

Nach einer kurzen Vorstellung und Einführung in diesen Themenbereich seitens der Verwaltung erfolgt eine, von den Fachreferenten Herrn Dr. Berbuir erläuterte und von Herrn Hoppe präsentierte, PowerPoint-Präsentation zum vorher genannten Themenbereich.

Im Zuge der Präsentation werden folgende Punkte bezüglich der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises vorgestellt.

- Zielsetzungen / Aufgabenstellung
- Rahmenbedingungen
- Datengrundlagen / Vorgehen
- Analyseergebnisse
- NVP-Konzept
 - + Leitbild
 - + TaxiBus
 - + ÖPNV-Angebot
- Weiteres Vorgehen

Bezüglich der Rahmenbedingungen erläutert Herr Hoppe, dass die Kostendämpfungsmaßnahmen im Land, die Mittel, die für den öffentlichen Personennahverkehr als Regionalisierungsmittel landesseitig zur Verfügung stehen, zukünftig geringer ausfallen werden.

Darüber hinaus offeriert die EU-Verordnung 1370 den ÖPNV-Aufgabenträgern, Leistungen in der marktorientierten Rechtsvergabe zu vergeben.

Die Aussichten der Finanzierungsmöglichkeiten in den Kommunen sind nach Ansicht des Gutachters Herrn Hoppe nicht rosig, da diese zukünftig nicht mehr aus mehreren Töpfen erfolgen werden, sondern nur noch aus einem, der sich mittelfristig verkleinert.

Der demographische Wandel insgesamt, der sich auch in rückläufigen Schülerzahlen im Rhein-Sieg-Kreis widerspiegeln wird, findet in absehbarer Zeit zu veränderten Nahverkehrsstrukturen, sie werden unwägbarer, da sich Schulstandorte zusammen legen, Schulzeitgefüge sich allgemein ändern und verschieben. Um dem heutigen ÖPNV-Anspruch weiter entsprechen zu können, müssen Verschiebungen auf diesem Markt bedacht werden.

Aus diesen Gründen ist zukünftig eine gesicherte, 5 jährige Voraussage zum Verkehrsmarkt nicht mehr möglich.

Die VRS-Grundlagen hinsichtlich der Nachfragestruktur aus dem Jahre 2004 haben der 2. Fortschreibung als Basis gedient. Punktuell wurden bei unsicheren Datengrundlagen zusätzliche Nacherhebungen durch die RSVG und RVK im Jahre 2007 und 2008 durchgeführt. Tendenziell spiegelten diese Nacherhebungen die Daten aus dem Jahre 2004 wieder.

Nachfrageschwankungen bei einzelnen Linien zu bestimmten Zeitpunkten machen eindeutige Planungsaussagen zu Fahrgastzahlen schwierig. Diese Nachfrageschwankungen erfordern daher ein hohes Maß an Flexibilität. Diese Flexibilität ergibt sich aus verschiedenen Betriebsformen wie Anrufsammeltaxis und Taxibussen. In diesem Zusammenhang wird das Stichwort der Nachfrage entsprechenden Betriebsform genannt. Eine Variation der unterschiedlichen Betriebsformen ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Als Mindestbedingungsstandard des ÖPNV wird zugrunde gelegt, dass ein Ortsteil mit mindestens 500 Einwohnern direkt mit dem Stadt- oder Gemeindezentrum verbunden ist. Stadt- und Gemeindezentren sollen darüber hinaus umsteigefrei an die SPNV-Achsen der Oberzentren

angeschlossen sein. Bezüglich Meckenheim wird diese Vorgabe eingehalten, hier spiegelt sich generell ein sehr gutes ÖPNV- und SPNV-Netz wider.

Laut Herrn Hoppe ist eine einheitliche Rufnummer für alternative Betriebsformen (AST/Taxibus) im Rhein-Sieg-Kreis dringend empfehlenswert. Im Sinne der Einfachheit und Begreifbarkeit wäre dies zuträglich.

Anschließend wird das Nahverkehrskonzept des RSK mit den betreffenden Inhalten für die Stadt Meckenheim bezüglich Taktstruktur und Linien anhand der Untersuchungsergebnisse dargestellt und erklärt.

