

## Vorlage

für den  
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	11.06.2015	Kenntnisnahme

Tagesordnungs-Punkt	<b>Leitlinien für die künftige Entwicklung des ÖPNV (Antrag der SPD-Fraktion vom 28.01.2015)</b>
---------------------	--

### Vorbemerkungen:

Die SPD-Kreistagsfraktion hat am 28.01.2015 einen Antrag zur Verabschiedung von Leitlinien für die künftige Entwicklung des ÖPNV eingereicht. Im Ausschuss für Planung und Verkehr am 12.03.2015 wurde die Verwaltung daraufhin beauftragt, eine Einschätzung zu den im Antrag formulierten Leitlinien abzugeben, die Erläuterungen des „Nahverkehrsplans 2012 plus“ mit einzubeziehen und Vorschläge zum weiteren Vorgehen zu unterbreiten.

Zu den einzelnen Vorschlägen wird nachfolgend detailliert Stellung genommen. Es zeigt sich dabei, dass sehr unterschiedliche Planwerke und Zuständigkeiten berührt werden. Vorab wird daher eine Einschätzung gegeben, wie die Bearbeitung in verschiedene Themenblöcke gegliedert denkbar wäre.

- 1) Viele der vorgeschlagenen Leitlinien finden sich bereits im aktuellen Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, insbesondere in den Kapiteln 5 und 6 (Vorgaben zur Angebotsgestaltung und zur Betriebsqualität). Jedoch sind die im Nahverkehrsplan festgelegten Standards nicht immer deckungsgleich zu den Vorschlägen des Antrags. Anpassungen des Nahverkehrsplans bedürfen entsprechender Beschlüsse im Ausschuss für Planung und Verkehr bzw. im Kreistag.
- 2) Eine verbesserte ÖPNV-Versorgung im ländlichen Raum abseits der Hauptachsen ist aus Sicht der Verwaltung möglich, wenn die bestehenden AST-Verkehre vollständig in den Nahverkehrsplan integriert und anschließend planerisch weiterentwickelt werden. Derzeit besitzt der Rhein-Sieg-Kreis bei den AST-Verkehren nur eine eingeschränkte Handlungsfähigkeit, da diese kommunal als freiwillige Leistung angesehen werden. Eine Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Mindeststandards ist daher bei den AST-Verkehren nicht ohne weiteres möglich. Eine volle Integration der AST-Verkehre in den Nahverkehrsplan bedingt ggf. auch eine Integration in die ÖPNV-Sonderumlage.
- 3) Maßnahmen zur Realisierung *höherer* Standards in der Angebotsgestaltung bedingen i.A. betriebliche Mehrleistungen verbunden mit einer entsprechenden Finanzausstattung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplans bereits jetzt viele Maßnahmen zusammengetragen sind, die allein schon zur Erfüllungen der *aktuellen*

Standards notwendig wären, d.h. das bereits ein planerischer Überhang besteht. Aus diesem Grund stehen alle im Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen immer unter einem Finanzierungsvorbehalt. Die Verwaltung würde vor diesem Hintergrund eine längerfristige Strategie zur Verbesserung des ÖPNV begrüßen. Dafür wäre es denkbar, ein Leitziel zur Dynamisierung der Betriebsleistung zu formulieren (z.B. Erhöhung der Fahrplankilometer um 3% p.a.), mit der die festgestellten Bedienungsdefizite sukzessive abgebaut werden könnten.

