



Teil 1

Linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis

Kurzfassung, Entwurf

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	1
1	Zielsetzungen / Aufgabenstellung	2
2	Rahmenbedingungen	3
3	Datengrundlagen / Vorgehen	5
4	Analyseergebnisse	5
5	NVP-Konzept	6
5.1	Leitbild	6
5.2	Betriebsform TaxiBus	8
5.3	ÖPNV-Angebot	9
6	Weiteres Vorgehen / Zeitplan	10
7	Anlagen	11
7.1	ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, tabellarisch	11
7.2	ÖPNV-Konzept, linksrheinisch (einschließlich Anregungen / Prüfaufträge und Bewertungen sowie Empfehlungs- begründungen), tabellarisch	11
7.3	ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, Liniengrafik11

Herausgeber: Rhein-Sieg-Kreis, Der Landrat
Kaiser-Wilhelm-Platz 1, 53721 Siegburg

Erarbeitung und Gestaltung: Planungsgesellschaft Verkehr Köln
Hoppe & Co GmbH
Buchheimer Straße 46
51063 Köln

Vorwort

In der Wahrnehmung seiner im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW i.d.F. vom 01.01.2003) verankerten Verpflichtung zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen (NVP) für den ÖPNV beauftragte der Rhein-Sieg-Kreis in 2007 die mittlerweile zweite Fortschreibung.

Standen im ersten NVP die Erarbeitung eines Rahmenkonzeptes für die Aufgabenteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr und in der ersten Fortschreibung die Reduzierung der Kostendeckungsbeiträge für den ÖPNV im Vordergrund, so wird mit der zweiten Fortschreibung die weitere Anwendung des differenzierten Bedienungsmodells angestrebt. Intendiert ist die Vorhaltung eines kreisweiten ÖPNV-Grundangebotes, das den Namen auch verdient. Fester Bestandteil sollen alternative Fahrtenangebote dann und dort sein, wenn bzw. wo nur wenige Fahrgäste den ÖPNV nutzen. Die Betrachtung muss neben der Orientierung an den möglichen Fahrgästen mehr und mehr die tatsächliche Fahrgastnachfrage berücksichtigen. Zudem intendiert der Rhein-Sieg-Kreis die pragmatische Umsetzbarkeit und dauerhafte Finanzierbarkeit der entsprechenden ÖPNV-Angebote.

Zwangsläufig bedingen die angestrebten kommunizierenden Planungsprozesse zeitaufwendige, aber Erfolg versprechende kontinuierliche Abstimmungen mit allen Beteiligten. Während sich diese Prozesse im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis strukturell einfacher gestalteten, sind sie im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis noch in vollem Gange. Um die Möglichkeiten einer durch den kombinierten Einsatz von Bussen und anderen ÖPNV-Betriebsformen wirtschaftlich neutralen, in Teilen sogar kostengünstigeren Angebotsverbesserung auf der linken Rheinseite bereits nutzen zu können, konzipierte die Verwaltung eine Gliederung des 3. NVP und legt hier den Entwurf für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis vor.

1 Zielsetzungen / Aufgabenstellung

In Wahrnehmung der gesetzlich verankerten ÖPNV-Aufgabenträgerschaft beauftragte der Rhein-Sieg-Kreis in 2007 die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP, im Folgenden: 3. NVP). Die Planungen im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sind mittlerweile mit allen Beteiligten so weit erörtert, dass die politischen Beratungen und die Umsetzung im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis herbeigeführt werden können. Dazu wurde die vorliegende Kurzfassung erarbeitet. Sie beinhaltet das grundsätzliche Planungsleitbild sowie die daraus abgeleiteten Konzepte für die einzelnen Linien und Gebietskörperschaften im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis.

