



Evaluationsbericht zum Nahverkehrsplan



Teilraum Niederkassel

April 2013

Inhalt

1	Grundlagen.....	3
1.1	Evaluationsraum	3
1.2	Nahverkehrsplan-Maßnahmen	4
1.3	Nachjustierungen seit der Umsetzung	4
1.4	Fahrgasteingaben seit der Umsetzung.....	5
1.5	Politische Aufträge	5
2	Angebotsanalyse	6
2.1	Vorgaben des Nahverkehrsplans.....	6
2.2	Fahrplanangebot	6
2.3	Anschlüsse	6
2.4	Nachfrage	7
2.5	Erschließungsqualität.....	15
2.6	Haltestelleninfrastruktur.....	15
2.7	Fahrbetrieb.....	19
2.8	Fahrgastinformation	19
3	Handlungsempfehlung	20

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis

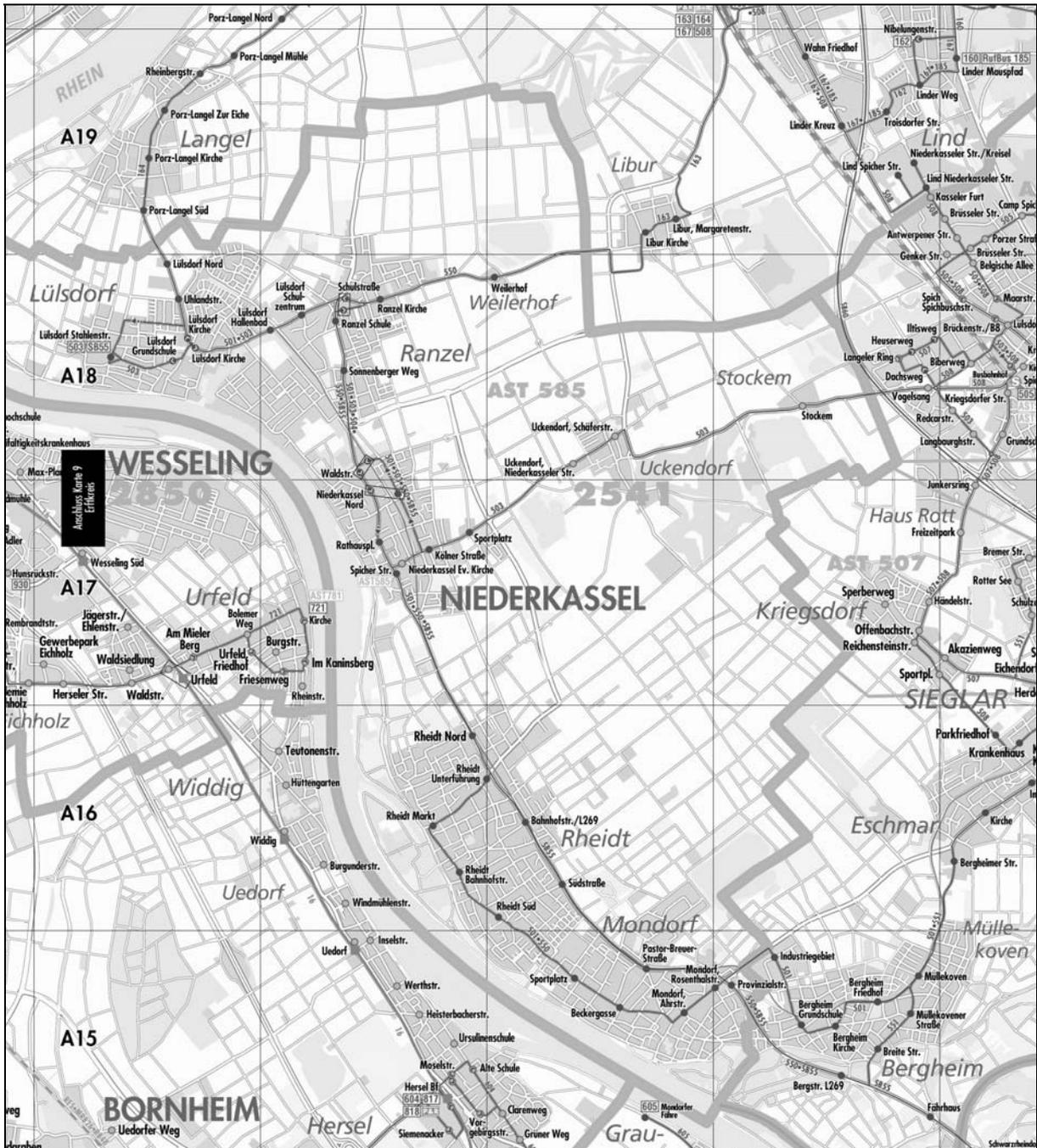
Planungsamt – 61.4/chg

April 2013

1 Grundlagen

1.1 Evaluationsraum

Der Untersuchungsraum umfasst das Gebiet der Stadt Niederkassel mit den Buslinien 501, 503, 550 und SB 55. In diesem Raum lebten am 30. September 2012 38.860 Einwohner. Soweit für die Belange des ÖPNV in Niederkassel nötig, werden auch die Linienabschnitte in den benachbarten Städten Köln und Bonn mit untersucht. Dagegen wird die östlich angrenzende Stadt Troisdorf trotz enger verkehrlicher und betrieblicher Verflechtungen ausgeklammert, da sich für deren Stadtgebiet ein eigenständiges Optimierungskonzept in der Abstimmung befindet.



Quelle: VRS

Abbildung 1: Liniennetz in Niederkassel

1.2 Nahverkehrsplan-Maßnahmen

Ursprünglich war der Busverkehr in Niederkassel derart strukturiert, dass für die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen nach Köln im Norden, Bonn im Süden und Troisdorf im Osten überwiegend eigenständige Linien existierten, wodurch es im Stadtgebiet zu Linienüberlagerungen und Parallelverkehren kam. Im Dezember 2009 wurde ein Optimierungskonzept umgesetzt, in dessen Rahmen die vormaligen Linien 163, 504 und 550 einerseits sowie 164 und 501 andererseits miteinander verschmolzen wurden. Die damit freigesetzte Betriebsleistung wurde für Taktverdichtungen genutzt. Für weitere Angebotsverbesserungen stieg die Betriebsleistung auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises um ca. 55.000 km/a.

Mit der Umstrukturierung konnten folgende Verbesserungen erreicht werden:

- Montags bis freitags Einführung des 20-Minuten-Grundtaktes kompatibel zur S-Bahn sowie den städtischen Busverkehren in Köln und Bonn (vorher 30-Minuten-Grundtakt)
- Anbindung aller Ortsteile von Niederkassel direkt an die S-Bahn von und nach Köln, für ca. 97% der Einwohner unter der Woche tagesdurchgängig im 20-Minuten-Takt (für über die Hälfte der Einwohner vorher nur Stundentakt und nur in den Hauptverkehrszeiten)
- Ausweitung der Schnellbuslinie SB 55 von und nach Bonn durch Leistungsumschichtung von der parallelen Linie 550, dadurch gleichzeitig Synchronisation der Nahverkehrspläne der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises
- Vermeidung von Umsteigezwängen zwischen den Linien 163/164 und 501/550
- Ausweitung des Angebotes in den späten Abendstunden am Wochenende
- Ausweitung der Linie 503 für die Ortsteile Uckendorf und Stockem

Das Konzept wurde in enger Zusammenarbeit mit den Städten Köln und Bonn, der RSVG, der KVB und der SWBV realisiert. Wegen der Einführung des 20-Minuten-Grundtaktes wurden auch die von den grenzüberschreitenden Linien 501 und 503 bedienten Städte Troisdorf und Siegburg in den Abstimmungsprozess einbezogen. Die endgültige Entscheidung zur Umsetzung traf der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises am 17. September 2009.

1.3 Nachjustierungen seit der Umsetzung

Folgende betriebliche Probleme waren nach der Einführung der neuen Linien zu beobachten:

- Regelmäßige Verspätungen und Überfüllungen der Busse auf der Linie 501
- Regelmäßige Ausfälle auf der Linie SB 55
- Unübersichtliche Situation durch den Wechsel der Liniennummern 163/550 sowie 164/501 an der Grenze zwischen Köln und Niederkassel, resultierend aus der Trennung der Konzessionen von KVB und RSVG

Zur Verbesserung der Situation auf der Linie 501 wurden die Fahrplanzeiten nach kurzfristigen Fahrzeitmessungen angepasst und zusätzliche Fahrten in den Stoßzeiten eingelegt. Bezüglich der Ausfälle auf der Linie SB 55 fand im November 2010 ein Gespräch mit Vertretern des Verkehrsunternehmens SWBV, betroffenen Fahrgästen und dem Rhein-Sieg statt. Die Probleme konnten jedoch bislang nicht vollständig behoben werden. Der Wechsel der Liniennummern an der nördlichen Kreisgrenze soll aus Sicht der Städte Köln und Bonn, des Rhein-Sieg-Kreises und der KVB zugunsten einheitlicher Nummern aufgegeben werden. Hier ist noch weiterer Abstimmungsbedarf erforderlich.

1.4 Fahrgasteingaben seit der Umsetzung

Grundsätzliche Kritik zu den neuen Linienführungen ist dem Rhein-Sieg-Kreis nicht bekannt. Zu den o.g. betrieblichen Problemen liegen Fahrgasteingaben vor, ganz besonders betrifft dies die Ausfälle auf der SB 55.

Über das ÖPNV-Portal des Rhein-Sieg-Kreises eingegangene Fahrgastwünsche betreffen den weiteren Ausbau des Nachtverkehrs am Wochenende.