- 4) Bislang nicht im Nahverkehrsplan verankert sind Aspekte der vorgeschlagenen regionalen Identität des ÖPNV, inklusive einer Vereinheitlichung der Kundeninformation. Derartige Bestrebungen können nur gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg erarbeitet werden.
- 5) Die Einrichtung eines Arbeitskreises zur Formulierung von Leitlinien scheint entbehrlich, da hierfür die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes genutzt werden kann. Zudem bestehen bereits institutionalisierte Arbeitskreise SWBV/61 und RSVG/61 sowie bedarfsorientiert stattfindende Abstimmungen RVK/61. Aus Sicht der Verwaltung sollte das bisher praktizierte, erfolgreiche Verfahren beibehalten werden: Die Verwaltung erarbeitet Vorschläge im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und legt diese dem Ausschuss für Planung und Verkehr zur Diskussion bzw. zur Beschlussfassung vor. Sollte dennoch ein neuer Arbeitskreis beschlossen werden, muss schon jetzt auf die beschränkten Personalkapazitäten des Amtes für Kreisentwicklung und Mobilität aufmerksam gemacht werden, die die Zuarbeit zu einem solchen Gremium limitiert.

#### Erläuterungen:

Den im Antrag aufgeführten verkehrspolitischen Leitlinien werden nachfolgend die bisherigen Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan oder anderen Planwerken und die bestehende Situation gegenübergestellt. Gleichzeitig werden Vorschläge für eine Weiterentwicklung formuliert.

- a) ***Das Angebot an Schnellbusverbindungen muss auf den gesamten Rhein-Sieg-Kreis ausgeweitet werden, vor allem der ländliche Raum kann dadurch besser an die Schiene (SPNV) angebunden werden.***

#### Sachstand:

Der Nahverkehrsplan macht keine expliziten Festlegungen für das Angebot von Schnellbuslinien. Stattdessen wird das ÖPNV-Netz in ein Primär- und ein Sekundärnetz unterteilt. Das Primärnetz soll ein attraktives Angebot auf den Hauptverkehrsrelationen herstellen, was auch konkurrenzfähige Fahrzeiten umfasst.

Mit dem Primärnetz gibt es im Nahverkehrsplan damit gewissermaßen bereits eine Art „Schnellbusstrategie“ im Sinne der Förderung wichtiger Achsen. Klammert man die Schienenstrecken sowie die Bus-Primärachsen zur internen Erschließung von Siedlungsschwerpunkten aus, verbleiben folgende regionale Achsen, die grundsätzlich für die Thematik „Schnellbus“ relevant sind:

Achse	Linie	Abweichung vom ideal direkten Linienweg
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	SB55	<i>keine</i>
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	Bonn-Nord, Kriegsdorf, Rotter See
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	Vinxel, Heisterbacherrott
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim	845	Morenhoven
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim	855	Pech, Villip, Merl
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum	857	Bonn-Pennenfeld
Niederkassel – Ranzel – Wahn	550	Köln-Libur
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	Sieglar, Bergheim
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	513	Niederpleis
Siegburg – Lohmar – Donrath – Overath	557	Wahlscheid
Siegburg – Seelscheid – Much	SB56	Siegburg, Pohlhausen
Hennef – Neunkirchen	578	Happerschoß
Hennef – Ruppichterath	530	<i>keine</i>
Hennef – Uckerath	522	Lichtenberg
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	Thomasberg
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	<i>keine</i>
Bad Honnef – Aegidienberg	562	<i>keine</i>
Meckenheim – Wormersdorf – Altendorf	844	Meckenheim

Ersichtlich wird, dass mehrere Linien entlang der Primärachsen schon heute auf dem ideal direkten Weg entlang des überörtlichen Straßennetzes verkehren, zwei Linien sind bereits als Schnellbus ausgewiesen (SB55, SB56). Auch viele andere Linien weichen nur in einzelnen Ortschaften vom jeweiligen ideal direkten Linienweg ab. Dies sind in der Regel Ortschaften, die einen wesentlichen Teil des Fahrgastpotenzials generieren. In einigen Fällen gibt es außerdem zusätzliche Linien zur Feinerschließung parallel zu den Hauptlinien (SB55/550, SB56/576, 522/524, 530/531). Andererseits sind gebrochene Bus-/Bahn-Verbindungen teilweise systembedingt schneller als durchgehende Buslinien (z.B. in der Relation Bonn – Oberpleis oder Bonn – Hennef).

Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Bedienungsstandards werden bislang jedoch nicht auf allen Primärachsen erfüllt. Dies liegt daran, dass bei der großflächigen Netzoptimierung in den Jahren 2009/2010 die Umsetzung der Mindestbedienungsstandards Vorrang hatte.

Vorrangige Potenziale für Angebotsverbesserungen werden daher im Primärnetz vor allem bei den Takten und Bedienungszeiten, aber nur vereinzelt bei der weiteren Straffung von Linienwegen gesehen.

#### Weiterentwicklung:

Primärer Handlungsbedarf zur Herstellung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Bedienungsstandards besteht auf folgenden Primärachsen, auf denen das Angebot in allen Verkehrszeiten nicht den Anforderungen entspricht:

- Hennef – Neunkirchen
- Bad Honnef – Aegidienberg
- Meckenheim – Wormersdorf – Altendorf (Verbesserung ist zum Fahrplanwechsel 12/2015 vorgesehen)
- Bonn – Troisdorf (Teilmaßnahmen sind im Rhein-Sieg-Kreis bereits beschlossen, eine Umsetzung ist abhängig von einer entsprechenden Beschlussfassung in Bonn; weitere Maßnahmen sind gemäß Buskonzept Troisdorf mittelfristig vorgesehen)
- Bad Godesberg – Berkum

Auf diversen weiteren Primärachsen gibt es Bedienungsdefizite in den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende, die in zweiter Priorität beseitigt werden sollten.

Potenziale für die Straffung von Linienwegen, d.h. direkter geführte Linien, sieht die Verwaltung vor allem in folgenden Bereichen:

- Achse Bonn – Troisdorf: Die heutige Linienführung über die Nordbrücke durch den Bonner Norden führt zu wenig konkurrenzfähigen Fahrzeiten in die Bonner Innenstadt. Hier sind in Abstimmung mit der Stadt Bonn und der RSVG noch sinnvolle Lösungen zu verfeinern, was im Zusammenhang mit der vorgesehenen Evaluation des neuen Troisdorfer Busnetzes

erfolgen soll (Zeithorizont 2016). Vorgeschlagen wurden bereits zwei Varianten entweder analog der erfolgreichen Linie SB55 über die Kennedybrücke oder aber weiterhin über die Nordbrücke und von dort aus über den Kaiser-Karl-Ring.

- Achse Troisdorf – Mondorf/Rheidt: Nach Realisierung der durchgehenden L332n ist eine Trennung erschließender lokaler und direkt geführter regionaler Verkehre oder alternativ eine Straffung der Linie 501 in Sieglar zu erörtern (vgl. Buskonzept Troisdorf). Auch diese Maßnahme soll im Rahmen der Evaluation des Troisdorfer Busnetzes untersucht werden.
- Innenstadt Siegburg: Insbesondere die Linien in Richtung Neunkirchen-Seelscheid/Much befahren einen sehr indirekten und langsamen Linienweg, der andererseits die Innenstadt nahezu optimal erschließt. Hier wäre zu erörtern, ob durch eine direktere Führung relevante Fahrzeitvorteile erreicht werden können.
- Achse Bad Honnef – Aegidienberg: Die Verbindung zwischen den beiden genannten Hauptorten ist zwar direkt geführt, jedoch weist die anschließende Linienführung im Bergbereich Bad Honnef und weiter nach Asbach vier längere Stichfahrten auf. Konkurrenzfähige Fahrzeiten im grenzüberschreitenden Verkehr sind damit nicht möglich.

Dazu sollte auf allen Achsen des Primärnetzes in Abstimmung mit den zuständigen Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen Infrastrukturverbesserungen untersucht und umgesetzt werden, insbesondere Busbevorrechtigungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen und ein bevorzugter barrierefreier Ausbau der Haltestellen, im Einzelfall ggf. auch Busspuren.