Ausschussmitglied Herr Koll fragt bezüglich der zukünftigen Anbindung Ersdorf/Altendorf nach, wie eine Verbesserung der Linienanbindung der beiden Ortsteile an das Stadtzentrum Meckenheim möglich ist.

Vor dem Hintergrund der Kostendeckungsbeiträge dieser Linien, die ausschließlich beim Kreis Ahrweiler liegen, ist eine Verbesserung der Anschlüsse nach Aussage von Herrn Hoppe nur schwer zu realisieren. Die Linien bleiben unverändert, da die RVK an diesen Linien nicht beteiligt ist.

Von Gutachterseite wird für eine schrittweise Umsetzung der Konzeptpläne für den Rhein-Sieg-Kreis plädiert, der linksrheinisch bis Dezember 2009 umgesetzt werden könnte. Rechtsrheinisch bestehen noch Defizite im Bereich von Fahrgasterhebungen, so dass dieser Teil erst später realisiert werden soll.

Nach dem ausführlichen Vortrag von Herrn Hoppe regt der Ausschussvorsitzende an, in einer Diskussions- und Anregungsrunde Anmerkungen und Wünsche zu diesem Themenbereich vorzutragen, die dann zeitnah an den Rhein-Sieg-Kreis weitergereicht werden, um dies gegebenenfalls in die weiteren Überlegungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes einzubeziehen.

Nach gemeinsamer Rücksprache der anwesenden Ausschussmitglieder wird die "3 Fragen-Grenze" für diesen Themenbereich für den weiteren Verlauf der Sitzung außer Kraft gesetzt.

Die Wortmeldung von Ausschussmitglied Herr Bausch bezieht sich auf die ÖPNV- und Kreisumlage, die durch die zukünftigen Taxibuskosten zu erwarten sein wird.

Sollten diese Taxibusse zukünftig gut angenommen werden, sind Kostenumlagesteigerungen für die Stadt Meckenheim zu erwarten. Darüber hinaus wird die Frage zur Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Meckenheim und Bonn-Bad Godesberg gestellt. Vorbild könnte hierfür die ganztägige Schnellbusverbindung 55 auf rechtsrheinischem Gebiet zwischen Lülsdorf und Bonn sein. Bezogen auf die Verbindung zwischen Meckenheim, Berkum und Bonn könnte dies in den Morgenstunden die Linie 857 oder auch 855 sein. Eine Prüfung im Sinne einer Testphase könnte mit verschiedenen Alternativen geschehen ohne zusätzlichen finanziellen Kostenaufwand. Allgemein wird das Ergebnis des Vortrages von Seiten der CDU-Fraktion als positiv angesehen.

Herr Dr. Berbuir betont, dass dieser Themenbereich beachtet und einer Prüfung unterzogen wird. In den Jahren zuvor wurden dahingehend schon einmal Prüfungen unternommen.

Ausschussmitglied Herr Engelhardt favorisiert in diesem Zusammenhang, wie auch Herr Dr. Berbuir, die Linie 855 für die Einrichtung einer Schnellbuslinie, auch aufgrund eigener Erfahrungen mit einem Haltepunkt in Wachtberg-Pech und dem Endpunkt in Bad Godesberg. Eine Verlängerung der Linie bis zu den Kreuzbauten im ehemaligen Regierungsviertel wäre für Herrn Engelhardt die Ideallösung.

Kritik wird zur Anbindung Lüftelbergs und dem Industriepark selbst mit dem Haltepunkt Industriepark Kottenforst geäußert, in diesem Fall ist aus Sicht der SPD-Fraktion eher eine Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Zustand eingetreten. Eine Beibehaltung der Linie 859 wäre in den Hauptverkehrszeiten wünschenswert. Die 843 fährt zukünftig in den Industriepark.

Themenbereich Anschlüsse von Bonn: Besteht die Möglichkeit, den Abstand in den Abendstunden zwischen den Bus- und Regionalbahnfahrten von schlimmstenfalls 22 Minuten zu verringern? Kann man die abendliche Taktung der 843 von Bonn aus optimieren? Der Anschluss nach Meckenheim ist nicht zufriedenstellend.

