B e s c h l u s s v o r l a g efür den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschuss	29.04.2014	Vorberatung
Kreisausschuss	05.05.2014	Entscheidung

Tagesordnungs-Punkt	Neues Buskonzept im Teilraum Alfter/Bonn-Hardtberg
---------------------	---

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, das überarbeitete Buskonzept Alfter/Bonn-Hardtberg in Abstimmung mit der Stadt Bonn und den Verkehrsunternehmen zum nächstmöglichen Zeitpunkt umzusetzen. Sollte dies zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 nicht möglich sein, werden die in Punkt B beschriebenen Teilmaßnahmen umgesetzt.

Vorbemerkungen:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss hat am 22.01.2014 das Busnetzoptimierungskonzept für den Raum Alfter/Bonn-Hardtberg zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, den Abstimmungsprozess mit den betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen einzuleiten.

Bezüglich der Abstimmung mit den Kommunen liegt folgender Sachstand vor:

- In der **Gemeinde Alfter** wurde das Konzept am 04.02.2014 im Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr vorgestellt. Dabei wurden die Grundzüge der Planung einhellig begrüßt und gleichzeitig noch einige Änderungswünsche beschlossen. Auf dieser Grundlage wurde das Konzept wie unten dargestellt überarbeitet. Dem überarbeiteten Konzept hat derselbe Ausschuss am 03.04.2014 einstimmig zugestimmt.
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung der **Stadt Meckenheim** hat den aus dem Konzept resultierenden Veränderungen der Linie 843 (neue Linienführung über Duisdorf nach Alfter, Verdichtung zwischen Le-Mée-Platz und Meckenheim Industriepark auf 30'-Takt samstags) am 13.02.2014 mehrheitlich zugestimmt.
- Der Rat der **Stadt Bornheim** hat der Planungsoption zur Verlängerung der Linie 633 von Bornheim Europaschule nach Sechtem Bahnhof am 27.03.2014 einstimmig zugestimmt.
- Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der **Stadt Bonn** hat das Konzept am 08.04.2014 ohne Aussprache in die erste Sitzung der neuen Wahlperiode vertagt.

Damit liegen sämtliche nötigen Beschlüsse aus den Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises vor. Hingegen erfolgte in Bonn noch kein Beschluss, obwohl das Konzept die seit der Aufstellung des aktuellen Bonner Nahverkehrsplans nachdrücklich geforderte Anpassung des regionalen Busverkehrs auf das Schienennetz umsetzen würde.

Bezüglich der Verkehrsunternehmen liegt die Situation vor, dass durch das Konzept bisherige RVK- und SWB-Linien miteinander kombiniert werden. Die beiden Verkehrsunternehmen wurden von den Aufgabenträgern Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis beauftragt, die betriebliche und organisatorische Ausgestaltung der modifizierten Linien miteinander abzustimmen. Die Verhandlungen sind bislang noch nicht abgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund ist eine vollständige Umsetzung des Konzeptes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 voraussichtlich nicht möglich. Daher schlägt die Verwaltung vor, die schnellstmögliche Realisierung des Gesamtkonzeptes zu beschließen, jedoch gleichzeitig Teilmaßnahmen zu benennen, die losgelöst vom Gesamtkonzept bereits im Dezember 2014 umgesetzt werden können.

Nachfolgend werden zunächst das überarbeitete Gesamtkonzept (Punkt A) und dann die vorher realisierbaren Teilmaßnahmen (Punkt B) erläutert.

Erläuterungen:

A) Überarbeitetes Gesamtkonzept

Das mit den beteiligten Städten und Gemeinden abgestimmte Gesamtkonzept wurde um die folgenden Anforderungen der Gemeinde Alfter ergänzt:

- Aufrechterhaltung der heutigen Buslinienführung im Bereich Impekoven/Nettekoven anstelle der ursprünglich vorgeschlagenen Route über die Straße „Im Klostergarten“, dabei Schaffung einer Bus/Bahn-Verknüpfungen am neuen Haltepunkt Alfter-Impekoven
- Einführung von zwei kurzen Kleinbuslinien für Oedekoven und Alfter anstelle einer durchgebundenen langen Kleinbuslinie mit deutlich höherer Kilometerleistung
- Stattdessen Ausweitung des Busangebotes zwischen Duisdorf und Alfter auf direktem Wege sowie Aufrechterhaltung der Busverbindung zum Hertersplatz (*Anmerkung: bereits im Ursprungskonzept war eine Verdichtung zwischen Duisdorf und Alfter vorgesehen, jedoch nur in den Hauptverkehrszeiten*)
- Wendefahrt der Kleinbuslinie Alfter auf dem Bahnhofsvorplatz in Roisdorf
- Verdichtung des Angebotes in Witterschlick und Volmershoven auf einen Studentakt abends und am Wochenende

Die vorgenommenen Korrekturen an der ursprünglichen Planungskonzeption beheben die beiden wesentlichen Kritikpunkte, die in Alfter nach der Vorstellung des Konzeptes geäußert wurden (Anbindung der Haltestellen Impekoven und Hertersplatz). Vor diesem Hintergrund wurde das Konzept wie nachfolgend dargestellt überarbeitet, wobei sich insgesamt drei Bausteine differenzieren lassen.