***b) Die Erhaltung und punktuelle Verbesserung der Erschließungsqualität muss für kleinere Siedlungseinheiten weiterhin verstärkt durch flexible Bedienungsformen erreicht werden.***

Sachstand:

Die flexible Bedienung hat sich im Rhein-Sieg-Kreis bewährt und ist in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut worden. Im Nachgang zur Einführung des TaxiBusses bei der RVK im Dezember 2009 sowie der RSVG im Dezember 2010 zeigte sich jedoch mehrfach, dass die Aufgabenteilung der beiden flexiblen Verkehrsmittel AST und TaxiBus derzeit noch nicht in allen Teilräumen optimal gelöst ist. Hintergrund sind die folgenden, teilweise widerstrebenden Faktoren:

- Grundsätzlich ist der Betrieb von AST und TaxiBus in denselben Räumen bzw. Zeiten zu vermeiden, da derartige Parallelangebote mit ihren jeweils unterschiedlichen Modalitäten den Fahrgästen gegenüber nur schwer vermittelt werden können.
- TaxiBus und AST haben spezifische Vor- und Nachteile für den Fahrgast. Besonders relevant ist die Haustürbedienung beim AST einerseits sowie die Durchtarifierung und volle Anerkennung von Zeitkarten beim TaxiBus andererseits.
- TaxiBus und AST haben außerdem spezifische Vor- und Nachteile für die Angebotsplanung. Während sich der TaxiBus für klar ausgeprägte Siedlungsachsen sowie für die Ergänzung von Buslinien in den Schwachverkehrszeiten eignet, liegen die Stärken beim AST in der Flächen- und Korridorbedienung ohne vorgegebenen Linienweg.
- Aufgrund der sehr unterschiedlichen Siedlungsstrukturen im Rhein-Sieg-Kreis gibt es Räume, die sich planerisch eher für das AST bzw. eher für den TaxiBus eignen. Der TaxiBus kann seine Stärken im verdichteten Raum voll ausspielen, ebenfalls in ländlichen Räumen mit axialen Verkehrskorridoren und vergleichsweise großen Dörfern, wie es vor allem im linksrheinischen Kreisgebiet der Fall ist. Dagegen lassen sich disperse Siedlungsstrukturen mit kleinen und kleinsten Siedlungen, wie sie vor allem in den Höhenbereichen des rechtsrheinischen Kreisgebietes vorherrschen, deutlich besser per AST erschließen.
- Bisher wird zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan verankerten Bedienungsstandards nur der TaxiBus eingesetzt. Dies führte in der Vergangenheit auch zur Einführung von TaxiBus-Linien in Räumen, die eigentlich besser per AST erschließbar sind.
- Das AST wird dagegen bislang als freiwillige Leistung der Kommunen mit planerischer und finanzieller Unterstützung des Kreises angeboten. Dies führt dazu, dass das Angebot nicht

verbindlichen Standards des Nahverkehrsplans entsprechend geplant werden kann. Ebenso kann eine planerisch gewünschte Aufrechterhaltung der Angebote nicht sichergestellt werden. Einige AST-Verkehre wurden in den vergangenen Jahren deutlich reduziert (teilweise Ausdünnung von Stunden- auf Zweistundentakt).

#### Weiterentwicklung:

Vorgeschlagen wird, die AST-Verkehre vollständig in den Nahverkehrsplan zu integrieren und für das AST gleichzeitig die Mindestbedienungsstandards des Nahverkehrsplans vorzusehen. Es ist zu prüfen, ob bei einer derartigen Integration gleichzeitig auch die Finanzierung der AST-Verkehre in die Modalitäten des sonstigen ÖPNV überführt werden sollten, um die Einstufung des AST als Pflichtaufgabe gemäß Nahverkehrsplan zu untermauern. Finanzpolitisch wäre dies zunächst eine Umschichtung, da die AST-Verkehre heute zu jeweils 50% vom Rhein-Sieg-Kreis bzw. den Städten und Gemeinden finanziert wird. Eine Umschichtung müsste aber im Haushaltsplan berücksichtigt werden.

