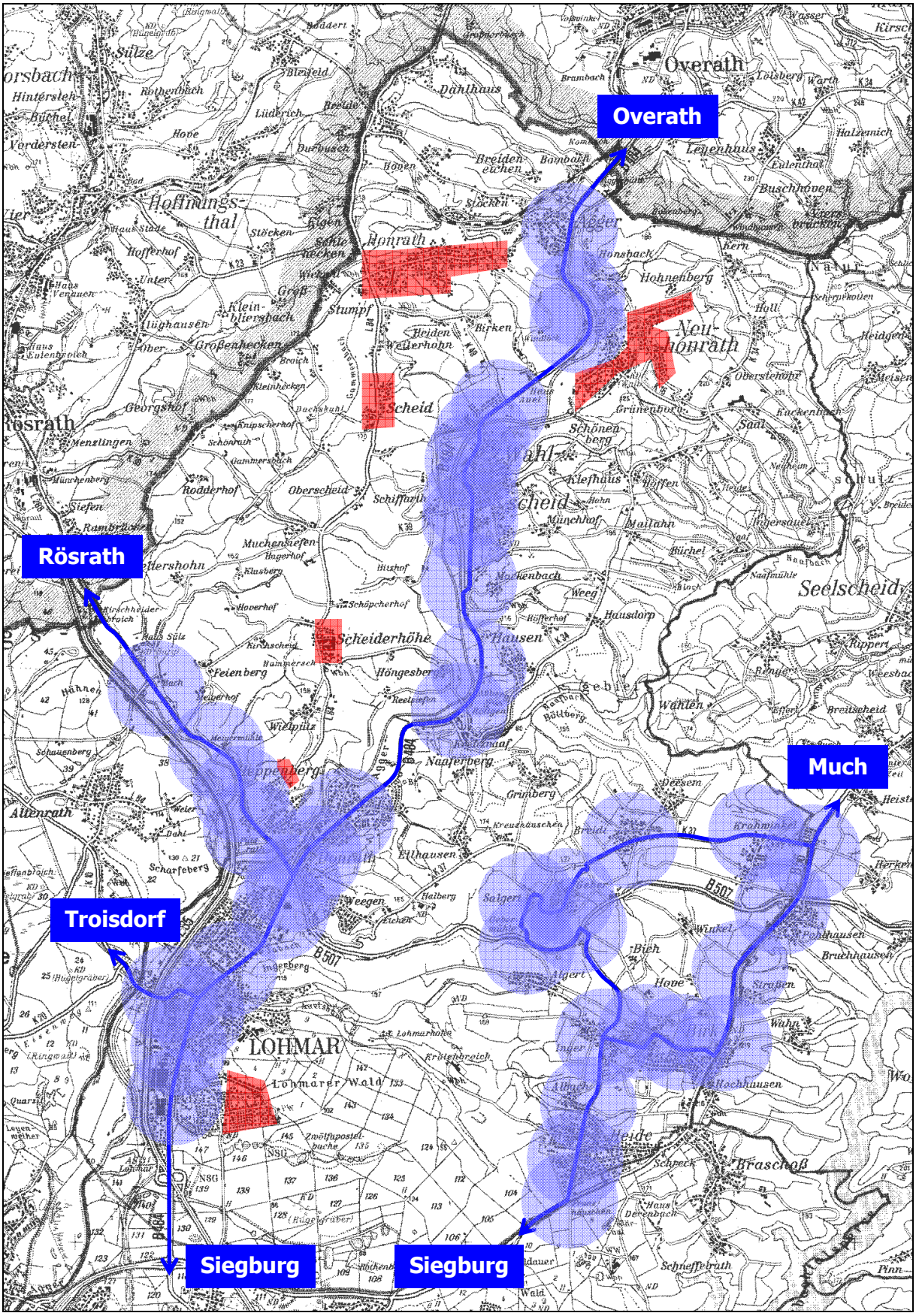


Abb. 3: 500m-Einzugsbereiche der Hauptbuskorridore (rot: Gebiete mit Erschließungsdefiziten)

2. Das Verkehrssystem TaxiBus

2.1. Hintergrund

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurden im linksrheinischen Kreisgebiet TaxiBus-Verkehre eingeführt, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 dann auch solche im rechtsrheinischen Kreisgebiet.