Basierend auf den ersten beiden NVP aus 1997 und 2004 wird mit der 3. Fassung eine konsequente Weiterentwicklung angestrebt. Explizite Ziele sind:

- eine markt-, nachfrage- und systemgerechte Angebotsgestaltung, mit der
 - die Angebotsqualität und -quantität gesichert und zugleich
 - die Möglichkeiten des mehrstufig differenzierten Bedienungsmodells ausgeschöpft werden sowie
- die Sicherung optimaler Verbindungen auf den Hauptverkehrsachsen / zu den Hauptverkehrszeiten, insbesondere für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, um
 - unter Beachtung der Mobilitätsinteressen aller BürgerInnen
 - zur Mobilitätssicherung Nichtmotorisierter,
 - Steigerung der Nachfrage und somit auch zur
 - Sicherung - soweit möglich positive Beeinflussung - des Modal split beizutragen,
- die Sicherung der Finanzierbarkeit des ÖPNV durch
 - die angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung der Angebote,
 - den Abbau von Parallelverkehren,
 - den Abbau von Zugangshemmnissen sowie
 - die Steigerung der Inanspruchnahme,
- die Beachtung vorliegender Strukturdatenprognosen zur Einschätzung der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung,
- die planungsbegleitende Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Kommunen und den benachbarten Aufgabenträgern.

Angesichts der zeitlich fortgeschrittenen Nahverkehrsplanungen der Bundesstadt Bonn waren vorrangig die Kreisgrenzen überschreitenden Verbindungen von / nach Bonn zu untersuchen.

2 Rahmenbedingungen

Seit dem Beschluss über den 2. NVP haben sich im Wesentlichen folgende rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Entwicklung geändert:

- Am 29.04.2003 trat das "Gesetz zur finanziellen Entlastung der Kommunen" in Kraft, das u. a. die Änderung der Schülerfahrkostenregelung im Schulfinanzgesetz beinhaltet. Danach können die Kommunen den Elterneigenanteil an den Schülerfahrkosten für das erste Kind von 10 € auf 12 € und für jedes weitere Kind von 5 € auf 6 € anheben. Offensichtlich zur Kompensation wurde in dem am 31.01.2004 in Kraft getretenen Haushaltsbegleitgesetz NRW die Reduzierung der Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung im ÖPNV festgeschrieben, und zwar in 2004 um 4%, in 2005 um 8% sowie in 2006 um 10%. Gegenstand des Haushaltsbegleitgesetzes war auch die Minderung der pauschalierten Regionalisierungsmittel für die ÖPNV-Aufgabenträger von bislang 500.000 € auf nur mehr 150.000 € pro Jahr.
- Seit dem 01.01.2008 ist das novellierte ÖPNVG NRW in Kraft. Es beinhaltet die vollständige Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV auf die Kreise und kreisfreien Städte (bzw. deren Zweckverbände) sowie die pauschalierte Förderung investiver und laufender Kosten. Ab 2011 werden die bundesgesetzlichen Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr ebenfalls Bestandteil dieser Pauschale.
- Die EU-Verordnung 1370/2007 vom 13.07.2007 erlaubt nunmehr auch die marktorientierte Direktvergabe von Verkehrsleistungen. Zur Umsetzung in deutsches Recht ist derzeit ein Referentenentwurf in Beratung.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 01.05.2002 (nebst analoger Novellierungen u.a. im Personenbeförderungsgesetz [PBefG]) schreibt verpflichtend vor, dass alle öffentlichen Infrastrukturen (d.h. auch die Zu- und Abgangswege zum / vom ÖPNV) so gestaltet werden müssen, dass die Mobilität aller Menschen ohne fremde Hilfe (barrierefrei) möglich ist.

Selbstverständlich werden diese Rahmenbedingungen bei den laufenden ÖPNV-Planungen des Rhein-Sieg-Kreises berücksichtigt.

Aus den seitens der kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises zur Verfügung gestellten Materialien zu den jeweiligen kommunalen Strukturentwicklungen sind für den Planungshorizont des 3. NVP (2012) keine grundsätzlichen Änderungen der Mobilitätsstrukturen zu erwarten. Bei den Angebotsplanungen wurden die Strukturentwicklungen gleichwohl berücksichtigt.