1.5 Politische Aufträge

Zum Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises am 23. November 2010 wurde die Umstellung des Anruf-Sammeltaxis (AST) zwischen Spich und Niederkassel auf Taxi-Bus beantragt. Das AST verkehrt auf dieser Strecke linienbezogen zur Ergänzung der nur eingeschränkt verkehrenden Buslinie 503 und nicht im AST-typischen Flächenbetrieb. Dabei stellt es Verkehrsbeziehungen her, die gemäß Nahverkehrsplan grundsätzlich durch Busse oder TaxiBusse bedient werden sollen. Daher bietet sich eine Umstellung auf TaxiBus an. Ein Beschluss wurde in o.g. Ausschuss jedoch nicht gefasst, da eine Umstellung auch den vergleichbar strukturierten AST-Verkehr Troisdorf einschließen soll.

Die Bezirksvertretung Köln-Porz hat am 22. November 2011 beschlossen, dass die Linien 163 und 164 abends im Halbstundentakt fahren und besser mit der S-Bahn abgestimmt werden sollen.

Der Rat der Stadt Niederkassel hat am 25. September 2012 den Rhein-Sieg-Kreis einstimmig darum gebeten, Umschichtungen im Fahrplanangebot der Buslinien vorzunehmen. Das Angebot der Schnellbuslinie SB 55 soll weiter ausgebaut werden, dafür sollen Fahrten der Linie 501 am Wochenende und in den Tagesrandlagen gestrichen werden. Auf dem Gebiet der Stadt Niederkassel sind derartige Änderungen ggf. kostenneutral darstellbar, sie führen jedoch zu einer erhöhten Betriebsleistung in Bonn.

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Sanierung der Bonner Nordbrücke gibt es Bestrebungen zu einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen Bonn und dem Raum Niederkassel/Troisdorf. Politische Beschlüsse lagen Anfang 2013 aber noch nicht vor. Angeregt werden von unterschiedlicher Seite u.a. folgende Maßnahmen:

- Taktverdichtung auf den Linien SB 55 und 551
- Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebsablaufes (Nutzung des Bahnkörpers auf der Kennedybrücke durch Busse, Ausbau der Busspur entlang der L 269)
- Ausbau der Fährverbindung zwischen Mondorf und Graurheindorf

2 Angebotsanalyse

2.1 Vorgaben des Nahverkehrsplans

Die vier Hauptverkehrsachsen nach Bonn, Sieglar/Troisdorf, Zündorf/Wahn und Libur/Wahn sind gemäß Nahverkehrsplan dem Primärnetz im verdichteten Raum zugeordnet. Auf diesen Achsen soll montags bis freitags mindestens ein 20-Minuten-Takt, samstags ein 30-Minuten-Takt sowie sonntags und abends ein 60-Minuten-Takt angeboten werden. Die Bedienungsvorgaben für die Linien 501 und 550 stellen dieses Angebot sicher. Dagegen ist für die Linie SB 55 in ihrer Rolle als Ergänzung zur Linie 550 ein geringeres Fahrtenangebot vorgegeben.

Die Relation von Niederkassel nach Spich ist Teil des Sekundärnetzes im verdichteten Raum. Hier gilt als Mindestbedienungsstandard montags bis freitags ein 30-Minuten-Takt sowie am Wochenende ein 60-Minuten-Takt. Unter Berücksichtigung der genannten Mindeststandards und der Raumstruktur erscheint die Umstellung des AST Niederkassel auf TaxiBus sinnvoll.

2.2 Fahrplanangebot

Die Buslinien sind entsprechend der o.g. Vorgaben vertaktet. Über den o.g. Grundtakt hinausgehend werden Zusatzfahrten in den Hauptverkehrszeiten sowie ein 30-Minuten-Takt auf der Linie 501 sonntags sowie abschnittsweise auch abends angeboten.

Das Zusammenspiel der Linien ist montags bis freitags hervorragend. Die Linien 501, 550 und SB 55 stellen dann auf ihrem gemeinsamen Abschnitt einen 7'/5'/8' bzw. 7'/6'/7'-Takt und damit ein maximal dichtes Angebot her. Am Wochenende verkehren dagegen die Linien 501 und 550 fast zeitgleich. Ab Bonn fährt die SB 55 i. A. kurz vor der 550, um die Fahrgastströme besser zu kanalisieren. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass Gelenkbuseinsatz wegen der Straßeninfrastruktur derzeit nur auf der SB 55, aber nicht auf der 550 möglich ist.

2.3 Anschlüsse

Die für die Verkehrsbeziehung von und nach Köln relevanten Anschlüsse am Bahnhof Wahn sind montags bis freitags hervorragend. Mit den Linien 501 und 550 wird tagsüber Anschluss an alle Fahrten der S 12 und S 13 hergestellt, die Umsteigezeiten betragen fünf bis acht Minuten. Abends und am Wochenende schließen die Buslinien dagegen teilweise an die jeweils andere S-Bahn-Linie an, und an die Fahrten der S 13 aus Köln kommend gibt es gar keine Anschlüsse. Zudem sind dann die Übergangszeiten zur S-Bahn in Richtung Köln mit bis zu dreizehn Minuten recht lang. Tabelle 1 stellt alle Anschlüsse am Bahnhof Wahn zusammen.

	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Abend
Anschluss S 12 aus Köln an...	550 (5)	501 (4), 550 (6)	501 (4), 550 (6)*	501 (4)/550 (9)**
Anschluss S 13 aus Köln an...	501 (5)	--	--	--
Anschluss S12 nach Köln von...	550 (5)	501 (13)	501 (13)	501 (13)*
Anschluss S13 nach Köln von...	501 (8)	550 (9)	550 (11)*	550 (6)*

Klammerwerte = Umsteigezeiten in Minuten

* S-Bahn alle 30', Bus alle 60', d.h. jede zweite S-Bahn-Fahrt hat Busanschluss

** S-Bahn alle 30', Buslinien jeweils alle 60' im halbstündigen Wechsel, d.h. jede S-Bahn-Fahrt hat Busanschluss

Tabelle 1: Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Wahn

Die Linie 503 hat montags bis freitags in Spich Anschlüsse an die S 12 sowohl von und nach Köln als auch von und nach Siegburg. Von und nach Köln beträgt die Übergangszeit 6 bzw. 8 Minuten, von und nach Siegburg 10 bzw. 12 Minuten. Eine Verkürzung bzw. freie Planung der Umsteigezeiten ist nur durch ein Abbinden in Spich oder Troisdorf möglich, da die Linie derzeit zwischen Troisdorf und Siegburg den Takt der Linie 501 verdichtet.

2.4 Nachfrage

Zur Bereitstellung einer aktuellen Datenbasis fanden auf allen in Niederkassel verkehrenden Buslinien in der ersten Jahreshälfte 2012 umfangreiche Fahrgasterhebungen statt. Die Zählung der Linien 501, 550 und SB 55 wurde unter Federführung der KVB an ein externes Büro vergeben und von den Städten Köln und Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis, der RSVG, der SWBV und der KVB jeweils zu gleichen Teilen finanziert. Dabei wurde jede Fahrt jeweils an einem Dienstag, einem Donnerstag, einem Samstag und einem Sonntag gezählt. Zudem fanden Fahrgastbefragungen und Pünktlichkeitserhebungen statt. Die nur im Rhein-Sieg-Kreis verkehrende Linie 503 wurde vom Planungsamt und der RSVG selbst erhoben, wobei jede Fahrt unter der Woche bzw. samstags jeweils einmal gezählt wurde.

Linie	Zählung 2012			VRS 2009		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
163	--	--	--	869	k.A.	k.A.
164	--	--	--	1.617	k.A.	k.A.
501	12.270	6.889	3.896	11.422	5.100	k.A.
503	3.444	23	0	1.365	39	0
504	--	--	--	195	0	0
550	4.694	3.169	1.404	4.799	k.A.	k.A.
SB55	2.095	538	292	352	0	0
Summe	22.503	10.619	5.592	20.619	k.A.	k.A.

Di/Do 550 und SB 55 in Zählung 2012: Mittelwert aus zwei Zählungen dienstags und donnerstags

Tabelle 2: Ergebnisse der Fahrgastzählungen 2009 und 2012

Betrachtet man alle Linien zusammen, ist gegenüber der VRS-Verbunderhebung 2009 ein Nachfragezuwachs von etwa 9% zu verzeichnen. Der Nachfragezuwachs ist damit höher als die Angebotsausweitung vom Dezember 2009 mit etwa 3% Betriebskilometerzuwachs auf den betroffenen Linien.

In Niederkassel selbst wurden im Rahmen der 2012er-Zählungen 6.837 Einsteiger und 6.911 Aussteiger erhoben, das waren etwa 5% mehr als 2009. Bezogen auf die einzelnen Niederkasseler Ortsteile ist das Bild unterschiedlich. Niederkassel und Rheidt verzeichnen starke Zuwächse, dies korrespondiert damit, dass diese Orte am meisten von der verbesserten Anbindung an den Bahnhof Wahn profitieren. In Lülsdorf und Ranzel gab es eine massive Fahrgastverschiebung, resultierend aus der Verlagerung von Umsteigern und Schülern von den Haltestellen Lülsdorf Kirche und Schulzentrum neu auf die Haltestelle Ranzel Schule. In Mondorf und Uckendorf/Stockem waren keine relevanten Veränderungen zu verzeichnen.