Der TaxiBus fährt wie eine normale Buslinie auf einem festgelegten Linienweg von Haltestelle zu Haltestelle. Es gilt das normale Tarifsortiment des VRS inklusive voller Anerkennung aller Zeitkarten. Für die Fahrgäste besteht der einzige Unterschied zum Bus darin, dass ein Fahrwunsch mindestens 30 Minuten vorher telefonisch angemeldet werden muss. Das Anruf-Sammeltaxi (AST) als zweite anrufbasierte Bedienungsform im Rhein-Sieg-Kreis basiert im Gegensatz dazu auf einem AST-Sondertarif mit Zuschlagpflicht für Zeitkartennutzer. Andererseits ist das AST als Flächenverkehrsmittel nur bzgl. der Fahrplanzeiten und der Einstiegshaltestellen festgelegt, der Ausstieg kann dagegen in definierten Zielgebieten an jedem beliebigen Punkt erfolgen. Feste Linienwege gibt es damit nicht.

Genutzt wird der TaxiBus vorwiegend zur Ergänzung von Buslinien in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage. Da er nur nach Voranmeldung und dann ggf. auch nur auf Teilstrecken fährt, ist er bei sporadisch auftretender Nachfrage wirtschaftlich günstiger als ein konventioneller Busverkehr mit vergleichbarem Angebot. Damit konnten im Rahmen der beiden o.g. Fahrplanwechsel vielerlei räumliche und zeitliche Bedienungslücken gefüllt werden.

2.2. Wechselspiel TaxiBus/Bus

Der gängigste TaxiBus-Anwendungsfall im Rhein-Sieg-Kreis ist eine temporäre TaxiBus-Bedienung auf ausgewählten Buslinien in Zeiten schwacher Nachfrage. Dies gilt vor allem für das Wochenende (Linien 502, 511, 541, 564, 579, 805, 817, 818), teilweise aber auch für die Nebenverkehrszeiten oder Tagesrandlagen montags bis freitags (Linien 509, 517, 533, 536, 570, 571, 573, 846, 859, SB56). Dazu kommen drei Linien, die ausschließlich als TaxiBus bedient werden (534, 680, 881) und einige weitere Linien, die nur mit einzelnen Fahrten vor allem in den Schülerverkehrszeiten mit konventionellen Bussen fahren (572, 812, 814, 882).

Vor diesem Hintergrund werden die TaxiBus-Linien verkehrstechnisch genauso geplant wie konventionelle Buslinien. Eine Befahrbarkeit der jeweiligen Strecke mit Standardlinienbussen muss möglich sein. Ebenso muss die Führung einer Linie unabhängig vom Bus- oder TaxiBus-Einsatz grundsätzlich identisch sein, um eine begreifbare Netzstruktur herzustellen. Aus diesem Grund sind Stich- und Umwegfahrten auf ein Minimum zu reduzieren. Zwar darf der TaxiBus je nach Fahrtanmeldungen seine Strecke abkürzen, auf derselben Linie fahrende konventionelle Busse müssen dagegen stets jeden Stich bzw. jeden Umweg abfahren.

2.3. Wechselspiel TaxiBus/AST

Gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises ist weiterhin auch eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen TaxiBus und AST sicherzustellen. Es ist zu vermeiden, dass Parallelbedienungen entstehen. Gründe dafür sind wiederum die Gewährleistung einer begreifbaren Netzstruktur, aber auch eine einheitliche Tarifstruktur in kleinräumigen Bedienungsgebieten zur Vermeidung von Tarifungerechtigkeiten. Darüber hinaus sind Parallelbedienungen wirtschaftlich und betrieblich nicht tragbar, da ggf. mehrere Fahrzeuge zeitgleich auf fast identischer Strecke eingesetzt werden müssten. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang die begrenzte Verfügbarkeit von Fahrzeugen für den AST- und TaxiBus-Verkehr. Die Fahrpläne müssen derart gestaltet werden, dass der mit der Betriebsführung betreute Unternehmer theoretisch mögliche Buchungen verschiedener Relationen zur gleichen Zeit mit seinem Fahrzeugpark und Personalbestand auch durchführen kann. Da viele Unternehmer gerade im ländlichen Raum nur über wenige Fahrzeuge verfügen, sind der Fahrplangestaltung Grenzen gesetzt.

Um ein sinnvolles Wechselspiel zwischen TaxiBus und AST zu ermöglichen, wurden die AST-Verkehre in Kommunen mit TaxiBus-Einsatz daher bei Einführung des TaxiBusses grundlegend überarbeit. Einige AST-Verkehre wurden dabei ganz aufgegeben (Wachtberg, Swisttal), andere ganz oder in Teilräumen auf die Abendstunden nach Betriebsschluss des TaxiBusses reduziert (Rheinbach, Meckenheim). Da die AST-Verkehre i.A. als Flächenverkehrsmittel mit Haustürbedienung konzipiert sind, bedeutet eine derartige Umstellung grundsätzlich eine verringerte Erschließungsqualität. Wie schwer diese wiegt, kann nur im Einzelfall unter Zugrundelegung der Erschließungsqualität des Bus- und TaxiBus-Verkehrs beurteilt werden.