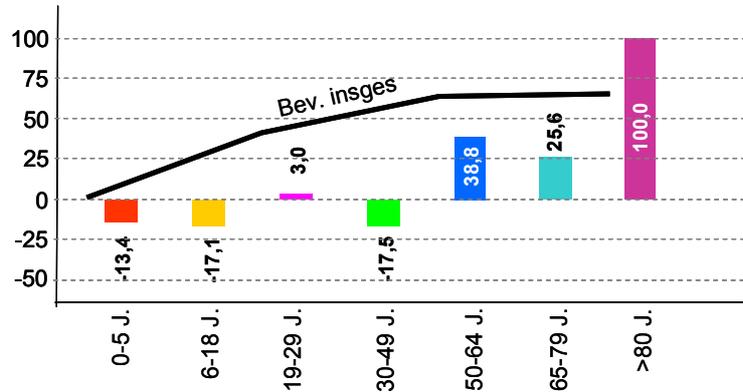
Demgegenüber ist aus dem demografischen Wandel eine erhebliche Beeinflussung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage zu erwarten. Zwar sind die wirtschaftlichen und demografischen Voraussetzungen für zukünftiges Wachstum im RSK durchaus gut, alle Prognosen (empirica, destatis, LDS NRW, Bertelsmann) lassen bis 2020 ein

weiteres Wachstum der Beschäftigung, Bevölkerung und Haushaltszahlen erwarten. Gleichwohl wird der zunehmende Anteil älterer Menschen bis ins hohe Alter eigenmotorisiert mobil sein - das gilt mehr und mehr auch für Frauen. Zudem gehen die rückläufigen Geburtenraten mit einer (zeitlich verzögerten) Verringerung der Schülerzahlen einher (2005 - 2015 ca. - 10%; RSK, Wirtschaftsförderung, Statistik 2007) - verbunden mit entsprechenden Fahrgast- und Einnahmeverlusten im ÖPNV.

Alle anderen übergeordneten Einflussfaktoren werden immer unwägbarer. So hat der sprunghafte Anstieg der Energiepreise in 2007 unzweifelhaft auch das Mobilitätsverhalten beeinflusst, zunächst jedoch in Form von reduzierten Fahrleistungen im Kfz-Verkehr und Verlagerungen auf den Fuß- und Radverkehr. Erst danach war ein geringfügiger Anstieg bei der ÖPNV-Nachfrage zu verzeichnen, der angesichts der aktuellen Energiepreise und Subventionierung der Automobilindustrie allerdings wieder gefährdet zu sein scheint. Zudem gehen alle längerfristigen Verkehrsentwicklungsprognosen (u.a. Shell, destatis, ITB / BVU) von einem weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs und einem reduzierten Modal-split-Anteil des ÖPNV aus. Umso wichtiger erscheint es - so eine allgemeine Folgerung -, die ÖPNV-Angebote flexibel den veränderten Nutzungsstrukturen (insbesondere die weitere Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs) anzupassen.

Vor diesem Hintergrund würden pauschale Angebotsausweitungen im ÖPNV nur unterproportionale Zuwächse bei den Fahrgastzahlen bzw. überproportionale Kostensteigerungen bewirken. Stattdessen sind einfache, greifbare und verlässliche Grundstrukturen der räumlichen und zeitlichen ÖPNV-Erschließung (hierarchische Verbindungs- und Erschließungslinien, anschlussichere Übergänge usw.) mit differenzierten Betriebsformen zu konzipieren, die flexibel den sich ändernden Nachfragestrukturen angepasst werden können.

Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Sieg-Kreis (in %, 2003 - 2020)



3 Datengrundlagen / Vorgehen

Die Status-quo-Analyse basiert auf den Strukturdaten des Rhein-Sieg-Kreises, den Fahrplandaten der Verkehrsunternehmen sowie den Nachfragedaten der Einnahme-Aufteilungserhebung des VRS (2004), ergänzenden Nachfrageerhebungen der Verkehrsunternehmen (2007 / 2008) und eigenen Fahrgastzählungen /-befragungen (2007 und 2008). Zudem sind bereits vorliegende konzeptionelle Überlegungen des Kreises und der kreisangehörigen Städte / Gemeinden berücksichtigt. Schließlich wurden die Anregungen und Prüfaufträge der Kommunen analysiert, bewertet und - bei positivem Befund - in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen.