Der Themenbereich der Linie 858 als Taxibus an den Wochentagen ist positiv zu sehen. Denkt der Kreis in diesem Zusammenhang an eine einheitliche Taxibus-Nummer, wer müsste dies finanzieren?

Werbung wäre in diesem Zusammenhang anfänglich wichtig, da an den Wochenenden oftmals Bürger auf den Service zurückgreifen möchten, die im Busverkehr weniger erfahren sind als dies im allgemeinen üblich ist.

Ein weiteres Mal wird die ÖPNV-Anschlussproblematik Altendorf/Ersdorf genannt. Besteht in diesem Fall die Möglichkeit, statt über den Umweg Wormersdorf/Rheinbach eine direkte Verbindung an den Stadtkern von Meckenheim einzurichten?

Herr Hoppe nimmt die Anregung zur Schnellbuslinie 855 auf. Aufgrund des derzeitigen Nutzerverhaltens auf der Linie 843 vertritt Herr Hoppe die Meinung, dass die Neuerungen im geplanten Buslinienkonzept auf Grund der Nachfragestruktur vertretbar seien. Sollte ein eindeutiges Votum für eine direkte Anbindung Lüftelbergs an den Haltepunkt Industriepark Kottenforst und Meckenheim bestehen, so besteht die Möglichkeit diesem Folge zu leisten.

Die Taktstrukturen der RB 23 liegen nicht in der Macht des RVK, eine Einflussnahme ist diesbezüglich nicht möglich. Die Taktbeeinflussung ist in diesem Zusammenhang eher im Bereich der Linie 843 möglich.

Aus Konzessionsgründen ist es nicht möglich, Einflussnahme auf die gewünschte Verbindung von Meckenheim nach Altendorf/Ersdorf zu nehmen, da alle Rechte und anfallenden Kosten von den TRANSDEV übernommen werden, ohne Kostenbeteiligung des Kreises sowie der Kommunen. Diese fallen umgehend an, wenn man eine direkte Linie zwischen Meckenheim und Altendorf/Ersdorf einrichten würde.

Herr Dr. Berbuir merkt diesbezüglich an, dass man in Gesprächen mit benachbarten Aufgabenträgern versucht, in weiteren Verhandlungen für die Linien 844 und 848 Verbesserungen im Vergleich zu heute zu erzielen. Eine einheitliche Nummer für Taxibusse und auch Anrufsammeltaxis ist zumindest im Linksrheinischen als Dispositionszentrale Ziel der Bemühungen.

Herr Mauel von der RVK bezieht sich auf die Problematik der Linie 843 sowie der Verschiebung in der Abstimmung mit dem Fahrplan der Regionalbahn. Diese Problematik steht für den kommenden Fahrplanwechsel im Dezember auf der Agenda. Wird der Nahverkehrsplan, so wie er bis zum heutigen Tage ausgearbeitet wurde, umgesetzt, so ist der Fixpunkt der 843 die Haltestelle Meckenheim Industriepark. Das heißt, dass die Linie 843 so am Haltepunkt Industriepark ankommt, dass eine direkte Umsteigemöglichkeit aus der Regionalbahn in die Buslinie besteht. So ergibt sich die Abfahrtszeit der Regionalbahn am Bonner Hauptbahnhof. Einzelne zeitliche Verschiebungen lassen sich in diesem Zusammenhang nicht vermeiden. Weitere Liniendetails zu den unterschiedlichen Buslinien im Bereich Meckenheim wurden darüber hinaus von Herrn Mauel im weiteren Verlauf in Form kurzer Statements dargestellt.

Den Ausführungen von Herrn Mauel folgend wurden von Herrn Jakobs von der RVK weitere Ergänzungen zum zuvor genannten Themenbereich vorgetragen.