Ortsteil	2012			2009		
	Ein	Aus	gesamt	Ein	Aus	gesamt
Lülsdorf	1.425	1.565	2.990	2.112	1.825	3.937
Ranzel	1.077	1.125	2.202	691	651	1.342
Niederkassel	1.084	1.092	2.176	8.56	911	1.767
Rheidt	1.438	1.477	2.915	1.311	1.238	2.550
Mondorf	1.662	1.530	3.192	1.583	1.625	3.209
Uckendorf/Stockem	151	122	273	130	164	294
Summe	6.837	6.911	13.748	6.774	6.910	13.099

Tabelle 3: Vergleich der Ein- und Aussteiger in den einzelnen Niederkasseler Ortsteilen

Insgesamt waren die Verkehrsströme von und nach Zielen in südliche Richtungen sowohl 2009 als auch 2012 etwas stärker als jene in nördliche Richtungen. Es sind sehr starke Verflechtungen in die Nachbarkommunen festzustellen. 3.664 Fahrgäste fuhren aus dem Stadtgebiet Niederkassel hinaus und 3.675 hinein. 43% der grenzüberschreitenden Fahrten betreffen den Verkehr von und nach Bonn, 37% von und nach Köln sowie 20% von und nach Troisdorf. „Transitfahrgäste“ von Köln über Niederkassel hinausgehend sind sowohl auf der Linie 501 als auch auf der Linie 550 nur sehr vereinzelt auszumachen.

Auf Kölner Gebiet hat die verbesserte Anbindung des Bahnhofs Wahn sowohl zu Fahrgastwachstum als auch zu einer starken Verlagerung der Umsteiger von der Stadtbahnlinie 7 in Zündorf zu den S-Bahn-Linien S12 und S13 in Wahn geführt. Die Zahl der Ein- und Aussteiger an den beiden Knoten Wahn und Zündorf stieg zusammengenommen um knapp 15%, jedoch betrug das Wachstum in Wahn 90%, wohingegen die Nachfrage in Zündorf um mehr als 40% zurückging. War 2009 die Zahl der Ein- und Aussteiger der betrachteten Linien in Zündorf noch leicht höher als in Wahn, so benutzen heute mehr als doppelt so viele Fahrgäste den Knoten Wahn statt Zündorf. Dies zeigt, dass die neue systematische Verknüpfung mit der S-Bahn im 20-Minuten-Grundtakt von den Fahrgästen intensiv genutzt wird. Damit verbunden ist eine erhebliche Verkürzung der Reisezeiten zwischen Niederkassel und Köln-Zentrum. Gleichzeitig kam es zu einer gewissen Verschiebung der Fahrgastnachfrage von der Linie 501 auf die Linie 550. Auffällig ist, dass in Richtung Wahn das Fahrgastaufkommen der Linie 501 höher ist, in Richtung Niederkassel dagegen die der Linie 550. Dies hängt vor allem mit dem dichteren morgendlichen Angebot der Linie 501 in Lastrichtung zusammen.

	2012			2009				
	gesamt	501	550	gesamt	163	164	501	504
Aussteiger Wahn	1.382	805	577	735	343	327		65
Einsteiger Wahn	1.406	700	706	888	353	473		62
Aussteiger Zündorf (nur aus Süden)	611	611		971		328	643	
Einsteiger Zündorf (nur nach Süden)	534	534		878		190	688	
Summe	3.933			3.472				

Tabelle 4: Vergleich der Ein- und Aussteiger in Wahn und Zündorf

Die Linien 501, 550 und SB 55 sind montags bis freitags von einer sehr hohen Grundauslastung geprägt, die adäquat zum 20-Minuten-Grundtakt ist. Dank beidseitiger Zentreinbindung sind Querschnittsbelastung und Tagesganglinie auf den Linien 501 und 550 relativ ausgeglichen. Dagegen weist die SB 55 naturgemäß eine sehr ausgeprägte tageszeitabhängige Lastrichtung auf. In den Hauptverkehrszeiten befinden sich alle drei Linien an der Kapazitätsgrenze. Detaillierte Aussagen werden nachfolgend aufgeführt.

Die Linie 503 ist im Stadtgebiet Niederkassel wesentlich schwächer nachgefragt als die drei anderen Linien. Es besteht eine erhebliche Diskrepanz zum stark nachgefragten weiterführenden Abschnitt in Troisdorf und Siegburg. Gleichzeitig wird die Linie in Niederkassel weitestgehend für den Binnenverkehr sowie mit geringerer Relevanz auch zum S-Bahn-Haltepunkt Spich genutzt. Dies spricht dafür, die Linie in Spich zu trennen. Damit werden auf beiden Teilstrecken eine nachfragegerechte Angebotsgestaltung und der Einsatz adäquater Fahrzeuge ermöglicht.

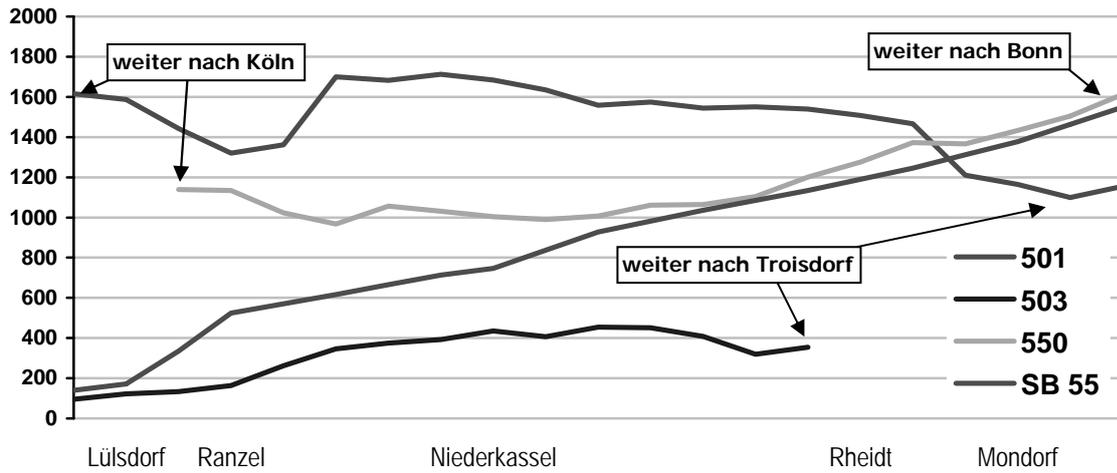


Abbildung 2: Querschnittsbelastung montags bis freitags (Fahrgäste pro Tag)

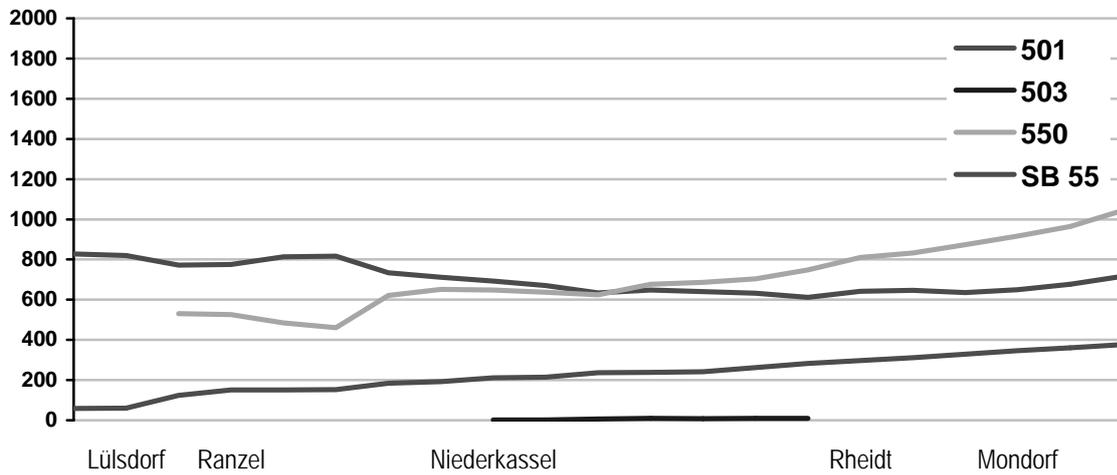


Abbildung 3: Querschnittsbelastung samstags (Fahrgäste pro Tag)

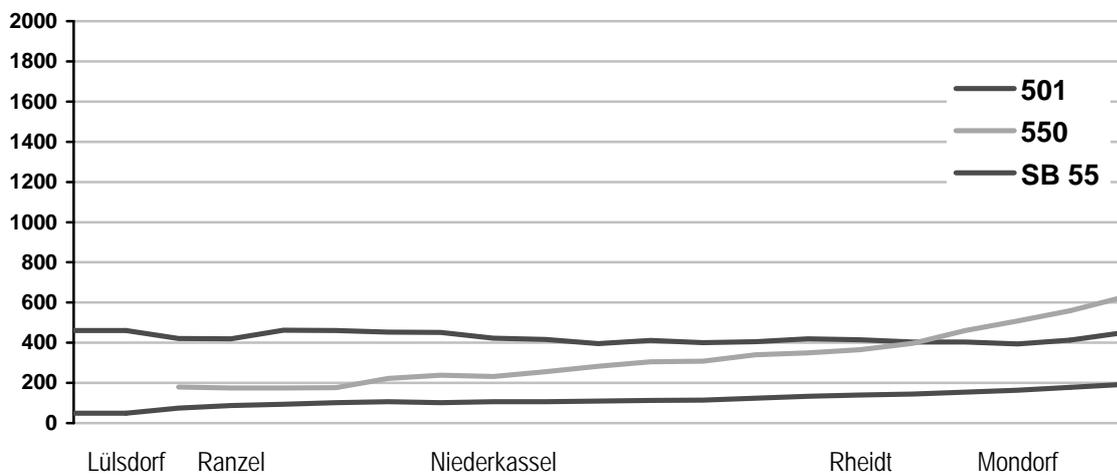


Abbildung 4: Querschnittsbelastung sonntags (Fahrgäste pro Tag)