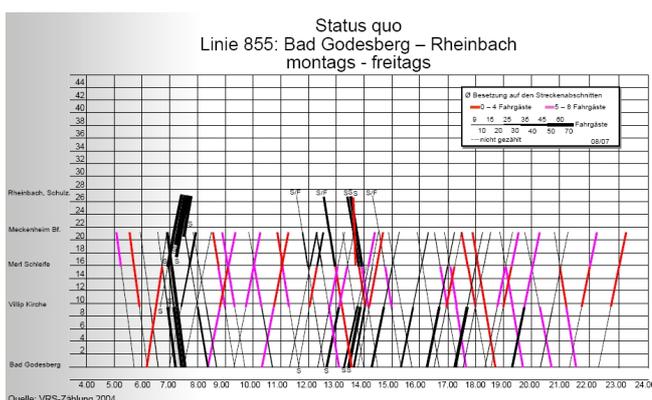
Das gesamte Vorgehen wurde von vornherein als Prozess kommunizierender Planung angelegt. In der Zielsetzung, nicht theoretisch denk-, sondern umsetzbare Konzepte zu erarbeiten, erfolgt so eine kontinuierliche Abstimmung der einzelnen Analyse- und Planungsschritte mit den jeweils Beteiligten.

4 Analyseergebnisse

Abgesehen von den in anderer Aufgabenträgerschaft befindlichen SPNV-Angeboten (RE 5, RB 23, RB 26, RB 48) ist das ÖPNV-Angebot im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis durch die Stadtbahnlinien 16/63 und 18/68 sowie regionale, partiell auch kommunale Buslinien und ortsbezogene AST-Verkehre (in Zeiten / Räumen geringer Verkehrsnachfrage) geprägt.

Die Linienverkehrserschließung ist zumeist als gut zu bewerten. Das Hauptachsennetz wird seiner primären Funktion der Mobilitätssicherung für Berufs- und Ausbildungspendler gerecht. Partielle räumliche Erschließungsdefizite sind allerdings in Alfter, Bornheim, Rheinbach und Wachtberg zu verzeichnen. Zumeist bestehen dort Kompensationsangebote mit AST-Verkehren.

Die Bedienungszeiten auf den Hauptachsen liegen an Normalwerktagen montags bis freitags (Normalwerktag) zwischen ca. 05.00 Uhr und ca. 01.00 Uhr und auf den Nebenachsen zwischen ca. 06.00 Uhr und ca. 21.00 Uhr. Am Wochenende findet eine deutliche Einschränkung der Bedienung statt. Vielfach wird dann lediglich im 120-Minuten-Takt gefahren oder es finden nur vereinzelte Fahrten statt. In dünn besiedelten Räumen des Kreises werden alternierende Linienwege befahren.



Einige Regionalverkehrslinien sind angebotsstrukturell ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet (z.T. Bedienung nur an Schultagen).

Aus den Ergebnissen der Nachfrageanalyse ist zu ersehen, dass die Besetzung der Busse erheblichen

Schwankungen unterliegt. Sie reduziert sich nicht nur während der typischen Schwachverkehrszeiten abends und an den Wochenenden, sondern auf zahlreichen Linien und Streckenabschnitten auch bereits zu den Normalverkehrszeiten (Montag bis Freitag vor- und nachmittags). Der Einsatz konventioneller Linienbusse ist dann kaum mehr wirtschaftlich darzustellen.

Auf Aussagen zu Infrastrukturen, Fahrzeugen, Tarif, Vertrieb, Informationssystemen und akzeptanzförderndem Marketing wird an dieser Stelle verzichtet. Lediglich auf den für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis bedeutsamen und (im Rahmen der "Modernisierungsoffensive NRW MOF 2008) bereits in Planung / Umsetzung befindlichen Haltestellen-Neu- und -Ausbau entlang der RB 23 wird verwiesen.