Eine derartige Integration bedeutet in der Praxis, dass das AST gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans qualifiziert zur Erschließung von Teilräumen eingesetzt werden kann. Im Rahmen der teilraumbezogenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans können dann Parallelbedienungen von AST und TaxiBus sukzessive abgebaut und beide Verkehrsmittel entsprechend ihrer Stärken weiterentwickelt werden.

#### **c) *Es sind alle Ortschaften, Weiler etc. mit wenigstens 200 Einwohnern stündlich an den ÖPNV anzubinden.***

#### Sachstand:

Der Nahverkehrsplan setzt bislang andere Standards fest:

- Es sind alle Ortschaften ab 500 Einwohner mit liniengebundenen Verkehrsmitteln (TaxiBus, Bus, Stadtbahn; also explizit kein AST) anzubinden.
- Montags bis freitags ist mindestens ein Stundentakt, am Wochenende mindestens ein Zweistundentakt anzubieten („Mindestbedienungsstandards“).

Diese Standards sind inzwischen weitgehend, aber noch nicht vollständig umgesetzt.

Darüber hinaus gibt es Richtwerte für die Planung, die über die Mindestbedienungsstandards hinausgehen. Diese Richtwerte sind nach dem Primär- und Sekundärnetz sowie dem verdichteten und ländlichen Raum differenziert.

#### Weiterentwicklung:

Eine Herabsetzung der Einwohnerschwelle für eine ÖPNV-Bedienung im Takt von 500 auf 200 Einwohner pro Ortschaft ist praktikabel, sofern die in Punkt b) erläuterte volle Integration des AST in den Nahverkehrsplan umgesetzt werden kann. Es wird vorgeschlagen, im selben Zusammenhang einerseits die Anforderung an eine liniengebundene Anbindung (also explizit kein AST) auf das Primärnetz zu beschränken, sowie andererseits das AST in seinem jeweiligen Einzugsgebiet grundsätzlich für die Anbindung aller Ortschaften vorzusehen (d.h. auch solchen unter 200 Einwohnern). In der Kombination wäre damit eine sinnvolle und wirtschaftlich tragfähige Planung mit einer hohen Erschließungsqualität auch in dispers besiedelten Räumen möglich.

Bezüglich der anzustrebenden Takte wird vorgeschlagen, die Mindestbedienungsstandards unverändert zu lassen. Stattdessen können die Richtwerte für die Planung angepasst werden. Mit Blick auf jüngste Planungs- und Erhebungsergebnisse und in Teilen des Netzes bereits heute über die Richtwerte hinausgehende Angebote sind folgende Modifikationen für die Bedienung am Wochenende denkbar:

- Sekundärnetz im ländlichen Raum: samstags und sonntags Studentakt statt Zweistudentakt
- Primärnetz im ländlichen Raum: samstags zwei Fahrten pro Stunde statt Studentakt
- Primärnetz im städtischen Raum: sonntags zwei Fahrten pro Stunde statt Studentakt

Daneben wäre es im Sinne der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV vorstellbar, auch im Sekundärnetz als Richtwert eine Bedienung in Lastrichtung grundsätzlich bis ca. 0:30 statt 21:30 Uhr vorzugeben, da dies mit bestehenden AST-Verkehren sowie im verdichteten Raum auch mit Busverkehren bereits in großen Teilen des Kreisgebietes umgesetzt ist.

Die Mindestbedienungsstandards bleiben unverändert. Angebotsverbesserungen zur Heranführung an die über die Mindestbedienungsstandards hinausgehenden o.g. Richtwerte stehen wie bisher unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit im Rahmen teilraumbezogener Optimierungskonzepte.