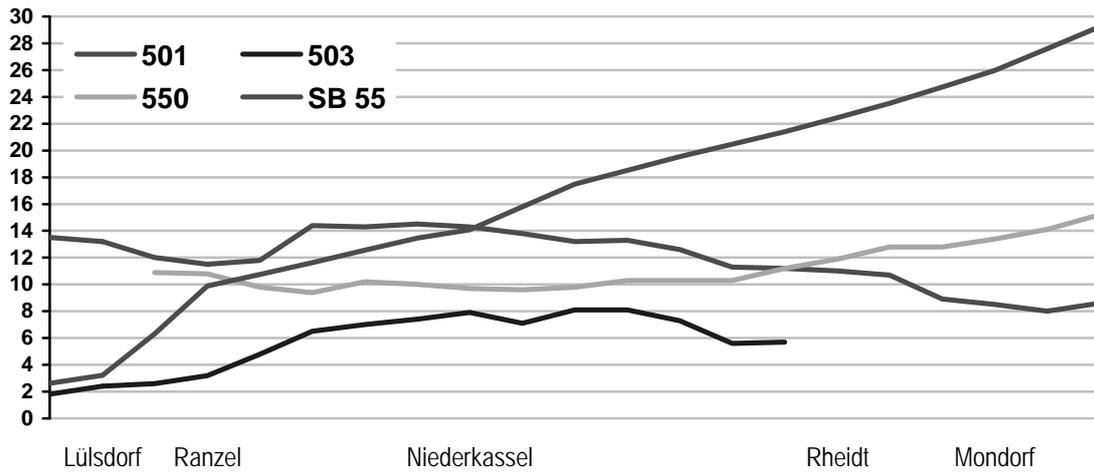


Abbildung 5: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt montags bis freitags

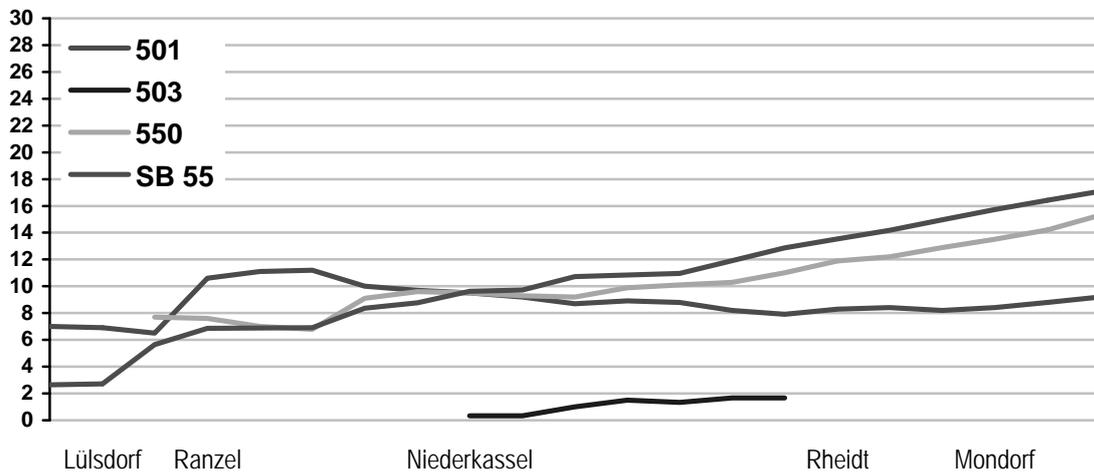


Abbildung 6: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt samstags

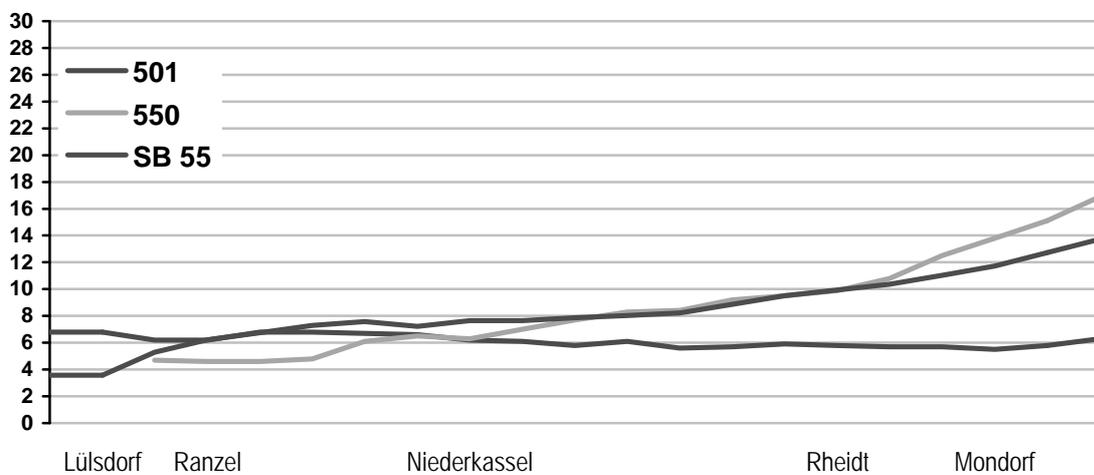


Abbildung 7: Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt sonntags

Linie 501

In absoluten Zahlen ist die Linie 501 die mit Abstand fahrgaststärkste Buslinie im Rhein-Sieg-Kreis. Gleichwohl ist die Nachfrage der Linien 550 und SB 55 im südlichen Niederkassel teilweise höher. Diese Diskrepanz erklärt sich aus dem sehr langen Linienweg, weswegen die Nachfragestruktur von einer Überlappung vieler Teilstrecken geprägt ist. Die höchste Querschnittsbelastung findet sich an den beiden Enden, und zwar zwischen Wahn und Lülldorf einerseits sowie Siegburg, Troisdorf und Eschmar andererseits. Zur hohen absoluten Nachfrage trägt außerdem bei, dass in Niederkassel fast alle Schulverstärker in die Linie 501 und nicht in die abschnittsweise parallelen anderen Linien integriert sind.

Der Anteil durchfahrender Fahrgäste ist in Höhe Lülldorf am geringsten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Fahrgäste zwischen dem südlichen Stadtgebiet Niederkassel und Köln zunehmend die Linie 550 nutzen.

Zeit- und abschnittsweise verkehrt die Linie 501 in Niederkassel häufiger als die Linie 550, was jedoch nicht immer aus der Nachfragestruktur abzuleiten ist. Vor diesem Hintergrund ist eine bedarfsgerechte Angebotsanpassung außerhalb des 20-Minuten-Grundtaktes zu empfehlen:

- In den frühen Morgenstunden ist das traditionell sehr früh einsetzende Angebot überdimensioniert. Hier kann der Betriebsbeginn in Niederkassel später stattfinden, indem einzelne Fahrten in Richtung Siegburg erst in Sieglar einsetzen. In Richtung Wahn wiederum können einzelne Fahrten erst in Lülldorf einsetzen.
- Die morgendlichen Taktverdichter nach Wahn können auf den Ausgangspunkt Lülldorf verkürzt werden und analog der Nachmittag-HVZ als Leerfahrt von Wahn direkt nach Lülldorf zurückfahren. Dies ermöglicht eine Optimierung des Wagenumschlags. Hintergrund ist, dass sich nach Köln fahrende Fahrgäste aus Mondorf, Rheidt und Niederkassel offenbar auf die schnellere Linie 550 verlagert haben. Lediglich für den Schülerverkehr zum Schulzentrum Lülldorf sind morgens zwei Taktverdichter ab Mondorf weiterhin nötig.
- Zwischen Lülldorf und Wahn gibt es morgens ernsthafte Kapazitätsengpässe. Durch eine partielle Ausweitung der Linie 550 nach Wahn (s.u.) zwecks weiterer Verlagerung von Fahrgästen aus dem südlichen Stadtgebiet Niederkassel können diese vermindert werden. Gleichwohl sind zusätzliche Taktverstärker der Linie 501 zwischen Lülldorf und Wahn wünschenswert, sollte o.g. Optimierung hierfür Spielräume schaffen.
- Die nur auf Teilstrecken angebotenen Schulverstärkerfahrten sind zu überprüfen. Einige sind gemäß Zählung nicht erforderlich oder können gekürzt werden. Dies gilt insbesondere für die grenzüberschreitenden Fahrten zwischen Troisdorf und Niederkassel.
- Der montags bis freitags ab Wahn bis gegen 20.30 Uhr angebotene 20-Minuten-Takt ist bis Lülldorf nachfragegerecht. Aufgrund der Linienlänge führt er allerdings zu einem 20-Minuten-Takt in Troisdorf und Siegburg bis nach 22 Uhr, was nicht erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund können am frühen Abend einige Fahrten bis Lülldorf, Mondorf oder Troisdorf kurzgesetzt werden.
- In den Abendstunden fährt die Linie zwischen Siegburg und Rheidt im 30-Minuten-Takt, weiter bis Wahn alle 60 Minuten. Die Kurzfahrten bis Rheidt sind dabei jenseits des Troisdorfer Stadtgebietes sehr schwach nachgefragt. Vor diesem Hintergrund ist die von der Stadt Niederkassel angeregte Ausdünnung auf Stundentakt grundsätzlich empfehlenswert. Auf Troisdorfer Stadtgebiet sollte der Halbstundentakt jedoch aufrecht erhalten bleiben, ggf. durch Taktüberlagerung mit den Linien 503 und 551. Gleichzeitig sollten nach Möglichkeit die Anschlüsse in Wahn und Siegburg verbessert werden.
- Sonntags ist die relative Nachfrage auf Niederkasseler Gebiet mit einer durchschnittlichen Besetzung von maximal 6 Fahrgästen niedriger als auf der 550 und SB 55. Vor diesem Hintergrund können ebenfalls Angebotsverringerung analog zum Abendverkehr diskutiert

werden. Dieser Aspekt wird jedoch aufgrund der Wechselwirkung zum Troisdorfer Busnetz an dieser Stelle nicht weiter vertieft, sondern ggf. im Busnetz-Optimierungskonzept Troisdorf aufgegriffen.