Baustein 1: Optimierung der Buslinien 605, 633, 680 und 843

Der Baustein 1 umfasst die Liniennetzoptimierung im Zusammenhang mit dem Ausbau der RB 23 und dem neuen Haltepunkt Alfter-Impekoven. Dabei wird die Busbetriebsleistung im Einzugsbereich des Haltepunktes reduziert, um damit Verbesserungen für den Zubringerverkehr in Gebiete abseits der Bahnstrecke umsetzen zu können. Im Einzelnen sind folgende Veränderungen geplant:

- a) Linie 605: Führung von Bonn kommend nur noch bis zum Bahnhof Duisdorf (gegenüber Ursprungskonzept unverändert)
- b) Linie 843n: Linienführung (Meckenheim/Ückesdorf –) Duisdorf Bf – Nettekoven – Impekoven – Oedekoven – Alfter Hertersplatz (gegenüber Ursprungskonzept neu über Impekoven und

bis Alfter Hertersplatz statt Bornheim), Betrieb tagsüber an allen Tagen im 30'-Takt, abends und sonntagmorgens im 60'-Takt, montags bis freitags tagsüber Durchbindung über Duisdorf hinaus abwechselnd nach Meckenheim bzw. Ückesdorf

- c) Linie 633n: Linienführung Duisdorf Bf – Alfter – Bornheim (auf direktem Weg), Betrieb nur montags bis freitags tagsüber im 30'-Takt, zwischen Alfter und Duisdorf ca. 15 Minuten versetzt zur Linie 843n
- d) Linie 680n: Aufwertung zu einer Kleinbuslinie Lessenich – Duisdorf Bf – Gielsdorf Wasserturm (gegenüber Ursprungskonzept unverändert, aber keine Durchbindung weiter nach Alfter); Betrieb montags bis freitags alle 30', samstags alle 60' sowie sonntags alle 60' als Taxi-Bus nur zwischen Gielsdorf Wasserturm und Duisdorf Bf
- e) Neue Kleinbuslinie Roisdorf Bf (Bahnhofsvorplatz) – Alfter Stadtbahn – Hertersplatz – Hanglagen Alfter im 30'-Takt
- f) Einstellung des AST-Verkehrs Alfter

Zurückgestellt wurde der Wunsch der Gemeinde Alfter, die Kleinbuslinie 680n über die heutige Haltestelle Gielsdorf Wasserturm hinaus in Richtung Gielsdorf weiterzuführen. Diese Verlängerung ist bzgl. der Umlaufzeit (nur noch eine Minute Wendezeit) und Wendemöglichkeit aus Sicht der Verwaltung kritisch zu beurteilen. Es wird daher vorgeschlagen, zuerst Betriebserfahrungen auf der unkritischen Route bis Gielsdorf Wasserturm zu sammeln.

Gegenüber dem Ursprungskonzept werden folgende Verbesserungen umgesetzt:

- ganztägig vier statt zwei Fahrten pro Stunde zwischen Duisdorf und Alfter (zwei über Impekoven und zwei auf kürzestem Weg), dadurch Anschluss an alle Züge der RB 23 von und nach Bonn und volle Herstellung der Primärachsenstandards gemäß der Vorgaben des Nahverkehrsplans
- Aufrechterhaltung der Busverbindung zwischen Impekoven/Nettekoven und Oedekoven
- Herstellung einer neuen Busverbindung zwischen Impekoven/Nettekoven und Alfter
- Aufrechterhaltung der Anbindung des Hertersplatzes
- Herstellung eines neuen Systemanschlusses am Haltepunkt Impekoven zwischen Alfter/Oedekoven und Witterschlick/Rheinbach im 30'-Takt

In Meckenheim wird die bestehende Bedienung der Linie 843 zwischen Meckenheim Le-Mée-Platz und Meckenheim Industriepark in vollem Umfang aufrechterhalten. Darüber hinaus wird dort samstags eine Verdichtung auf 30'-Takt vorgenommen, um alle Fahrten der RB 23 von und nach Bonn anbinden zu können. Da die Linie 843n abends und am Wochenende nicht mehr über Meckenheim-Industriepark hinaus nach Bonn fahren soll, ist diese Ausweitung für die Stadt Meckenheim kilometerneutral.