2.4. Sinnvolle Strukturen für den Einsatz von TaxiBussen

Aufgrund der oben erläuterten Wechselspiele zwischen TaxiBus und klassischem Linienbus einerseits sowie TaxiBus und AST andererseits bietet sich der TaxiBus vor allem in Räumen an, die möglichst vollständig mit sinnvollen Linienläufen erschlossen werden können, damit auf parallele AST-Verkehre verzichtet werden kann. Kennzeichnend dafür sind Strukturen mit wenigen, aber dafür vergleichsweise großen Ortsteilen sowie Siedlungsbänder. Diese Strukturen liegen z.B. in Eitorf, Swisttal und Wachtberg vor. Bei der Überplanung der Netze in diesen Kommunen wurde hingenommen, dass einzelne Weiler keine ÖPNV-Anbindung besitzen, wie dies mit dem AST möglich wäre. Andererseits profitieren die Nutzer von einem flächendeckenden Bus/TaxiBus-Angebot mit einheitlichen Tarif- und Fahrplanstrukturen.

Weniger geeignet ist der TaxiBus dagegen in Streusiedlungsstrukturen mit einer großen Anzahl kleiner und kleinster Ortschaften. Hier kann entweder nur eine Bedienung ausgewählter Orte entlang der Hauptstraßen erfolgen, oder aber es entstehen schwer kommunizierbare Parallelsysteme mit wirtschaftlichen und betrieblichen Risiken. Verkehrstechnisch günstiger ist in derartigen Räumen daher eine Kombination von qualifizierter Busbedienung auf den Hauptverkehrsachsen und AST-Bedienung in den Zwischenräumen. Aufgrund der Fahrplanflexibilität des AST kann je nach Kundenanmeldung „kreuz und quer" gefahren werden. Vor diesem Hintergrund gibt es nur wenige oder gar kein TaxiBus-Angebot z.B. in Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth, Hennef und eben in Lohmar.

3. TaxiBus-Perspektiven in Lohmar

3.1. Mögliche TaxiBus-Linien in Lohmar

Vorbehaltlich der betrieblichen Machbarkeit sind in Lohmar zusätzlich zu den Haupt-Buskorridoren strukturell vier TaxiBus-Korridore über die vier Höhenzüge denkbar:

1) L84: Scheiderhöhe, Scheid, Muchensiefen, Honrath (ca. 3.700 Einwohner)
2) K34: Hausen, Höffen (ca. 900 Einwohner)
3) K37: Weegen, Ellhausen, Geber, Breidt, Krahwinkel (ca. 2.600 Einwohner)
4) B507/K13: Heide, Inger, Birk, Albach (ca. 4.200 Einwohner)

Bei den beiden ersten Korridoren würde es sich in Hinblick auf die Verkehrsverflechtungen anbieten, beide mit dem Bahnhof Honrath zu verknüpfen. Von dort aus könnte dann in Verlängerung der 1. Achse Wahlscheid angefahren werden sowie in Verlängerung der 2. Achse Durbusch, Dalhaus und ggf. Heiligenhaus. In diese vier Korridore könnte das Angebot der Buslinien 542 bis 549, 554 und 558 ganz oder teilweise integriert werden.