***d) Auf die zielgerichtete Gestaltung barrierefreier Verkehrsangebote ist hinzuwirken. Die Nutzung der ÖPNV-Angebote für mobilitätsgeschwächte Personen und ältere Menschen muss erleichtert werden.***

Sachstand:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr hat in seiner Sitzung am 12.03.2015 Rahmenvorgaben für einen barrierefreien ÖPNV beschlossen und die Verwaltung beauftragt, diese Rahmenvorhaben der Nahverkehrsplanung zugrunde zu legen. Der Nahverkehrsplan wird entsprechend angepasst. Aktuell finden Abstimmungen zwischen der Verwaltung und den bzgl. Barrierefreiheit involvierten Partnern statt (Verkehrsunternehmen, Kommunen, VRS etc.).

Weiterentwicklung:

Über die laufenden Prozesse hinaus sind aus Sicht der Verwaltung derzeit keine neuen Aktivitäten erforderlich. Die Herstellung der Barrierefreiheit wird im Wesentlichen von finanziellen Möglichkeiten der Baulastträger und Fördergeber bestimmt.

***e) Die fahrplantechnische Verknüpfung zwischen SPNV und Buslinienverkehr muss optimiert werden. Dies gilt vor allem für die Anbindung aus dem ländlichen Raum. Die Umsteigezeiten haben sich an den Umsteigezeiten für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen zu orientieren. Hier sollen Zeitreserven von mindestens 10 Minuten garantiert werden.***

Sachstand:

Zur Verknüpfung von ÖPNV-Linien werden im Nahverkehrsplan Verknüpfungspunkte definiert, die in drei Kategorien unterteilt werden. Kategorie 1 umfasst übergeordnete, regional bedeutsame Knotenpunkte (Bahnhöfe Hennef, Siegburg und Troisdorf sowie außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises Köln Hbf, Köln Messe/Deutz, Bonn Hbf und Bad Godesberg), Kategorie 2 Knotenpunkte mit eher lokalem Bezug (Bahnhöfe Eitorf, Meckenheim und Rheinbach, Stadtbahnstation Sankt Augustin Zentrum sowie ZOB Oberpleis) und Kategorie 3 rund 30 kleinere Verknüpfungspunkte zur Herstellung gebrochener Wegeketten (insbesondere Zubringerbuslinien zu den Schienenstrecken). Die Übergangszeit bei verknüpften Linien soll im Regelfall fünf Minuten betragen und zehn Minuten nicht überschreiten. Anschlüsse sind durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. In den Fahrplan-Rahmenvorgaben sind die dafür zu berücksichtigenden Anschlussbeziehungen für jede Buslinie aufgeführt.

Bislang sind diese Vorgaben noch nicht mit technischen und fahrtenscharfen Details unterfüttert. Ebenfalls sind bislang keine Daten verfügbar, die eine Qualitätskontrolle bzgl. hergestellter und verpasster Anschlüsse erlauben. Aus Sicht der Verwaltung ist andererseits gerade eine

funktionierende und verlässliche Verknüpfung ein ganz wesentliches Thema zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, zumal das Busnetz in den letzten Jahren verstärkt auf den Schienenverkehr ausgerichtet worden ist. Insofern besteht hier ein Handlungsbedarf.

Die Verwaltung sieht das entscheidende Element zur Weiterentwicklung der Verknüpfung in der technischen Anschlusssicherung. Dafür sind drei Voraussetzungen erforderlich:

1. ITCS-Systeme zur Generierung von aktuellen Betriebsdaten und zur automatischen Kommunikation abzuwartender Anschlüsse an das Fahrpersonal
2. Austausch der Betriebsdaten zwischen den Verkehrsunternehmen
3. Fahrtscharfe Definition von zu sichernden Anschlüssen

Zur Abstimmung bzgl. der Punkte 1 und 2 haben die Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis und Stadt Bonn im vergangenen Jahr eine regelmäßig tagende Arbeitsgruppe eingerichtet, an denen Vertreter der Verkehrsunternehmen RSVG, RVK, SWBV und KVB (verantwortlich für Punkt 1) sowie des VRS (verantwortlich für Punkt 2) teilnehmen. Zurzeit ist nicht absehbar wann die ITCS-Systeme der Verkehrsunternehmen übergreifend fehlerfrei funktionieren werden. Der VRS und die Verkehrsunternehmen arbeiten daran.