5 NVP-Konzept

5.1 Leitbild

In Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den Verkehrsunternehmen sowie unter Beteiligung der kreisangehörigen Städten / Gemeinden wurde ein ÖPNV-Konzept entwickelt, das sich an folgendem Leitbild orientiert:

Einfachheit / Begreifbarkeit

Auch ungeübte Nutzer sollen mit dem ÖPNV mobil sein können, u.a. durch

- verstehbare Angebotsstrukturen (regelmäßige Taktfolgen, eindeutige Linienwege),
- barrierefreie Infrastrukturen,
- verlässliche, d.h. pünktliche und anschlussichere Angebote,
- einfach zu erlangende Informationen sowie
- einheitliche Telefonnummern zur Anmeldung nachfragegesteuerter ÖPNV-Angebote.

Praktikabilität / Wirtschaftlichkeit

Die Fahrtenangebote müssen betrieblich und wirtschaftlich (d.h. ohne nennenswerte Remanenzkosten) umsetzbar sein.

Flexibilität

Differenzierte ÖPNV-Erschließungsstrukturen und -Betriebsformen "leben" von ihrer Flexibilität. Sie sind von vornherein so anzulegen, dass relativ kurzfristig auf geänderte Nachfragestrukturen reagiert werden kann. Das gilt in erster Linie für die Bedienungshäufigkeiten (Taktverdichtung oder -ausdünnung), insbesondere aber für den nachfrageadäquaten Einsatz von Bussen und Taxi-Bussen. Demnach sind geringer besetzte Busse durch TaxiBusse, umgekehrt stärker nachgefragte TaxiBusse (wieder) durch Busse zu ersetzen.

Finanzierbarkeit

Die Fahrtenangebote müssen sowohl für die Kostenträger als auch für die (potenziellen) Fahrgäste dauerhaft finanzierbar sein,

Vor diesem Hintergrund zielt der 3. NVP für den Rhein-Sieg-Kreis darauf,

- nachfrageschwache Busbetriebsleistungen konsequent durch TaxiBusse (Systemerläuterung s. unten) zu ersetzen (selbstverständlich unter Beachtung wirtschaftlicher Busumläufe und Dienstschichten) und
- die freiwerdenden Busbetriebsleistungen /-kosten zu nutzen, um
 - erwartbar nachfragestarke Relationen zu stärken (Taktverdichtung),
 - ggf. zusätzliche Linienverbindungen aufzubauen und
 - auf allen Linien einheitliche Betriebszeitfenster und Grundtaktangebote anzubieten.

Zudem beinhalten entsprechende Neustrukturierungen auch Überlegungen, einzelne bestehende Linienwege ggf. zu korrigieren.

Schließlich sollen die Bedienungsstrukturen so angelegt sein, dass sie kommunal (z.B. durch BürgerBusse) ergänzt werden können.

Folgende **Mindestbedienungsstandards** wurden den Planungen zugrunde gelegt:

Erschließungsqualität

Jede Siedlungslage mit mindestens 500 Einwohnern soll

- mo - fr von 5.30 Uhr - 21.30 Uhr mindestens 1 x / Std.,
- sa von 7.30 Uhr - 21.30 Uhr mindestens 1x / Std. und
- so/fe von 9.30 Uhr - 21.30 Uhr mindestens 1x / 2 Std.,
- möglichst getaktet durch Linienverkehrsangebote (Busse, TaxiBusse etc.) erschlossen sein.

Die Fußwege zu / von den Haltestellen sollen möglichst kurz sein; sie variieren nach

- Betriebsformen (Bahn $r \leq 1.000\text{m}$, Bus $r \leq 500\text{m}$, AST $\leq 300\text{m}$),
- Siedlungsstrukturen (Zentrallagen $r \leq 300\text{m}$, Streusiedlungen $r \leq 500\text{m}$),
- topografischen und straßenräumlichen Strukturen.