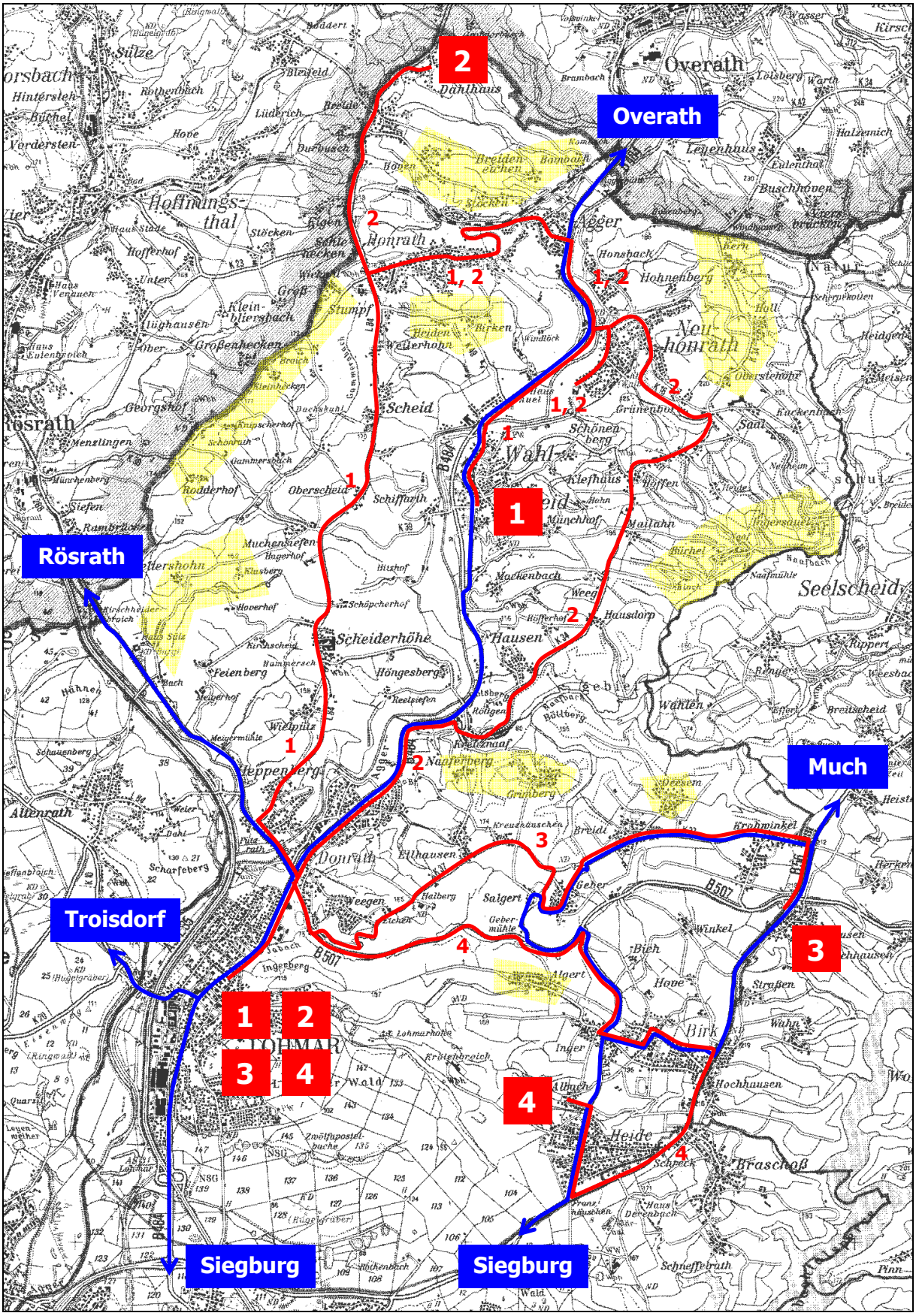


Abb. 4: Strukturell denkbare TaxiBus-Korridore in Lohmar (gelb: Siedlungen ohne Erschließung)

3.2. Folgen einer TaxiBus-Einführung in Lohmar

Das Angebot von vier TaxiBus-Linien gemäß oben erläuterter Grundlinienkonzeption wäre betrieblich ambitioniert, da bei Umlaufzeiten von jeweils 60 Minuten und Stundentakt grundsätzlich immer vier Fahrzeuge zur Verfügung stehen müssten. Ansonsten kann nicht sichergestellt werden, dass die Fahrgäste beim Abruf von TaxiBus-Fahrten verschiedener Linien in gleicher Zeitlage auch alle befördert werden können. Heute kombiniert der Unternehmer im AST-Verkehr die Höhenzüge je nach Fahrtanmeldungen miteinander, da durch Querfahrten mehrere Fahrbeziehungen mit einem Fahrzeug abdeckbar sind. Im Extremfall müssen zwei Fahrzeuge gleichzeitig eingesetzt werden, meistens reicht entsprechend der zeitlichen Fahrplangestaltung des AST-Verkehrs jedoch ein Fahrzeug aus. Dies ist nur deshalb möglich, da das AST als Korridorverkehrsmittel nicht an einen vordefinierten Linienweg gebunden ist, wie der TaxiBus es wäre. Es ist daher zu erwarten, dass der AST-Unternehmer bei einer Umstellung auf TaxiBus entweder nicht zur Bereitstellung von zusätzlichen Fahrzeugen inklusive Personal bereit wäre, oder dafür entsprechende Kosten geltend machen würde.