- Es bietet sich an, sämtliche Kurzfahrten zwischen Wahn und Lülldorf Kirche über Lülldorf Hallenbad bis Lülldorf Schulzentrum zu verlängern. Damit werden Lülldorf und der westliche Rand von Ranzel besser erschlossen. In den Zeitlagen, in denen die Kurzfahrten als Rundverkehr mit direkter Leerfahrt zurück nach Wahn durchgeführt werden, verkehren die Busse sowieso bereits entlang der beiden Haltestellen. Auch eine weitere Verlängerung bis Ranzel Schule ist denkbar, sofern eine sinnvolle Wendemöglichkeit gefunden werden kann.

Durch die skizzierten Veränderungen ergeben sich keine wesentlichen Nachteile für die Fahrgäste, es wird aber Leistung eingespart, die zur Ausweitung der Linien SB 55 und 550 eingesetzt werden kann. In der fahrtscharfen Planung soll dabei in Niederkassel eine insgesamt kostenneutrale Verlagerung von Betriebsleistung realisiert werden.

Linie 550

Die Durchbindung nach Wahn einerseits sowie die Umschichtung von Fahrten zur SB 55 hat montags bis freitags zu einer erfreulichen Glättung der Querschnittsbelastung über den gesamten Linienweg geführt, d.h. die Linie ist nun in beiden Richtungen und zu beiden Endpunkten hin gleichmäßiger ausgelastet. Die linienweit höchsten Ein- und Aussteigerzahlen wurden montags bis freitags in Wahn erhoben, wohingegen die maximale Querschnittsbelastung weiterhin im Bereich Schwarzrheindorf auftritt. Samstags und noch ausgeprägter sonntags hat die Verknüpfung in Wahn einen deutlich geringeren Stellenwert, dadurch ist dann auch eine deutlichere Lastrichtung von und nach Bonn erkennbar. Insgesamt sind die angebotenen Grundtakte hinsichtlich der Fahrzeugbesetzung an allen Tagen angemessen.

Betrachtet man die Linien 550 und SB 55 gemeinsam, so fällt auf, dass auf der Linie 550 mehr Fahrgäste nach Bonn fahren als in der Gegenrichtung, bei der Linie SB 55 ist es dagegen umgekehrt. Der Grund dafür dürfte darin liegen, dass morgens nur die 550 und nicht die SB 55 über den 20-Minuten-Grundtakt hinaus verstärkt wird.

Zu den einzelnen Verkehrszeiten sind folgende Details anzumerken:

- An allen Verkehrstagen gibt es vereinzelt Kurse mit einer Maximalbesetzung von über 50 Fahrgästen. Auffällig sind Fahrten mit sehr hoher Nachfrage in Zeitlagen mit ausgedünnter bzw. nicht fahrender SB 55. Zusatzkapazitäten können in diesen Fällen sinnvoll hergestellt werden, indem das Angebot der SB 55 moderat ausgeweitet wird.
- Der sehr hohen Nachfrage morgens in Richtung Bonn sollte ebenfalls durch eine Ausweitung der SB 55 entsprochen werden, um Gelenkbuseinsatz und kürzere Fahrzeiten für die nördlichen Ortsteile zu ermöglichen. Die über den 10-Minuten-Takt hinausgehende Fahrt um 6.49 Uhr ab Rheidt kann ggf. in eine SB 55-Fahrt umgewandelt werden.
- Die frühmorgens nur zwischen Ranzel und Wahn verkehrenden Kurzfahrten weisen durchweg weniger als 5 Fahrgäste auf. Es ist eine Rückverlängerung nach Mondorf zu erwägen, um die Auslastung zu steigern. Am Wochenende können einige der Kurzfahrten auch ersatzlos entfallen.
- Die attraktive Anbindung an die S-Bahn hat zu einem starken Nachfragezuwachs nach Wahn geführt. Der partielle morgendliche 10-Minuten-Takt sollte daher auch in Richtung Wahn angeboten werden. Betrieblich günstig ist dabei, dass die Spitzenbelastung in Richtung Wahn früher als in Richtung Bonn ist, wodurch sinnvolle Umläufe mit den Verstärkerfahrten nach Bonn in der Gegenrichtung gebildet werden können. Mit einer Angebotsausweitung wird gleichzeitig die Linie 501 entlastet.

- Die Abendfahrten weisen i.A. eine gute bis ausreichende Nachfrage auf. Sehr erfreulich ist die Auslastung der neu eingerichteten Nachtfahrten am Wochenende ab Bonn (41 Fahrgäste um 1.32 Uhr, 28 Fahrgäste um 2.32 Uhr). Ein weiterer Ausbau wie von Fahrgästen gewünscht ist daher durchaus zu erwägen. Dies gilt besonders dann, wenn der räumliche und zeitliche Parallelverkehr mit der Nachtbuslinie N6 in Schwarzhofen beseitigt werden kann.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können ohne zusätzliche Betriebsleistung umgesetzt werden, sofern gleichzeitig eine Modifikation der Linie 501 erfolgt (s.o.).

Linie SB 55

Die wesentlich ausgeweitete Linie SB 55 wird von den Fahrgästen sehr gut angenommen. Montags bis freitags weist nur eine einzige Fahrt gegen die Lastrichtung weniger als zehn Fahrgäste auf (9.01 Uhr ab Bonn). Durchschnittlich wurden 39 Fahrgäste pro Fahrt gezählt. Die Maximalbesetzung von durchschnittlich 30 Fahrgästen in Höhe Stadtgrenze Bonn ist die größte aller Linien. Zur Weiterentwicklung des Angebotes lassen sich bezogen auf die vorliegende Nachfragestruktur in erster Priorität folgende Ansatzpunkte erkennen:

- Montags bis freitags ist ein weiterer Angebotsausbau in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der sehr hohen Nachfrage von und nach Bonn erforderlich (20-Minuten-Takt eine Stunde länger bis gegen 19 Uhr, 20-Minuten-Takt nachmittags auch in den Ferien, morgens 10-Minuten-Takt nach Bonn).
- Der Betriebsschluss montags bis freitags um 21.01 Uhr ab Bonn sollte um eine Stunde nach hinten verschoben werden. Auf der parallelen Linie 550 ist erst nach 22 Uhr ein deutlicher Einbruch der Nachfrage festzustellen. Beide Linien stellen dann zusammen einen Halbstundentakt zwischen Bonn und Niederkassel her.
- Ab Lülldorf ist der Betriebsschluss deutlich zu früh, in dieser Richtung sollte zumindest noch eine Fahrt um 20.13 Uhr sowie ggf. auch um 21.13 Uhr eingelegt werden.
- Der Betriebsschluss am Wochenende um 18.01 Uhr ab Bonn ist ebenfalls deutlich zu früh. Es sollte analog o.g. Vorschlag für den Werktagsfahrplan bis 22.01 Uhr gefahren werden. Die sehr hohe Belastung der Linie 550 vor allem samstags zwischen 18 und 21 Uhr (in Lastrichtung durchschnittlich 70 Fahrgäste pro Fahrt) unterstreicht diese Einschätzung.
- Ähnliches gilt für die morgendliche Betriebsaufnahme am Wochenende, die sonntags bereits gegen 9.13 Uhr ab Lülldorf stattfinden sollte.
- Zur Verbesserung des Angebots gegen die Lastrichtung ist grundsätzlich zu überprüfen, ob sich bestehende Leerfahrten für eine Umstellung auf Taktfahrten eignen. Verfolgenswert erscheinen außerdem die Ansätze, morgendliche Leerfahrten für die Verstärkung der Linie 550 in Richtung Wahn sowie als Schulverstärker zum Schulzentrum Lülldorf einzusetzen, sofern nicht schon praktiziert.

Mit diesem Maßnahmenpaket werden auf der SB 55 auch die Grundbedienungsstandards des Nahverkehrsplans vollständig hergestellt. Die Mehrleistung kann auf dem Gebiet der Stadt Niederkassel ggf. ganz oder teilweise durch Einsparungen auf der Linie 501 kompensiert werden, wohingegen in Bonn auf jeden Fall eine Ausweitung des Angebotes erfolgt.

In zweiter Priorität sollte eine Verdichtung des vormittäglichen 60-Minuten-Taktes auf 20-Minuten-Takt erwogen werden. Dadurch lassen sich einzelne Kapazitätsengpässe auf der Linie 550 gegen 9 und 12 Uhr beseitigen. Zwar führt eine derartige Ausweitung zu einer recht umfangreichen betrieblichen Mehrleistung, andererseits aber auch zu einer Verbesserung des Fahrplanwirkungsgrades, da die nötigen Fahrzeuge morgens und mittags bereits im Einsatz stehen.

In dritter Priorität schließlich könnte die SB 55 ein zur 550 gleichrangiges Angebot im Hauptachsenstandard erhalten (d.h. Einführung Abendverkehr und 30-Minuten-Takt samstags). Damit wäre zwischen Bonn und Niederkassel zu allen Verkehrszeiten eine Liniendopplung mit Halbierung des jeweiligen Grundtaktes gegeben.

503

Die Linie 503 weist auf Niederkasseler Gebiet gemäß Zählergebnis montags bis freitags 807 Fahrgäste auf, davon 324 grenzüberschreitend. Jenseits der Grenze ist ein klarer Bruch der Nachfrage am S-Bahnhof Spich zu erkennen. Von den Binnenfahrgästen in Niederkassel könnten 283 genauso gut das Angebot der Linien 501 oder SB 55 nutzen, so dass das eigenständige Fahrgastaufkommen zwischen Niederkassel und Spich bei gut 500 Fahrgästen pro Tag liegt. Mit Ausnahme von fünf Fahrten morgens liegt die Maximalbesetzung sämtlicher Fahrten unter 15 Fahrgästen, meist auch unter 10 Fahrgästen.