Verbindungsqualität

- Jeder Stadt-/ Ortsteil (≥ 500 Einwohner) soll an das jeweilige Stadt-/ Gemeindezentrum,
- jedes Stadt-/ Gemeindezentrum (möglichst umsteigefrei) an eine SPNV-Achse angebunden,
- eines der nächstgelegenen Oberzentren (Bonn / Köln) mit max. 1 Umstieg erreichbar sein und
- die Übergänge (mit der Präferenz Hauptlastrichtung) anschlussicher funktionieren.

Nach Intensität der vorfindlichen oder erwartbaren Nachfrage erfolgt eine analoge Verbesserung der Angebotsstrukturen.

AST erfüllen in diesem System die wichtige Funktion der räumlichen Ergänzung (Erschließung disperser Siedlungslagen) und / oder zeitlichen Ergänzung (z.B. abends / nachts nach Betriebsschluss im Linienverkehr).

5.2 Betriebsform TaxiBus

Wesentlicher Bestandteil der ökonomisch(er)en Angebotserstellung ist der Einsatz vielerorts bewährter nachfragegesteuerter Linienverkehre (TaxiBusse) in den Normal-, insbesondere aber in den Schwachverkehrszeiten.

TaxiBusse sind charakterisiert durch die Bezeichnung "Bus auf Anruf". Sie fahren (wie konventionelle Busse) auf Linienwegen, von Haltestellen zu Haltestellen und - anders als AnrufSammelTaxis - zu "normalen" Linienverkehrsfahrpreisen (sind also tariflich integriert), aber nur dann, wenn sie spätestens 30 Min. vor einer Fahrplanzeit (telefonisch) bestellt wurden. Insofern besteht der wirtschaftliche Vorteil gegenüber konventionellen Linienverkehren darin, dass TaxiBusse nur dann fahren, wenn sie tatsächlich bestellt wurden, und nur die Teilstrecken befahren, die bestellt wurden. Mit Ausnahmegenehmigung dürfen sogar Abkürzungen gefahren werden, wenn für den normalen Linienweg keine Anmeldungen vorliegen. Üblicherweise werden örtliche Taxi-/ Mietwagenunternehmen mit der Fahrten-durchführung beauftragt. Zur größtmöglichen Flexibilität wird mit vier- bis achtsitzigen Pkw operiert.



Der Einsatz von TaxiBussen ist wirtschaftlich sinnvoll, um nachfrageschwache Busbetriebsleistungen zu ersetzen, insbesondere dann, wenn sich die Fahrgastnachfrage nur sporadisch darstellt und nur auf Teilstrecken der Gesamtlinie bezieht. Zudem bietet sich der Einsatz von TaxiBussen auf neu konzipierten Linien an, um eine erwartbar geringe Nachfrage wirtschaftlich zu bedienen und / oder eine unwägbar Nachfrage zu testen (bevor man regelmäßig Busse einsetzt).

Die notwendige (telefonische) Bestellung einer TaxiBus-Fahrt stellt unzweifelhaft ein Zugangshemmnis dar, dass sich jedoch - nicht zuletzt durch die Möglichkeit der Dauieranmeldung für regelmäßige Nutzer - nach kurzer Zeit abbaut.

Neben den aufgezeigten wirtschaftlichen Vorteilen, bieten TaxiBusse die Möglichkeit, im bestehenden Linienverkehrsgefüge flexibel auf sich ändernde Nachfragestrukturen zu reagieren, indem man bei regelmäßig steigender Nachfrage (wieder) Busse - bei dauerhaft sinkender Nachfrage TaxiBusse eingesetzt.

Im Sinne der postulierten Einfachheit / Begreifbarkeit von ÖPNV-Angeboten, aber auch des qualifizierten Controllings, wird empfohlen, kreisweit einheitliche Anmelde- und Dispositionsstrukturen zu schaffen, und zwar sowohl für die bestehenden AnrufSammelTaxi-Verkehre (bislang von Stadt zu Stadt unterschiedlich) als auch für die konzipierten TaxiBus-Verkehre. Dabei kann jedes Verkehrsunternehmen seine Anmeldungen, Dispositionen und / oder Abrechnungen autonom verwalten.