Nicht nur im Sinne der bereits erläuterten Vermeidung von Parallelverkehren, sondern auch zur betrieblichen Gewährleistung des TaxiBus-Angebotes müsste vor diesem Hintergrund das AST Lohmar bei der Einführung eines TaxiBusses zwingend vollständig eingestellt werden. Dies bedeutet, dass mehrere Ortschaften vom ÖPNV ausgeschlossen wären, z.B. die Räume Büchel/Ingersauel, Heiden/Birken, Hoven/Stöcken, Kellershohn und Grimberg. Diese Räume können in die Linienverläufe der angeregten vier TaxiBus-Linien nicht sinnvoll einbezogen werden, da die TaxiBus-Linien wie erläutert grundsätzlich auch für einen potenziellen Busbetrieb geplant werden. Dies bedingt ein Mindestmaß halbwegs direkter Streckenführungen sowie für den Busverkehr geeignete Straßen.

Zwar wären von einer derartigen Abkopplung vorwiegend kleinere und kleinste Ortschaften betroffen, aber diese in größerer Zahl. Ebenso wären die heute im AST-Verkehr angebotenen Querfahrten zwischen den Außenorten nicht mehr möglich. Gerade in diesen Segmenten finden aber sehr viele AST-Fahrten statt, da keinerlei Alternativen bestehen. Betroffen wären etwa 40% aller AST-Fahrten (870 von 2197 gemäß Auswertung Mai 2011).

Das AST ist in Lohmar in hohem Maße etabliert und wird gerade auch zur Anbindung der kleinen Weiler intensiv genutzt. Die lokale Wertschätzung und der Bekanntheitsgrad des Systems darf nicht unterschätzt werden. In der Abwägung der Vor- und Nachteile hält der Rhein-Sieg-Kreis die heutige Angebotsgestaltung mit Buslinien und AST für wesentlich Ziel führender als eine Kombination von TaxiBus und AST. Eine Umstellung des AST auf TaxiBus würde zwar für viele heutige AST-Nutzer zu tariflichen Vorteilen führen (Wegfall des Zuschlags), gleichzeitig würden aber auch viele Verkehrsbedienungen ersatzlos entfallen und der Anspruch an ein flächendeckendes ÖPNV-System wäre damit aufgegeben. Dies birgt ein erhebliches Konfliktpotenzial. Der Anteil von 40% nicht mehr möglicher Fahrten ist bei weitem zu hoch, um akzeptabel zu sein.

3.3. TaxiBus-Teilnetz-Strategie

Diskussionswürdig ist vor diesem Hintergrund die Frage, ob es in Lohmar für Bus und TaxiBus sinnvoll abgrenzbare Teilnetze gibt. Ein potenzielles TaxiBus-Teilnetz müsste sich dabei grundsätzlich auf Gebiete ausrichten, in denen eine linienmäßige Erschließung möglichst aller Siedlungsbereiche gewährleistet werden kann. Dies würde es ermöglichen, das AST im betroffenen Gebiet zugunsten des TaxiBusses einzustellen.

Im nördlichen Stadtgebiet sind derartige Strukturen nicht erkennbar. Hier ist wie oben erläutert nur das AST in der Lage, die heutige Flächenerschließung weiterhin sicher zu stellen.

Grundsätzlich denkbar wäre dagegen, das AST aus den beiden Gebieten Breidter Rücken und Heide/Inger/Birk abzuziehen und durch einen TaxiBus zu ersetzen. Mit Ausnahme der Ortslagen Algert, Grimberg und Naaferberg lässt sich dieses Gebiet linienmäßig sinnvoll erschlie-

ßen, wobei die beiden letztgenannten Ortschaften auch durch den AST-Korridor Hausen miterschlossen werden könnten. Allerdings wird dieses Gebiet bereits im Stundentakt von den bestehenden Buslinien 542 und 543 bedient. Der TaxiBus-Einsatz würde sich damit auf wenige ergänzende Fahrten beschränken und das AST würde ggf. für den Spätverkehr trotzdem bestehen bleiben. Dies bedeutet wiederum die Aufgabe der heute gut kommunizierbaren Netzsystematik („AST überall nach einheitlichem Standard").

Der Rhein-Sieg-Kreis hält vor diesem Hintergrund sowohl eine flächendeckende TaxiBus-Einführung als auch eine TaxiBus-Teilnetz-Strategie in Lohmar für nicht Ziel führend

Weitere Verbesserungen im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollten sich auf eine sukzessive Verbesserung des Busverkehrs beziehen, zumal in diesem Segment auch die Verkehrspotenziale am Größten sind.