In diesem Zusammenhang stellt Herr Jakobs die schon existierende Dispositionszentrale auf kommunaler Ebene der RVK vor, die im Bahnhof Kall angesiedelt ist und von verschiedenen Kreisen und Kommunen genutzt wird. Diese Dispositionszentrale wird unter anderem vom Kreis Euskirchen, dem Rheinisch-Bergischen-Kreis, dem Kreis Viersen, der Gemeinde Swisttal, der KVB und der Stadt Bonn in Anspruch genommen. Die einheitliche Telefonnummer für diese Dispositionszentrale ist die 0180-4131313 für 20 Cent. Laut Herrn Jakobs ist für einen Schnellbus eine eigene Trasse wünschenswert, da sich der Individualverkehr problematisch auf die Schnellbusverbindung auswirkt. Trotzdem ist Herr Jakobs für eine probeweise Projektphase, die man für eine Entscheidungsfindung nutzen sollte. Flexibilität ist in diesem Zusammenhang Entscheidungsgrundlage.

Im Anschluss an Herrn Jakobs wurden von Ausschussmitglied Herrn Dickmann konkrete Fragen bezüglich der 2. Fortschreibung des NVP gestellt. Diese Fragen wurden vorab formuliert und liegen der Verwaltung in Form einer E-Mail vor, die im Folgenden in ihrem gesamten Wortlaut wiedergegeben werden:

- Zu den Linien 800 und 843: Hier wird es eine reduzierte Haltestellenzahl auf Bonner Stadtgebiet geben. Um wie viel wird hierdurch die Fahrtzeit von Lüftelberg nach Bonn HBF (Linie 800) bzw. Le-Mee-Platz nach Bonn HBF (Linie 843) beschleunigt? Sind das also die im CDU-Programm geforderten Schnellbusverbindungen? Oder wird zumindest bei der Linie 843 die Beschleunigung auf Bonner Stadtgebiet durch die zusätzliche Stichfahrt der 843 zum Industriepark wieder aufgehoben?
- Linien 843 und 859n: Ich ahne zwar bereits die Antwort, aber dennoch: Bei der bisherigen Linie 859 ist für den Anschluss an die RB23 am Industriepark Richtung Bonn gesorgt. Der Anschluss Richtung Euskirchen hingegen wird nicht garantiert, was gerade außerhalb des 15-Minuten-Taktes zu längeren Umsteigezeiten in Richtung Euskirchen am Industriepark führt. Kann durch die Anbindung des Industrieparks mit den Linien 843 und 859n der Anschluss Richtung Euskirchen optimiert werden? Ich weiß, dass hier eher die Vertaktung der Züge als die Busse das Problem darstellen, insofern rechne ich mit einer negativen Antwort.
- Linie 855: Ich rege an, die Anrufsammeltaxi (AST)-Fahrten von und nach Bad Godesberg, die frühmorgens und am späten Abend die Linie 855 ersetzen, künftig auf Taxibus umzustellen. Dadurch würden die Fahrten im Fahrplan der Linie 855 dargestellt und für die Fahrgäste leicht auffindbar. Das Angebot würde damit attraktiver werden. Inwiefern dies eine Kostensteigerung bedeuten würde, halte ich noch nicht für ausgemacht. Zwar gibt es anders als beim AST nur noch geringere Fahrpreiseinnahmen, andererseits entstehen auch beim Taxibus nur bei tatsächlicher Nutzung Kosten. Und die Resonanz ist schwer zu schätzen. Zumindest ein einjähriger Probeauf wäre denkbar.
- Linie 858: Die teilweise Umstellung auf Taxibus bei den Abendverbindungen finde ich angemessen. Allerdings schlage ich vor, die Taxibus-Verbindungen nicht nur bis 21.30 Uhr, sondern bis zum Betriebsschluss der RB23 anzubieten. Es geht also um 1-2 weitere Fahrten am späten Abend. Diese können auch auf Fahrten vom Bahnhof weg beschränkt werden, also nur für Pendler aus Bonn kommend, die in Meckenheim aussteigen. Eine Anbindung für Pendler Richtung Euskirchen, die in Meckenheim einsteigen, braucht es spät abends eher nicht. Man würde damit das Manko beheben, dass die Strecke vom Bahnhof zum Le-Mee-Platz abends ab ca. 21.00 Uhr überhaupt nicht mit dem ÖPNV erschlossen ist. Denn auch die anderen vom Bahnhof abfahrenden Buslinien fahren um diese Uhrzeiten nicht mehr. Man sollte das auch im Vergleich zum Industriepark sehen. Dort sind alle Fahrten der RB23 aus Bonn bis zur