#### Weiterentwicklung:

Im Zusammenhang mit der o.g. Abstimmung zur technischen Anschlusssicherung beabsichtigt die Verwaltung, mit den Verkehrsunternehmen detaillierte Vorgaben für die zu sichernden Anschlüsse zu erarbeiten. Diese Vorgaben sollen in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden und eine Definition aller verknüpften Fahrten inklusive individueller maximaler Wartezeiten umfassen.

Wichtig sind darüber hinaus eine regelmäßige Qualitätskontrolle und die Taktharmonisierung von zu- und abbringenden Verkehren (Ziel: gleicher Takt, oder zumindest merkbarer Anschluss z.B. an jede zweite Fahrt). Letzteres würde in vielen Fällen eine Taktverdichtung im Busnetz erfordern.

Eine generelle Heraufsetzung der Umsteigezeiten auf über 10 Minuten hält die Verwaltung für kontraproduktiv, da dies vor allem im Berufsverkehr nicht konkurrenzfähig wäre. Die im Nahverkehrsplan vorgegebenen Umsteigezeiten entsprechen bereits heute gängigen Richtwerten. So sehen etwa die einschlägigen Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsbetriebe („Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV“) bei definierten Anschlüssen eine maximale Wartezeit in der HVZ von unter 5 Minuten und in der NVZ von unter 10 Minuten ohne Berücksichtigung der Umsteigewege vor. Hinzu kommt, dass viele im Berufsverkehr wichtige Anschlussbeziehungen auf Schienenverkehre hergestellt werden, die im 10- oder 15-Minuten-Takt verkehren, d.h. Anschlüsse über 10 Minuten würden dann automatisch an die nächste Fahrt des Schienenverkehrs anschließen, für diesen Anschluss aber ggf. zu knapp fahren. Stattdessen schlägt die Verwaltung vor, für die Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsplan individuelle Mindestumsteigezeiten unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten festzulegen. Diese Mindestumsteigezeiten können dann bei der Feinplanung der Fahrpläne und der Anschlusssicherung berücksichtigt werden.

- f) Haltestellen sind verkehrssicher im Hinblick zum übrigen Verkehr (auch Radfahrer) anzuordnen. Die Sicherheit ist schon bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen)**

#### Sachstand:

Eine verkehrssichere Anordnung von Haltestellen ist selbstverständlich. Wegen Nutzungskonflikten sind andererseits gerade innerorts nur selten Lösungen möglich, die für alle Verkehrsmittel einen Idealzustand darstellen. Kompromisse sind hier vielfach unumgänglich. Denn es hilft nichts, wenn sich der ÖPNV z.B. wegen nicht ausreichender Gehwegbreiten aus geschlossenen Ortslagen zurückzieht und dafür Haltestellen außerorts an Landstraßen angelegt

werden, die zwar formell allen Anforderungen genügen, aber praktisch neue Zugangshürden für ÖPNV-Nutzer schaffen.

Für den Ausbau der Haltestellen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger verantwortlich, innerorts sind das i.a. die Städte und Gemeinden. Insofern ist die Einflussmöglichkeit des Rhein-Sieg-Kreises zunächst einmal begrenzt, und die Wertschätzung der Thematik ist in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden unterschiedlich. Im Zusammenhang mit der Aufstellung von Rahmenvorgaben für einen barrierefreien ÖPNV (vgl. Punkt d) wurden jedoch die im Nahverkehrsplan empfohlenen Standards zur Ausgestaltung von Haltestellen deutlich verfeinert. Vor diesem Hintergrund befindet sich die Verwaltung derzeit in enger Abstimmung mit allen kreisangehörigen Kommunen, um den barrierefreien Haltestellenausbau zu konkretisieren und einheitliche Standards zu verabreden. In Bearbeitung findet sich zudem eine Prioritätenliste für den Haltestellenausbau, die dem Nahverkehrsplan beigelegt soll.

