

In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses vom 22.02.2005 wurden seitens der Verwaltung nochmals die Ergebnisse der Schnellbusuntersuchung aus dem Jahr 2001 sowie der Überprüfung im Rahmen der NVP-Erarbeitung dargestellt. Danach konnte mit Ausnahme der Relation Niederkassel-Bonn kein ausreichendes Potenzial für weitere Schnellbusverbindungen ermittelt werden.

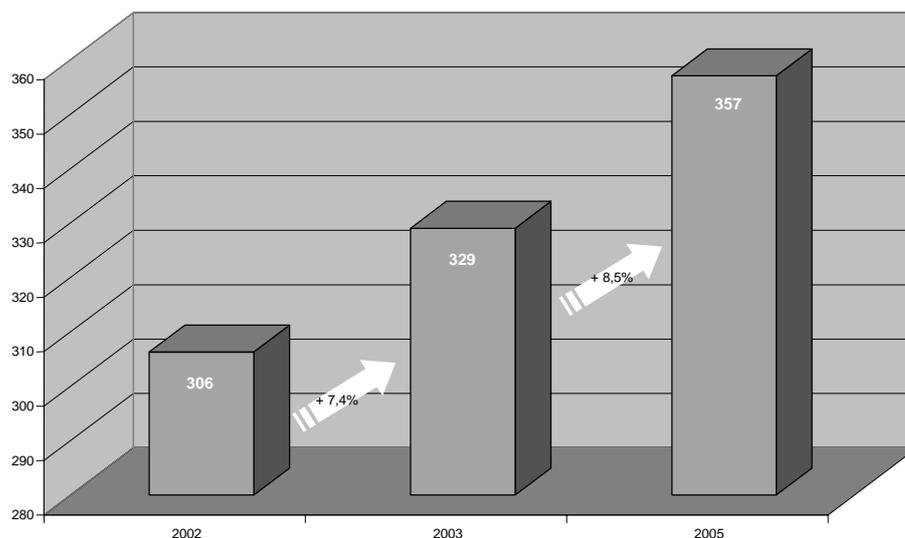
Der seit 2002 auf dieser Relation verkehrende Schnellbus SB 55 konnte aus dem Bestand ohne unzumutbare Benachteiligungen für Fahrgäste, die den Schnellbus nicht nutzen können, kostenneutral umgesetzt werden.

Vergleichbar günstige Ausgangsbedingungen liegen auf keiner der im Antrag der SPD v. 27.01.2005 genannten Relationen vor. Die Umwandlung bestehender Fahrten in Schnellbusfahrten ist daher nicht möglich, ohne die Fahrtmöglichkeiten der Leute, die nicht vom Schnellbus profitieren, erheblich einzuschränken.

Erläuterungen:

In der o.g. Sitzung wurde die Verwaltung beauftragt, Informationen zur Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf der Schnellbuslinie SB 55 einzuholen. Ein Antwortschreiben der RSVG liegt vor (s. Anhang). Danach haben sich die Fahrgastzahlen auf der SB 55 auf gutem Niveau stabilisiert. Ermittelt man aus den vorhandenen Jahreswerten Durchschnittswerte pro (gezähltem) Tag, so ergibt sich seit 2002 eine Steigerung der Fahrgastnachfrage um fast 16% (vgl. Abb. 1).

Abbildung 1: Fahrgäste SB 55 pro Tag (Durchschnitt der vorliegenden Zählwerte)



Wie bereits erwähnt, kommt keine der bisher durchgeführten Untersuchungen zu der Empfehlung, weitere Schnellbusse einzurichten. Im Schnellbusgutachten aus dem Jahr 2001 wurden auch die Möglichkeiten der Umwandlung bestehender Fahrten in Schnellbusfahrten überprüft. Empfehlungen, dies umzusetzen wurden nicht ausgesprochen.

Der Linienweg der Schnellbuslinie 55 weist einige Besonderheiten bzw. günstige Voraussetzungen auf, die in der Form im Kreisgebiet einmalig sind:

- So verkehrte die Linie 550 auf dem Abschnitt Rheidt – Bonn in der Hauptverkehrszeit im 5-Minuten-Takt, auf dem Abschnitt Rheidt-Lülsdorf immerhin noch im 15-Minuten-Takt. Durch Ausschöpfung betrieblicher Reserven konnten einige Fahrten der Linie 550 zu Schnellbuszeiten über Rheidt hinaus nach Lülsdorf verlängert werden, so dass es für die Kunden, die nicht vom Schnellbus profitieren, kaum zu Bedienungslücken kam.
- Die Relation Niederkassel-Bonn weist ein hohes Verflechtungspotenzial auf. Zudem reihen sich einwohnerstarke Orte hier perlenschnurartig aneinander, was die Ausschöpfung des vorhandenen Fahrgastpotenzials erleichtert.
- Um tatsächlich nennenswerte Fahrtzeitgewinne gegenüber der Linie 550 zu realisieren, wurde der Linienweg durch eine neue Führung verkürzt und auf der L16 / L 269 zw. Stiftstraße und Autobahn 565 eine Busspur eingerichtet. Darüber hinaus bestand bereits entlang der L 269 zwischen Provinzialstraße und A 565 eine Busspur.

Fazit

Die Umwandlung einzelner Fahrten der im Antrag der SPD vom 27.01.05 genannten Linien zu Schnellbusfahrten kann aus Sicht der Verwaltung nicht empfohlen werden, da mehrere Voraussetzungen für eine erfolgversprechende Umsetzung nicht gegeben sind:

- Keine der vorgeschlagenen Verbindungen weist eine ausreichend hohe Bedienungsdichte auf, um bestehende Fahrten in Schnellbusfahrten umwandeln zu können, ohne dass sich große Nachteile für die Zusteiger an den nicht von einem Schnellbus bedienten Haltestellen ergeben. So verkehren die Linien 506 und 557 in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt, die Linien 530, 576, 577 je nach Ort ein bis zweimal die Stunde. Die Linie 537 weist zwar in der Hauptverkehrszeit ein dichteres Fahrplanangebot auf, bedient dabei aber unterschiedliche Strecken und Orte. Das maximale Angebot liegt hier bei 3 Fahrten pro Stunde und wird lediglich für die Orte Stieldorf und Vinxel erreicht. Durch den Schnellbusverkehr gewonnene ÖPNV-Neukunden würden somit voraussichtlich durch Fahrgastverluste an anderer Stelle erkaufte.
- Keine der genannten Relationen erreicht ein mit der Relation Niederkassel-Bonn vergleichbares Verflechtungspotenzial. Topographie und disperse Besiedlung erschweren die Ausschöpfung potenzieller Fahrgastnachfrage.
- Das reine Auslassen von Haltestellen schafft –zumal im ländlichen Raum mit kurzen Fahrgastwechselzeiten an den einzelnen Haltestellen- kaum echte Fahrtzeitgewinne. Die Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen wird bereits im Schnellbusgutachten für die Relationen Much-Siegburg (Bereich Schlangensiefen) sowie Lohmar-Siegburg als Voraussetzung zur Realisierung echter Fahrtzeitgewinne genannt.
- Zu berücksichtigen ist auch die Schülerbeförderung. Da es hier nicht zu Beeinträchtigungen des Schulweges kommen darf, wird es nicht möglich sein, alle aufkommensschwachen Haltestellen von einer Schnellbusbedienung auszusparen.

Schnellbuskurse könnten folglich nur aufgesattelt werden, was aufgrund des geringen Nachfragepotenzials sowie der hohen Kosten unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht vertretbar erscheint.