Samstags wurden auf zwölf Fahrten insgesamt lediglich 23 Fahrgäste gezählt, davon 17 von und nach Uckendorf. Nennenswerte Nachfrage besteht nur bei den drei Fahrtenpaaren nachmittags, wobei auch dort keine Fahrt mehr als vier Fahrgäste erreicht.

Vor dem Hintergrund der erheblich höheren Nachfrage in Troisdorf sowie der weitgehend isolierten Fahrgastströme empfiehlt sich eine Trennung der Linie in Spich. Gleichzeitig sollte zwischen Spich und Vogelsang auf direktem Weg gefahren werden, da dann kürzere Reisezeiten sowie ein umlaufoptimierter Fahrplan möglich sind (linienreiner Stundentakt mit einem Fahrzeug). Der Einsatz kleinerer Fahrzeuge mit ca. 20-30 Plätzen ist abgesehen von den morgendlichen Taktverdichtungen grundsätzlich möglich. Heute wird aufgrund der hohen Nachfrage in Troisdorf teilweise sogar mit Gelenkbussen gefahren, dies ist bei einer Trennung in Niederkassel keinesfalls mehr erforderlich.

Zu diskutieren ist das zukünftige Taktangebot montags bis freitags. Heute fährt die Linie alle 60 Minuten mit Verstärkung auf 20'-Takt über zwei kurze Zeitscheiben in den Hauptverkehrszeiten. Hierzu ist folgende Einschätzung zu treffen:

- Eine Umstellung auf einen 60'/30'-Takt wäre nachfragegerecht. Vorteil ist, dass bei gleicher Fahrtenzahl über einen längeren Zeitraum auf 30 Minuten-Takt verdichtet werden kann als heute auf 20-Minuten-Takt. Gleichzeitig wird ein Bus weniger benötigt. Dafür verschlechtern sich jedoch die S-Bahn-Anschlüsse in Spich vor allem von und nach Siegburg, da immer abwechselnd an die S 12 und die S 13 angeschlossen wird.
- Die Beibehaltung des 60'/20'-Taktes ermöglicht in den Hauptverkehrszeiten optimale S-Bahn-Anschlüsse. Wünschenswert wäre jedoch eine Ausweitung der nachmittäglichen Taktverdichtung. Es ergibt sich keine Möglichkeit zur Reduzierung des Fahrzeugbedarfs.

Das derzeit mit einem Kleinbus gefahrene Samstagsangebot kann aufgrund der sehr geringen Nachfrage auf TaxiBus-Betrieb umgestellt werden. Gleichzeitig sollte auch das AST 585 durch TaxiBus ersetzt werden, um eine einheitliche Angebotsstruktur zu schaffen. Damit werden gleichzeitig auch die vorliegenden politischen Beschlüsse und die Vorgaben des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Effekt ist ein durchgängiger TaxiBus-Stundentakt zwischen Spich und Niederkassel samstags, sonntags und abends.

Eine weitere Verkürzung der Linie auf den Abschnitt Spich – Niederkassel würde es ermöglichen, einen 20'-Takt mit zwei statt drei Fahrzeugen anzubieten und den Parallelverkehr zu den Linien 501 und SB 55 zu beseitigen. Allerdings wären davon etwa 120 Fahrgäste/Tag negativ betroffen, weswegen eine Verkürzung nicht empfohlen wird. Alternativ kann der Parallelverkehr dazu genutzt werden, die Linie 503 zur Erschließung der Neubaugebiete im Lülsdorfer Norden einzusetzen (vgl. Kapitel 2.5).

2.5 Erschließungsqualität

Gemäß Nahverkehrsplan gelten geschlossen bebaute Gebiete dann als gut erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zur nächsten Haltestelle maximal 500 m beträgt. Entfernungen bis 1.000 m sind zumutbar, dies gilt insbesondere im Außenbereich.

Bei Anlegung des 1.000 m-Radius sind alle Siedlungsflächen in Niederkassel vollständig erschlossen. Es gibt lediglich einen Bereich mit Luftlinienentfernungen zwischen 500 m und 1.000 m, dies ist ein Teil des Neubaugebietes im nördlichen Lülsdorf mit Haltestellenentfernungen von bis zu 700 m. Eine verbesserte Erschließung ist dort theoretisch durch eine veränderte Führung der Linie 503 möglich, sofern eine Konsenslösung gefunden werden kann.

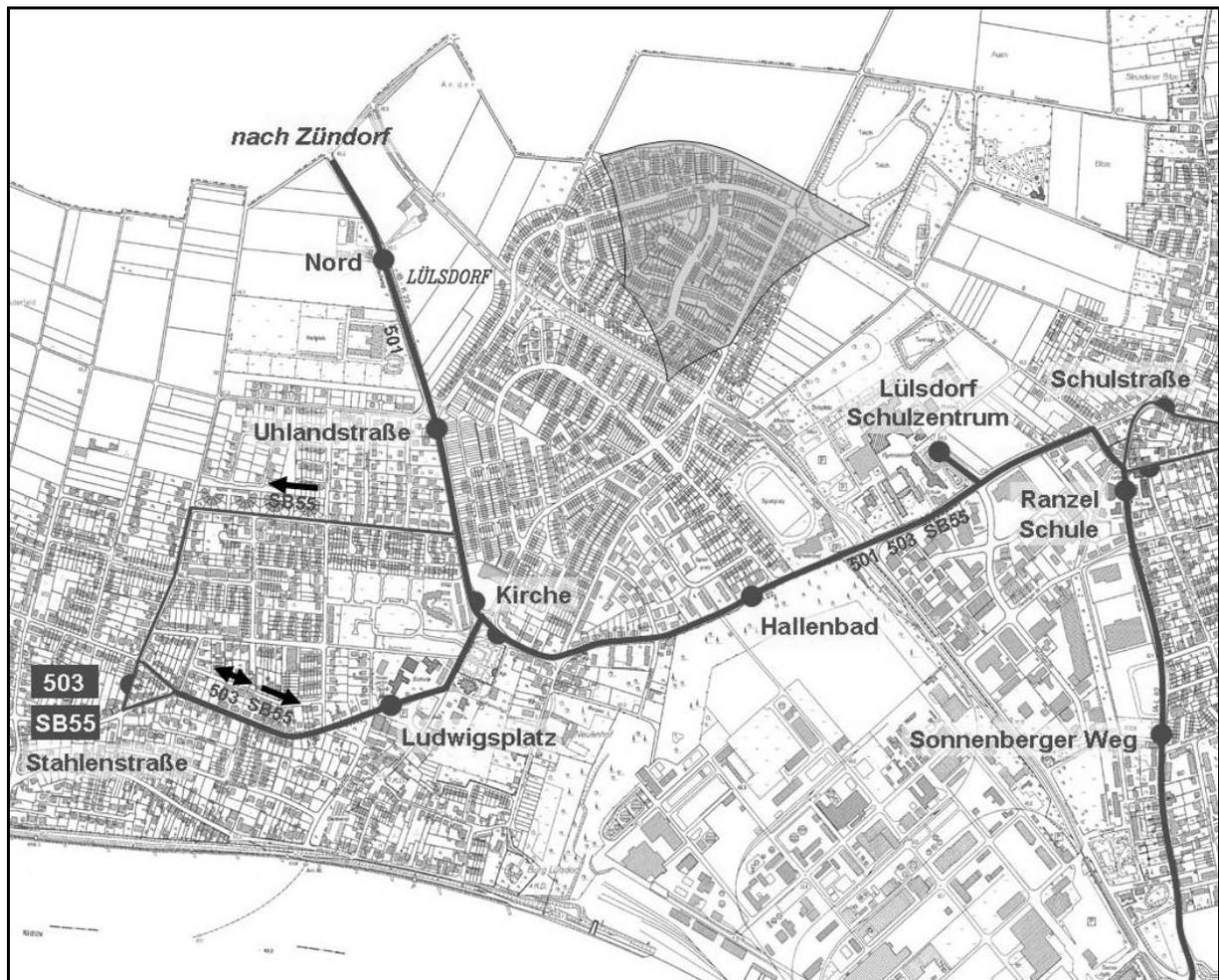


Abbildung 8: Haltestellen und Bereich abseits der 500m-Einzugsgebiete (blau) in Lülsdorf

2.6 Haltestelleninfrastruktur

Grundsätzlich sollen Haltestellen jeweils in beiden Richtungen anfahrbar und barrierefrei sein. Eine beidseitige Anfahrbarkeit ist in den meisten Fällen gegeben, der netzweite barrierefreie Ausbau ist in der Umsetzung. Die Haltestellenabstände werden i.A. sowohl einem zügigen Betrieb als auch einer angemessenen Erschließungsqualität gerecht, so dass völlig neue Haltestellen nicht erforderlich sind. Betrachtet werden im Folgenden einzelne Verbesserungsmöglichkeiten.

Am Knotenpunkt Lülsdorf Kirche sind die Richtungshaltestellen so positioniert, dass in Fahrtrichtung Ludwigsplatz keine Bedienung möglich ist. Aus diesem Grund bedient die SB 55 in Richtung Stahlenstraße zwar Lülsdorf Kirche, aber nicht Ludwigsplatz, bei der 503 ist es genau andersherum (vgl. Abbildung 8). Nachteile sind eine Angebotsreduzierung für die beiden

Haltestellen, eine unübersichtliche Situation für die Fahrgäste und eine verschlechterte Umsteigesituation von Zündorf kommend ins Unterdorf Lülsdorf. Grundsätzlich sollte die Haltestelle Lülsdorf Kirche daher zukünftig von beiden Linien in jeweils beiden Richtungen bedient werden. Unabhängig von der Weiterführung bis Stahlenstraße könnte dafür die Teilhaltestelle in Fahrtrichtung Norden vor den Kreisverkehr verlegt werden. Platz für eine Fahrbahnrandhaltestelle ist dort vorhanden. Da die heutige Haltestelle noch nicht barrierefrei ausgebaut ist, wäre diese Maßnahme grundsätzlich förderfähig. Vor der Entscheidung über eine endgültige Lösung sollte aber zunächst die Frage geklärt werden, ob die Linie 503 zukünftig in Lülsdorf einen anderen Linienweg befahren soll oder nicht (vgl. Kapitel 2.5).