#### Weiterentwicklung:

Über die laufenden Prozesse hinaus sind aus Sicht der Verwaltung derzeit keine neuen Aktivitäten erforderlich.

- g) *Wir brauchen eine eigenständige regionale Identität im ÖPNV, um die Bindung des Kunden an „seinen“ Nahverkehrsbetrieb zu festigen. In diesem Sinne wird unter anderem eine einheitliche Farbgebung der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge aller beteiligten Unternehmen durchgesetzt.***

#### Sachstand:

Eine einheitliche Farbgebung aller im Kreisgebiet eingesetzten ÖPNV-Fahrzeuge wäre seitens der Verwaltung nicht durchsetzbar, da ein relevanter Teil der ÖPNV-Leistung nicht von kreiseigenen Verkehrsunternehmen erbracht wird. Es ist nicht zu erkennen, dass die „großen Vier“ der im Rhein-Sieg-Kreis verkehrenden Verkehrsunternehmen (RSVG, RVK, SWBV und KVB) eine gemeinsame Corporate Identity anstreben, erst recht nicht zusammen mit den weiteren regional einbrechenden Unternehmen (OVAG, Martin Becker, AWW). Insofern findet sich im Nahverkehrsplan diesbezüglich bislang auch keine Vorgabe.

#### Weiterentwicklung:

Begrüßt wird die Forderung nach einer einheitlichen Gestaltung bezogen auf jeweils die einzelnen Verkehrsunternehmen und dabei insbesondere auf Subunternehmerleistungen, da diese bislang noch keinen einheitlichen Standards folgen. Denkbar wäre es, diesen Aspekt in die Qualitätsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen und den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Die RSVG verfolgt diese Strategie inzwischen aus eigener Motivation bei ihren Subunternehmen. Eine wirtschaftlich neutrale Realisierung ist zusammen mit der turnusmäßigen Erneuerung des Fahrzeugparks möglich.

Ebenso ist es denkbar, einheitliche Vorgaben für das Erscheinungsbild der Haltestellen aufzustellen, nach dem Vorbild der Haltestellenstelen der RVK im linksrheinischen Kreisgebiet.

- h) *Wir brauchen eine einheitliche Kundeninformation, vor allem die Fahrplaninformation muss optimiert werden.***

#### Sachstand:

Die Realisierung einer einheitlichen Kundeninformation ist originäre Aufgabe des Verkehrsbundes Rhein-Sieg (VRS). Die Informationsbereitstellung an den Haltestellen erfolgt federführend durch die Verkehrsunternehmen, wobei Einzelheiten in Qualitätsvereinbarungen festgelegt werden. Über den Grundstandard hinausgehende Ausrüstungsgegenstände (z.B. dynamische Fahrgastinformation) werden teilweise auch von den Städten und Gemeinden

bereitgestellt.

Die Verwaltung selbst wiederum hat ihre Bestrebungen zur Bereitstellung einer angemessenen Fahrgastinformation bei Angebotsveränderungen im Rahmen des finanziell Möglichen in den vergangenen Jahren intensiviert, sieht hierbei aber durchaus noch qualitativen Spielraum, sollte ein entsprechendes Budget dafür ausgewiesen werden.

Bezüglich der angeregten generellen elektronischen Verbindungsausweisung ist anzumerken, dass diese grundsätzlich durch den VRS bereits realisiert ist. Jedoch ist die Güte der zur Verfügung stehenden Echtzeitdaten noch nicht immer ausreichend (vgl. dazu auch Punkt e).

#### Weiterentwicklung:

Eine einheitliche und verbesserte Kundeninformation liegt im Interesse aller Beteiligten. Die Verwaltung wird auf allen Ebenen Maßnahmen unterstützen, die einer verbesserten Kundeninformation dienen.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)