5.3 ÖPNV-Angebot

In den Anlagen wird das an dem o.g. Leitbild konzipierte ÖPNV-Angebot des 3. NVP für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis grafisch und tabellarisch dargestellt.

Dazu ist anzumerken, dass Änderungsempfehlungen zu den aus dem Kreis Ahrweiler einbrechenden Linien zunächst zurückgestellt wurden, weil diese Linien derzeit ohne Kostendeckungsbeiträge durch den Rhein-Sieg-Kreis betrieben werden.

Im Weiteren wird bewusst auf die Darstellung von Betriebsleistungskosten verzichtet. Zum einen variieren diese nach Verkehrsunternehmen. Zum zweiten werden sie aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht. Und zum dritten entsprechen die Betriebsleistungskosten ohnehin nicht den via Kreisumlage auf die Kommunen umgelegten Kostendeckungsbeiträgen, weil z.B. Ausgleichzahlungen unberücksichtigt blieben. Hilfsweise können die bisherigen kommunalen ÖPNV-Anteile analog zu den prozentualen Mehr-/ Minderbetriebsleistungen angesetzt werden.

Per Saldo resultieren aus dem 3. NVP für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis Minderleistungen im konventionellen Buslinien-Verkehr in Höhe von rd. - 146.000 km pro Jahr.

Demgegenüber bedingt die Einrichtung der TaxiBus-Verkehre zusätzliche Betriebsleistungen in Höhe von rd. 271.000 km pro Jahr.

Aus der folgenden Tabelle ist zu ersehen, wie sich die Mehr-/ Minderleistungen gegenüber dem Status quo in den einzelnen Kommunen darstellen.

Kommune	Bus-Betriebsleistungen		TaxiBus-Betriebsleistungen	
	gemäß Fahrplankonzept	+/- gegenüber Status quo	gemäß Fahrplankonzept	erwartbarer Realwert
Alfter	363.000	+ 13.000	90.000	18.000
Bornheim	386.000	+ 46.000	143.000	58.000
Meckenheim	491.000	- 64.000	38.000	13.000
Rheinbach	165.000	- 45.000	132.000	52.000
Swisttal	283.000	- 130.000	133.000	43.000
Wachtberg	386.000	+ 34.000	223.000	87.000
Summe	2.074.000	- 146.000	759.000	271.000

Tab.: Betriebsleistungsänderungen nach Kommunen

Aus der Darstellung der laut Fahrplankonzept angebotenen TaxiBus-Betriebsleistungen wird zudem die erhebliche Angebotsverbesserung gegenüber den Status quo deutlich. Da im TaxiBus-Verkehr von den angebotenen Fahrten nur Teile (und diese nur auf Teilstrecken) in Anspruch genommen werden, weist die letzte Spalte die erwartbaren TaxiBus-Betriebsleistungen aus. Zur Berechnung werden dabei je Linie erfahrungsbegründete Werte sowohl für den Anteil der tatsächlich in Anspruch genommenen Fahrten als auch für die durchschnittlichen Fahrtweiten angesetzt. Bewusst werden dabei konservative Annahmen getroffen,

die üblicherweise erst im Verlauf von drei bis fünf Jahren zutreffen. Derselbe Grund bedingt den Verzicht auf die Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen, die aufgrund der tariflichen Integration auch nur ungenau antizipiert werden können.

Im Zuge einer späterhin notwendigen monetären Bewertung ist zu beachten, dass die erwartbaren Zusatzkosten für die Mehrleistungen relativ gering sind, da der Km-Produktionspreis für die Betriebsform TaxiBus deutlich unter dem für Busse liegt.

Zu berücksichtigen sind ggf. anfallende Kosten für Anmeldung, Disposition und Abrechnung der nachfragegesteuerten ÖPNV-Betriebsformen. Für den gesamten Rhein-Sieg-Kreis wurden bei ursprünglich konzipierten sehr umfangreichen Taxi-Bus-Anteilen kalkulatorische Aufwendungen in Höhe von 150.000 € per anno angesetzt. In der jetzt vorliegenden Struktur ist jedoch für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis von nur mehr 25.000 € pro Jahr auszugehen.