Abbildung 9: Lülsdorf Kirche, Haltestelle Richtung Süden und potenzielle Gegenrichtung

Die Bedienung der Haltestelle Lülsdorf Schulzentrum erfordert eine Wendefahrt mit Ein- und Ausfädelung auf die Berliner Straße. Aufgrund der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung wird sie von der SB 55 überhaupt nicht und von der Linie 501 nur zu ausgewählten Verkehrszeiten angefahren. Nachteile dieser eingeschränkten Bedienung sind eine verschlechterte Erschließung des benachbarten Gewerbegebietes, eine unübersichtliche Angebotsstruktur und eine nicht optimale Ausnutzung bestehender Gegenlastrichtungs-Kapazitäten auf der Linie SB 55 für den Schülerverkehr. Es wird daher empfohlen, die Haltestelle von den Linien 501, 503 und SB 55 systematisch zu allen Verkehrszeiten zu bedienen. Dafür sollten zwei zusätzliche Richtungshaltestellen direkt an der Berliner Straße angelegt werden. In Richtung Ranzel ist dies im bestehenden Seitenraum möglich, in Richtung Lülsdorf muss eine neue Wartefläche angelegt werden. Eine gesicherte Querung sollte durch verkehrsregelnde Maßnahmen unterstützt werden (50 km/h-Beschilderung, ggf. Mittelinsel), grundsätzlich ist die Situation an diesem Standort aber nicht anders als bei der benachbarten Haltestelle Lülsdorf Hallenbad. Die heutige Anlage kann für Schulverstärker weiterhin genutzt werden. Auch hier ist eine Förderfähigkeit gegeben.

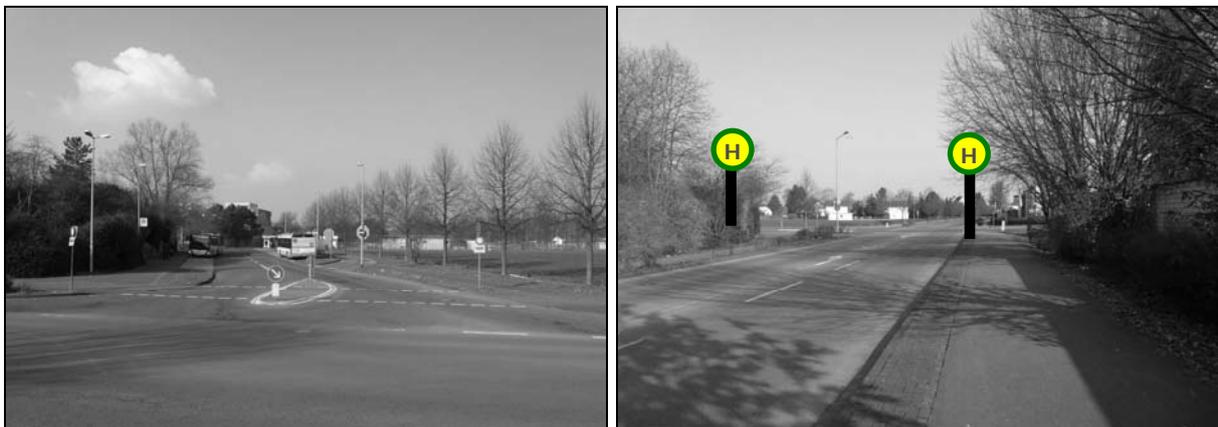


Abbildung 10: Haltestelle Schulzentrum, Bestand und potenzielle Fahrbahnrandhaltestelle

Die Haltestelle Ranzel Schulstraße kann theoretisch entfallen, da sie je Richtung nur 30 bzw. 170 m neben der Haltestelle Ranzel Schule liegt. Hintergrund ihrer Existenz ist die alte Führung der Linie 163 ohne Bedienung der Haltestelle Ranzel Schule. Aufgrund noch laufender Fördermittelbindung ist eine Auflassung jedoch erst mittelfristig möglich.

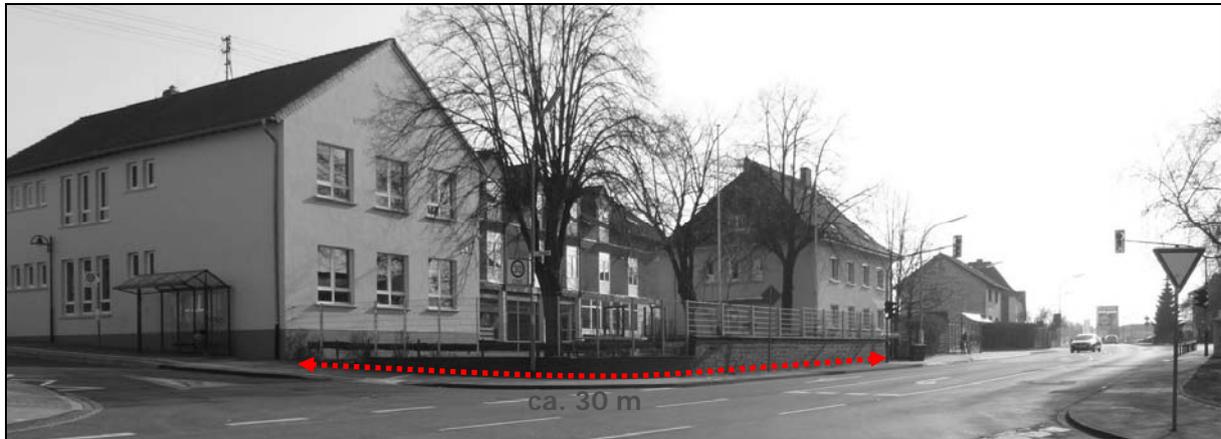


Abbildung 11: Ranzel Schulstraße (links, aufzulassen) und Ranzel Schule (rechts)

Die vor einigen Jahren neu eingerichtete Verkehrsführung in Niederkassel richtungsbezogen durch Hauptstraße und Kölner Straße führt zu wesentlichen Nachteilen für den Busverkehr:

- Die Richtungshaltestellen nach Norden bzw. Süden sind weit voneinander entfernt und für Ortsunkundige nicht direkt auffindbar.
- Eine direkte Umsteigemöglichkeit am südlichen Ortsrand zwischen Uckendorf (Linie 503) sowie Bonn, Rheidt und Mondorf (Linien 501/550/SB 55) ist nur in Süd-Nord-Richtung gegeben. In der Gegenrichtung berühren sich die Linien erst am nördlichen Ortsrand.
- Das Rathaus und der Ortskern sind nur in Nord-Süd-Richtung direkt erreichbar. In der Gegenrichtung müssen die Haltestellen Spicher Straße, Evangelische Kirche (jeweils 501, 550, SB 55) oder Kölner Straße (503) benutzt werden. Besonders weite Wege entstehen dadurch für Nutzer der Linie 503.

Eine Verbesserung der Situation ist grundsätzlich schwierig. Es bestehen theoretisch folgende Optionen, um jeweils alle Haltestellen mit nahe beieinander liegenden Standorten in beiden Richtungen anzufahren und die Verknüpfung der Linien untereinander zu verbessern:

- Wiedereinrichtung des Zweirichtungs-Busverkehrs durch die Hauptstraße in Form einer Busschleuse auf dem Rathausplatz bei gleichzeitiger vollständiger Sperrung für den MIV.
- Führung aller Linien im Zweirichtungsverkehr durch die Kölner Straße, womit die Linie 503 jedoch in beiden Richtungen keine zentrale Haltestelle mehr erreicht.
- Umbau von Nießengasse, Rathausstraße und Bergstraße für den Busverkehr in Süd-Nord-Richtung (Einbahnstraßenregelung, Parkraumausweisung, Knotenanpassung), was jedoch hinsichtlich der Straßenquerschnitte problematisch ist.

Denkbar ist außerdem eine Kombinationslösung, bei der die Linien 501, 550 und SB 55 in beiden Richtungen durch die Kölner Straße verkehren und die Linie 503 in beiden Richtungen über Rathausmarkt unter Nutzung der Rathausstraße in Süd-Nord-Richtung. Damit entsteht eine neue zentrale Haltestelle Evangelische Kirche, an der alle Linien in beiden Richtungen zusammenkommen, und es ergibt sich eine Umsteigemöglichkeit zwischen Uckendorf und Mondorf/Bonn am selben Bussteig.

Grundsätzlich sollte die Thematik vor dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Niederkassel vertieft diskutiert werden.