letzten kommend an die 859 Richtung Le-Mee-Platz angebunden. Es gibt keinen guten Grund, dies nicht auch zumindest in Form des Taxibusses auch für die Altstadt und das Gebiet rund um die Giermaarstraße anzubieten. Das sind immerhin wesentliche Teile der Kernstadt.

- Linie 859n: Die Anregung, die Fahrten der Linie 859 künftig im Fahrplan der Linie 843 darzustellen, halte ich für sinnvoll. Der Fahrgast will wissen: "Wann fährt der nächste Bus zum Industriepark?". Wenn man die Fahrten der 859 im Plan der 843 darstellt, muss der Fahrgast für eine Antwort so wie bisher auch nur in einen Fahrplan schauen statt künftig in zwei. Das ist nutzerfreundlich.
- Linie 844: Bei dieser Linie, die Altendorf und Ersdorf an den Bahnhof anbindet, rege ich an, das Angebot an die Maßgaben zur Erschließungsqualität gemäß Seite 7 der in der TO zum Ausschuss beigefügten Vorlage aus dem Kreistag anzupassen. Mit anderen Worten: Es sollte Montag bis Samstag Verbindungen bis 21.30 Uhr geben, wobei es ja ausreichen würde, den Bus bis zur Kreisgrenze fahren zu lassen. Die Weiterfahrt bis Bad Neuenahr kann in den Abendstunden entfallen. Auf diese Weise würde neben der verbesserten Anbindung von Lüftelberg auch etwas für die beiden anderen Ortsteile, die außerhalb der Kernstadt liegen, getan. Auch dies ist eine alte CDU-Forderung.

Herr Hoppe geht umgehend auf die vorher genannten Problematiken ein, beginnend mit der Anbindung Altendorf/Ersdorf. Gespräche zur Lösung des Sachverhaltes werden mit Ahrweiler/TRANSDEV diesbezüglich geführt. Eine Umstellung der AST-Fahrten auf Taxibusse ist möglich.

Der Busverkehr der Linie 858 ist am Abend, wie zuvor angeregt, als Taxibus möglich. Die weiteren Überlegungen beziehen sich dahingehend jedoch eher auf das Wochenendangebot als auf den Fahrplan während der Abendstunden in der gesamten Woche.

Eine Optimierung des RB-Anschlusses im Gesamtbereich Meckenheim in die Fahrtrichtungen Bonn und Euskirchen ist nach dem Kenntnisstand von Herrn Hoppe durch die unterschiedlichen Buslinienverbindungen an die Haltepunkte Meckenheim-Bahnhof und Haltepunkt Kottenforst erreicht worden. Eine innerstädtische Beschleunigung des ÖPNV in Form eines Schnellbusses ist ohne eine eigene Sonderspur nur schwer zu realisieren. Die Einrichtung einer Schnellbuslinie muss daher mit anderen zur Verfügung stehenden Mitteln überprüft werden.

Herr Dr. Berbuir wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Bürger, trotz der längeren Fahrtzeit, oftmals die Linie 843 bis Bonn in Anspruch nehmen, um so ein Umsteigen zu vermeiden.

Ausschussmitglied Herr Kohlhaas möchte in diesem Zusammenhang noch einmal erwähnen, dass beide Buslinien, 855 und 857, für eine Beschleunigung in die Bad Godesberger Innenstadt untersucht werden sollten. Variable Lösungen werden gesucht.

Ausschussmitglied Herr Alscher informiert sich zur Problematik und den Inhalten der Taxibusverbindungen und die damit verbundene Verknüpfung mit einzelnen Haltepunkten. Sind Buchungen auch alternativ via SMS oder Internet möglich?

