

Vorbemerkungen:

Am 30.09.2014 teilte der NVR mit, dass auf der Voreifelbahn (Bonn – Euskirchen) im Dezember 2014 ein neues Fahrplankonzept eingeführt wird. Der bisher kommunizierte Ausschreibungsfahrplan zeigte sich aufgrund verlängerter Haltezeiten mit den neuen LINT-Fahrzeugen als nicht fahrbar. Hintergrund dafür sind Zeitverzögerungen resultierend aus neuen Bestimmungen für das Ausfahren der Spaltüberbrückung sowie verlängerte Fahrgastwechselzeiten in den Hauptverkehrszeit wegen des geringeren Verhältnisses von Türen zu Wagenlänge im Vergleich zu den bisherigen Fahrzeugen. Dies führt im bestehenden Fahrplankonzept dazu, dass die Wendezeiten insbesondere in Bonn Hbf zu kurz werden, um selbst kleinere Betriebsunregelmäßigkeiten ausgleichen zu können. Die Probleme zeigten sich bereits mit der Einführung der LINT-Züge ab dem 25.05.2014 und hätten den Fahrplan mit Eröffnung der beiden zusätzlichen Haltepunkte Alfter-Impekoven und Bonn-Endenich Nord im Dezember unweigerlich zusammenbrechen lassen.

Zwischenzeitlich wurde vom NVR der Ansatz verfolgt, die Fahrplanzeiten des Ausschreibungsfahrplans nur geringfügig zu verändern und dafür in Bonn Hbf eine sog. „überschlagene Wende“ einzuführen, um genügend Zeitpuffer für Verspätungen zu erreichen. Dies hätte bedeutet, dass in Bonn Hbf ganztägig zwei Gleise für die Voreifelbahn benötigt worden wären. Aufgrund des dichten Zugbetriebes auf der linken Rheinstrecke und diverser betrieblicher Zwangspunkte war diese Variante aber letztlich nicht umsetzbar.

Vor diesem Hintergrund hat der NVR den Fahrplan nun ab Dezember 2014 in seiner grundsätzlichen Systematik komplett verändert:

- Die Züge des 30-Minuten-Grundtaktes begegnen sich im neuen Konzept in Odendorf und Meckenheim Industriepark statt wie bisher in Rheinbach und Witterschlick.
- Die Taktverstärker in der Hauptverkehrszeit verkehren nicht mehr im exakten 15-Minuten-Takt, sondern verdichten das Angebot zu einem 13/17-Minuten-Abstand.

Nach Ansicht des NVR ist der neue Fahrplan „alternativlos“.

Erläuterungen:

Die Veränderungen haben erhebliche Auswirkungen auf die Busanschlüsse. Auf Drängen des Rhein-Sieg-Kreises wurde unmittelbar nach der Bekanntgabe durch den NVR am 01.10.2014 ein Treffen unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und der Stadt Bonn einberaumt, um kurzfristig noch umsetzbare Anpassungsmaßnahmen im Busverkehr zu verabreden. Der Sachstand für den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 stellt sich derzeit wie folgt dar:

- Die RVK-Linien 805, 814, 843 und 858 sind primär auf die Anschlüsse von und nach Bonn ausgerichtet und werden auf den neuen Fahrplan der Voreifelbahn angepasst. Die bislang ebenfalls auf die Voreifelbahn abgestimmte Linie 855 (Meckenheim – Bad Godesberg) kann wegen primärer Anschlussbindung in Bad Godesberg nicht verschoben werden. Dadurch werden zukünftig ab Meckenheim Bahnhof in den Hauptverkehrszeiten nur noch zwei von vier Zügen pro Stunde Busanschluss in Richtung Neu-Meckenheim haben. Diverse sekundäre Anschlüsse gehen verloren. Da nur noch Ad-hoc-Anpassungen ohne umlaufoptimierte Veränderung von Linienwegen etc. vorgenommen werden können, wird voraussichtlich für die gleiche Angebotsdichte ein Bus mehr benötigt.
- Die SWB-Linie 633 (Duisdorf – Alfter – Bornheim) wird ebenfalls an den neuen Fahrplan der Voreifelbahn angepasst, um den wichtigen Anschluss zwischen Alfter und Bonn zu erhalten. Dadurch entfällt allerdings der Anschluss zwischen Alfter und Köln in Roisdorf.

- Bei den AWW-Linien 840, 844, 848 und 849 werden einzelne Fahrten insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit verschoben, um knappe Anschlüsse weiterhin sicherstellen zu können. Die meisten Fahrten bleiben jedoch unverändert. Dadurch verlängern sich nachmittags die Übergangszeiten am Bahnhof Meckenheim von Bonn kommend zum Busverkehr auf ca. 13 Minuten und werden damit unattraktiver. Grundsätzlich können Linien in Rheinbach aufgrund des neuen Fahrplanschemas der Voreifelbahn nicht mehr gleichzeitig auf Züge von/nach Euskirchen sowie von/nach Bonn abgestimmt werden.

Auch bei den Anschlüssen im Bahnbereich gibt es relevante Änderungen. Die Übergangszeiten der Voreifelbahn in Bonn und Euskirchen von und nach Köln werden deutlich verlängert (von ca. 4 auf ca. 10 Minuten), sie werden dadurch andererseits auch sicherer.

Für den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 beabsichtigt der Rhein-Sieg-Kreis eine komplette Überplanung des Busnetzes im Einzugsbereich der Voreifelbahn, um die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn grundsätzlich zu verbessern. Dieses bereits vorher verfolgte Vorhaben hat nun deutlich an Relevanz gewonnen, da die bisherige Systematik der Busfahrpläne nur noch sehr unzufriedenstellend mit dem neuen Fahrplan der Voreifelbahn überein zu bringen ist (s.o.). Dies gilt allerdings auch für bereits geleistete Planungsarbeiten. Das mit der Stadt Bonn abgestimmte und im Rhein-Sieg-Kreis beschlossene Buskonzept Alfter/Hardtberg muss modifiziert werden. Die bisherigen Planungen für den Raum Meckenheim/Wachtberg/Rheinbach/Swisttal sind aufgrund der veränderten Voraussetzungen hinfällig und müssen komplett überarbeitet werden. Weiterhin wird angestrebt, das angekündigte Buskonzept Meckenheim im Frühjahr 2015 vorzulegen, um die für eine Umsetzung notwendige Beschlussfassung vor der Sommerpause zu ermöglichen. Im Rahmen dieses Buskonzeptes werden auch die grenzüberschreitenden Buslinien mitbetrachtet, über die heute die Anbindung von Teilen der Gemeinde Wachtberg sowie der südlichen Außenorte der Stadt Rheinbach an die Voreifelbahn erfolgt. Daneben ist ein eigenständiges Buskonzept Swisttal in der Bearbeitung, welches ebenfalls Teile des Stadtgebietes Rheinbach umfasst.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)