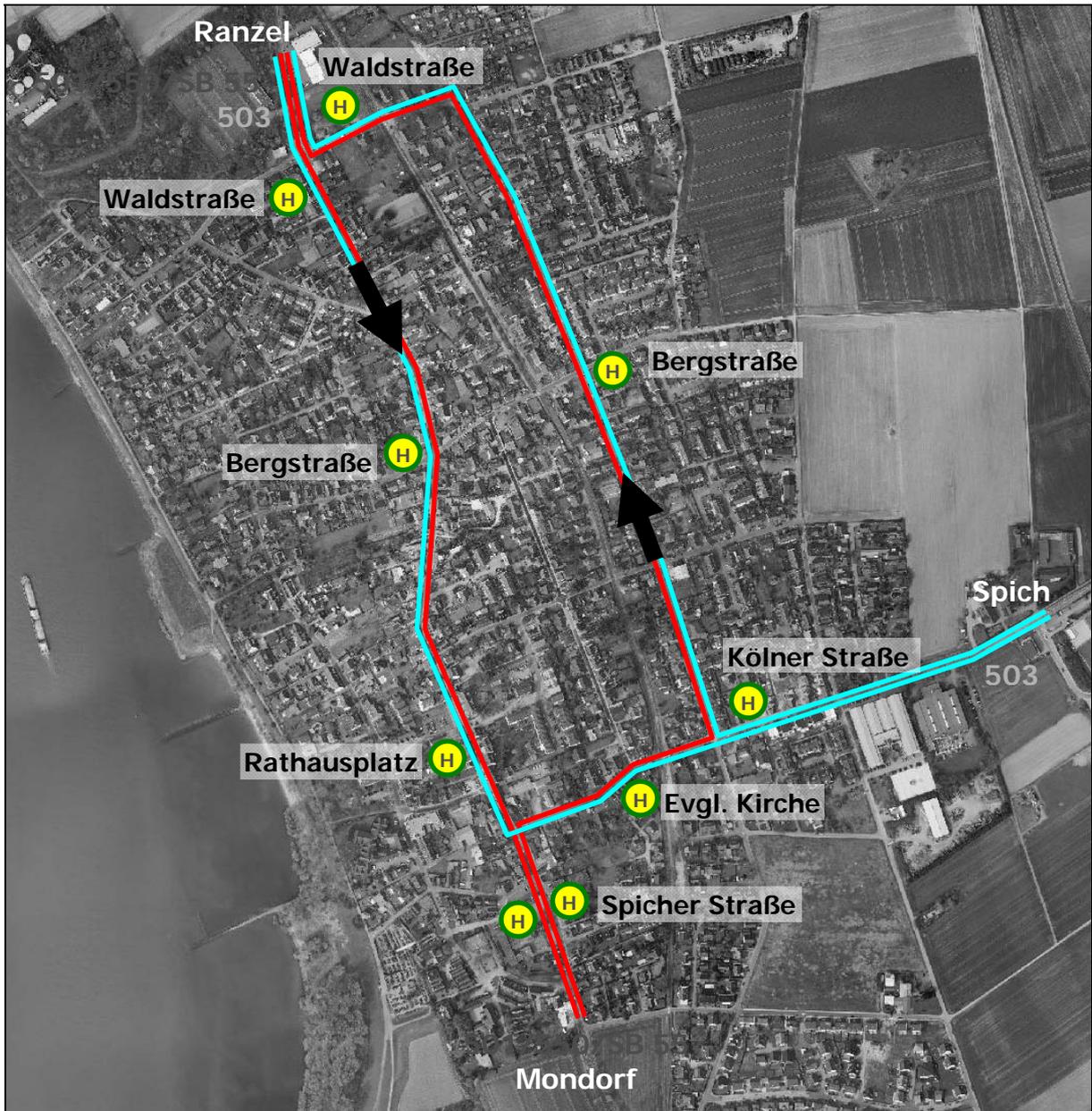


Abbildung 12: Aktuelle Haltestellensituation in Niederkassel



Abbildung 13: Ursprünglicher Zustand

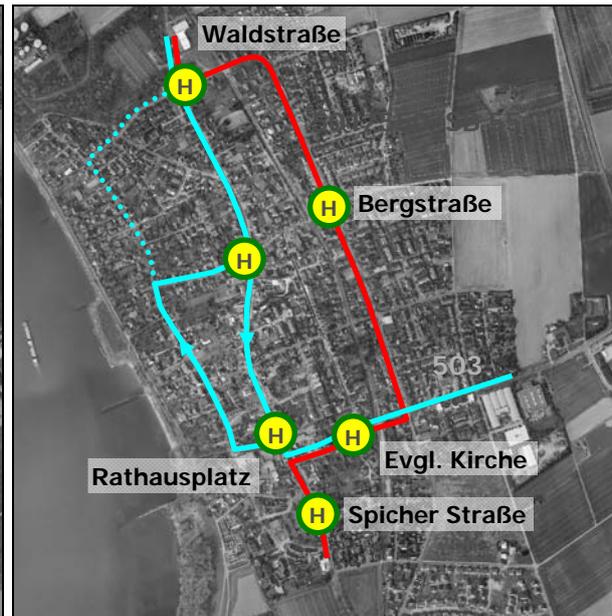


Abbildung 14: Kombinationsvariante

Die randlich gelegene Haltestelle Mondorf Provinzialstraße wird nur von der Linie SB 55 bedient, nicht von der ebenfalls dort vorbeifahrenden Linie 550. Da die besser zur Bebauung positionierte Haltestelle Rosenthalstraße der Linie 550 nur 250 m entfernt liegt, kann diese Situation jedoch bestehen bleiben. Alternativ ist eine Neuordnung der Haltestellenstandorte unter Einbindung der am selben Knoten kreuzenden Linie 501 zu erörtern.

In Bonn ist es wünschenswert, den Weg der Linie 550 auch in Nord-Süd-Richtung gelenkbus-tauglich zu machen. Dies bedingt die Versetzung der Kirchenmauer in Schwarzrheindorf und würde eine Kapazitätserweiterung in den Hauptverkehrszeiten ermöglichen. Zudem könnten optional die Äste der Linien 501 und 550 zwischen Ranzel und Wahn getauscht werden. Effekte wären eine Verkürzung der überlangen Linie 501 zwecks Stabilisierung der Pünktlichkeit und eine Ausweitung der Direktfahrten zwischen Bonn und Lülldorf.

Bezüglich der Haltestellennamen besteht bei zwei Standorten Verwechslungsgefahr, es sind daher nach Möglichkeit Umbenennungen vorzunehmen:

- Rheidt Süd und Rheidt Südstraße
- Rheidt Bahnhofstraße und Rheidt Bahnhofstraße/L269

2.7 Fahrbetrieb

Sowohl während der Zählung als auch bei punktuellen Nachkontrollen wurden weiterhin Ausfälle auf den SWB-Kursen der SB 55 beobachtet. Dabei kam es in der morgendlichen Verkehrsspitze zu teilweise massiven Überlastungen. Fahrgäste aus Mondorf konnten von nachfolgenden Fahrten nicht mehr mitgenommen werden. Nach Einschätzung des Planungsamtes wird die Attraktivität des Angebotes durch die offenbar weiterhin regelmäßigen Ausfälle empfindlich beeinträchtigt, was sich letztendlich auch in der stagnierenden Nachfrage zwischen Mondorf und Bonn niederschlägt.

2.8 Fahrgastinformation

Es besteht Handlungsbedarf bei der Sicherstellung von Haltestellenanzeige und -ansage in den Fahrzeugen von Subunternehmern. Ebenso fehlen Liniennetzpläne an den Haltestellen. Wünschenswert wäre die Ausrüstung ausgewählter Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanlagen.

3 Handlungsempfehlung

Das Planungsamt empfiehlt auf der Grundlage der Evaluationsergebnisse und der vorliegenden politischen Beschlüsse folgende Maßnahmen zur weiteren Optimierung und Verbesserung des Angebotes:

- Angebotserweiterung auf der Schnellbuslinie SB 55 (montags bis freitags 20-Minuten-Takt nachmittags auch in den Ferien und bis gegen 19 Uhr, Ausdehnung der Betriebszeiten an allen Tagen bis gegen 22 Uhr, 10-Minuten-Takt nach Bonn morgens, Sonntagsverkehr ab 9 Uhr)
- Optimierte Aufgabenteilung der Linien 501 und 550 nach Wahn morgens (Taktverdichter auf der Linie 501 i.A. erst ab Lülldorf, zusätzliche Fahrten auf der Linie 550)
- Nachfragegerechte Ausdünnung der Linie 501 in den Tagesrandlagen (Kürzung einzelner frühmorgendlicher Fahrten, Stundentakt abends)
- Taktsystematisierung der Linie 550 abends und am Wochenende (Systemanschluss analog montags bis freitags grundsätzlich auf die S 12, damit auch bessere Entzerrung mit den Fahrten der Linie 501 im Niederkasseler Binnenverkehr; dies bedingt gleichzeitig Fahrplanverschiebungen auf der abschnittsweise parallel verkehrenden Linie 640)
- Führung aller Taktverdichter der Linie 501 einheitlich zwischen Wahn und Lülldorf Schulzentrum (oder alternativ Ranzel Schule) zur Verbesserung der Erschließung
- Trennung der Linie 503 in Spich, TaxiBus-Einsatz abends und am Wochenende im Stundentakt zum Ersatz des AST

Die Maßnahmen sollen in der Summe keine zusätzliche Kilometerleistung in Niederkassel ergeben. Sie führen jedoch zu einer Angebotsausweitung in Bonn und müssen daher dort politisch beschlossen werden.

Die Führung aller Linien im Ortskern von Niederkassel sowie eine mögliche Modifikation der Linie 503 in Lülldorf sind vertieft zu diskutieren. Hinsichtlich der Haltestellenbedienung sollen folgende Veränderungen umgesetzt werden:

- Lülldorf Kirche: Bedienung von den Linien 503 und SB 55 in beiden Fahrtrichtungen
- Lülldorf Schulzentrum: Bedienung von allen dort verkehrenden Linien zu allen Verkehrszeiten, dafür Einrichtung von Fahrbahnrandhaltestellen für beide Richtungen

Zur Verbesserung der Fahrgastorientierung soll die Nummerierung der Linien 163/550 und 164/501 vereinheitlicht werden, aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises in Form der 500er-Nummern. Es ist dafür mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen, die 160er-Nummern nur noch organisatorisch und nicht mehr in der Kundenkommunikation zu verwenden.

Der nächste Schritt zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Niederkassel ist die Einführung des Stadtbahnverkehrs auf der RSVG-Trasse inklusive neuer Verbindungsstrecken nach Köln und Bonn. Die Planung für dieses Projekt soll konkretisiert werden. Dafür sind Planungsmittel verfügbar zu machen.