Diese Möglichkeiten sind laut Herrn Jakobs gegeben. Eine zentrale Servicehotline, wie sie im Rhein-Sieg-Kreis angeboten wird, ist nicht empfehlenswert, wenn Anfragen zentral an einen weit entfernten Ort, hier Dortmund, weiter geleitet werden. Große Reibungsverluste sind auf Grund der nicht vorhandenen Ortskenntnisse der Mitarbeiter dadurch nicht zu verhindern.

Noch ausstehende Antworten bezüglich der Anfragen von Herrn Alscher werden anschließend von Herrn Mauel nachgereicht.

Ausschussmitglied Herr Russ merkt an, dass laut der Vorlage des Kreistagsausschusses für Verkehr der motorisierte Individualverkehr zukünftig tendenziell steigt. Wie können in diesem Kontext einzelne Strecken des ÖPNV attraktiviert und beschleunigt werden? Darüber hinaus informiert sich Herr Russ nach dem allgemeinen Verhältnis zwischen Anrufbestellungen und Daueranmeldungen hinsichtlich eines Taxibusses.

Bezug nehmend auf die von Herr Russ gestellten Fragen antwortet Herr Hoppe, dass unter Normalbedingungen 30-40% der Taxibusse durch Daueranmeldungen gebucht werden, das dieses Verhältnis jedoch auf einzelnen Streckenabschnitten stark variieren kann. Allgemeine Beschleunigungen im ÖPNV, die eine höhere Attraktivität für den Kunden darstellen, werden für die Betreiber immer interessant sein und in den jeweiligen Fahrplanausarbeitungen bedacht. Eine allgemeine Überprüfung der Buslinien ist überlegenswert und wird in den weiteren Ausarbeitungen bedacht.

Ausschussmitglied Herr Koch fragt Herrn Hoppe als Gutachtermitglied, wie die Trennung der ÖPNV-Konzessionen im Stadtgebiet Meckenheim entstanden sind, da früher die RVK auch die Ortsteile Altendorf/Ersdorf angefahren hat. Eine weitere Nachfrage ergibt sich zum Themenbereich Taxibus. Wird der Taxibus nur im Konzessionsbereich der RVK angeboten oder sind auch Nachbarkreise/Ahrweiler-Betriebe an diesem Angebot beteiligt?

Die RVK besitzt die Konzession für den ÖPNV in Meckenheim. Teilbereiche in Meckenheim, die von TRANSDEV angefahren werden, haben ihren Quellort in Ahrweiler. Die Konzession hierfür wurde vor einigen Jahren an diesen Betrieb im Rahmen einer Ausschreibung vergeben.

Ausschussmitglied Herr Bausch hofft, dass die Problematik der schlechten Anbindung Altendorf/Ersdorfs zukünftig verbessert wird. Die Schnellbuslinien können auch zu ruhigen Phasen außerhalb der Hauptverkehrszeiten angeboten werden, wobei auch schon punktuelle Verbesserungen begrüßenswert wären. Wichtig ist erst einmal der Einstieg in diese Problematik. Diese punktuellen Verbesserungen werden laut Herrn Jakobs begrüßt und geprüft.

Ausschussmitglied Herr Engelhardt informiert sich zum Themenbereich Schülerverkehr und die damit im Zusammenhang stehenden Schulbusse und deren technischer Zustand.

Herr Dr. Berbuir erläutert, dass durch die TÜV-Prüfungen die Busse in einem ordnungsgemäßen und sicheren Zustand sind. Probleme bereiten die heterogenen Schulzeiten und weiterentwickelten Schulangebote einschließlich der offenen Ganztagschulen. Diesbezüglich werden Datenbanken aufgebaut, um als Verkehrsunternehmen auf diese Schwankungen reagieren zu können.

Die Mitarbeit der verschiedenen Schulen ist in diesem Zusammenhang unausweichlich.

Unter der Maßgabe, dass die in der heutigen Sitzung genannten Anregungen in die weiteren Beratungen eingebracht werden und im jeweiligen Einzelfalle geprüft werden, wird der Tagesordnungspunkt in Form des Beschlussvorschlages zur Abstimmung freigegeben.