Demgegenüber ist eine Kostensenkung bei den AST-Verkehren zu unterstellen, deren Fahrpläne im Zuge der Umsetzungsplanungen selbstverständlich anzupassen sein werden.

Folgt man der grundsätzlichen Empfehlung, auch die Disposition und Abrechnung für die verbleibenden AST-Verkehre zu zentralisieren, sind hierfür wiederum analoge Mehrkosten anzusetzen.

6 Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Nach der zustimmenden Beschlussfassung im Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises sind Präsentationen in den entsprechenden kommunalpolitischen Gremien vorgesehen. Im Anschluss beginnen die anwendungsreifen Detailplanungen, so dass das vorliegende Konzept für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 umgesetzt werden kann.

Parallel dazu werden die Konzeptplanungen für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis fortgeführt.

Wichtig ist es zu beachten, dass mit der Umsetzung nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen Abweichungen von der Konzeption einhergehen können, u.a. weil die Verfügbarkeits- und Kostenstrukturen im örtlichen Taxi-/ Mietwagengewerbe möglicherweise Einschränkungen bedingen.

Gleichermaßen ist die notwendige Beschlussfassung nur als Rahmenvorgabe für den Planungshorizont 2012 zu verstehen, weil der Verkehrsmarkt einem steten Wandel unterliegt. Unmittelbar ersichtlich werden solche Änderungen infolge neu-, aus- oder rückgebauter bzw. geschlossener Schulstandorte, die gleichermaßen angepasste Linien- und Fahrpläne bedingen. Vor diesem Hintergrund einen einmal beschlossenen Status quo ungeprüft fortzuschreiben, wäre fatal. Vielmehr bedarf es einer kontinuierlichen angebotsstrukturellen und somit auch wirtschaftlichen Anpassung der ÖPNV- an die sich ändernden Verkehrsstrukturen. Insofern ist ein Controlling der jeweiligen Nachfragestrukturen angeraten.

Auf Basis der entsprechenden Auswertungen können bzw. müssen dann die wirtschaftlich notwendigen angebotsstrukturellen Anpassungen vorgenommen werden, sei es in der Form, regelmäßig stark nachgefragte TaxiBus-Betriebsleistungen (wieder) durch (dann wirtschaftlich günstigere) konventionelle Busbetriebsleistungen zu ersetzen oder - umgekehrt - in der Form, weitere TaxiBusse anstelle nachfrageschwacher Busbetriebsleistungen einzusetzen und / oder Linienwegskorrekturen vorzunehmen.

7 Anlagen

Beigefügt sind eine zusammenfassende Übersicht zu den linienbezogenen Empfehlungen, eine weitere, ausführlichere (um die Anregungen / Prüfaufträge und Begründungen ergänzte) Darstellung sowie eine Liniengrafik, aus der die neuen Linienwege zu ersehen sind.

7.1 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, tabellarisch

Die Tabelle dient der schnellen Übersicht zu den je Linie konzipierten Maßnahmen. Die jeweiligen Betriebszeitfenster dokumentieren lediglich einen groben Rahmen. Die genauen Fahrplanzeiten sind Gegenstand späterer Umsetzungsplanungen.

7.2 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, erweiterte Tabelle (einschließlich Anregungen / Prüfaufträge und Bewertungen sowie Empfehlungsbegründungen)

Die Tabelle dient der ausführlicheren Information zu den konzipierten Maßnahmen. Auch hier dokumentieren die jeweiligen Betriebszeitfenster lediglich einen groben Rahmen. Die genauen Fahrplanzeiten sind wiederum Gegenstand späterer Umsetzungsplanungen.

7.3 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, Liniengrafik

Die Liniengrafik zeigt die konzipierten Linienwege. Mit der Zusatzkennung "n" (für neu) sind Linien dann gekennzeichnet, wenn die konzipierten Linienwege vom Status quo abweichen.