Im Rahmen der Umsetzung müssen die bestehenden Haltestellen „Impekoven“ und „Am Wormshof“ durch eine neue Haltestelle direkt am zukünftigen Haltepunkt Alfter-Impekoven ersetzt werden, um dort Bahnanschlüsse herstellen zu können. Darüber hinaus müssen die Haltepositionen der Busse an der Stadtbahnhaltestelle Alfter neu geordnet werden.

Der Baustein 1 führt zu einer betrieblichen Mehrleistung von ca. 60.000 km/a. Dies sind ca. 20% mehr als im Ursprungskonzept. Jedoch erfolgt gleichzeitig eine betriebliche Optimierung, die diese Mehrleistung relativiert:

- Etwa 30.000 km/a entfallen auf die Aufrechterhaltung der Linienverbindung über Impekoven. Da jedoch der Weg über Impekoven dank Nutzung der B56 zur vorher geplanten Führung über die Straße „Im Klostergarten“ zeitlich fast gleichwertig ist, bleiben Fahrzeugbedarf und Personalaufwand gleich.
- Die Überlagerung der Linien 633n und 843n in Alfter führt dort zu einer wesentlichen Angebotsausweitung (s.o.). Diese Ausweitung lässt sich dadurch wirtschaftlich realisieren, dass heute schon für den Schülerverkehr nötige Fahrzeuge ganztägig eingesetzt werden.
- Gegenüber dem Ursprungskonzept wird die Zahl der benötigten Kleinbusse um einen reduziert, wohingegen die Zahl der benötigten Standard- bzw. Gelenkbusse gleich bleibt.

Bei Ansatz des durchschnittlichen Buskilometersatzes im Rhein-Sieg-Kreis ergibt sich ein Finanzierungsaufwand in Höhe von ca. 72.000 €/a. Dieser teilt sich zu ca. 41.000 €/a auf die Gemeinde Alfter und ca. 4.000 €/a auf die Stadt Bornheim auf. Die restlichen ca. 27.000 €/a müssen über die allgemeine Kreisumlage getragen werden. Im Gegenzug entfallen Kosten von ca. 10.000 €/a für den bestehenden AST-Verkehr Alfter, die heute hälftig auf die Gemeinde Alfter und den Rhein-Sieg-Kreis aufgeteilt werden.

Baustein 2: Maßnahmen auf den 800er-Linien in Alfter

Zur kurzfristigen Berücksichtigung des von der Gemeinde Alfter gewünschten Stundentaktes für die Ortslagen Witterschlick und Volmershoven sollen die TaxiBus-Fahrten der Linie 812 neu auch abends und am Wochenende über Witterschlick hinaus bis Volmershoven verkehren. Am Bahnhof Witterschlick wird Anschluss an die RB 23 hergestellt. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage, der kurzen Streckenlänge und der parallel im Zweistundentakt fahrenden Linie 800 wird mit keinem nennenswerten Kostenaufwand gerechnet.

Der Fahrplan der Linien 800 und 845 bleibt entgegen des Ursprungskonzeptes zunächst noch unverändert, da die Anbindung von Nettekoven neu auch mit der Linie 843n erfolgt. Im Zusammenhang mit der anstehenden Evaluierung der Busnetze in Meckenheim, Swisttal und Rheinbach wird die Verwaltung Optimierungsmöglichkeiten für diesen Raum untersuchen.

Baustein 3: Verlängerung der Linie 633 von Bornheim bis Sechtem

Wie bereits im Ursprungskonzept optional vorgesehen, ist auch im modifizierten Konzept eine Weiterführung der Linie 633 von Bornheim Europaschule über die K42 bis Sechtem Bahnhof möglich. Bei einem Betrieb montags bis freitags im 30'-Takt und gleichzeitiger Einführung eines Samstagsangebotes im Stundentakt führt dies zu einer Mehrleistung von ca. 105.000 km/a. Im Gegenzug entstehen folgende Vorteile:

- Anbindung der Linie 633 an die Bornheimer Kernstadt
- Beschleunigung der Busverbindung zwischen Bornheim/Roisdorf und Sechtem (heute ca. 5.000 Einwohner) von heute über 30 auf etwa 10 Minuten
- Anbindung neuer Baugebiete in Bornheim (geplant für ca. 1.000 Einwohner) und Sechtem (geplant für ca. 700 Einwohner)
- Behebung bestehender Erschließungsdefizite im Norden von Bornheim
- Integration bestehender Schulbusse
- Betriebliche Optimierungsmöglichkeiten aufgrund der Schaffung einer gemeinsamen Endhaltestelle für die Linien 633 und 818 in Sechtem (heute kann die Linie 633 in Bornheim mit keiner anderen Linie betrieblich kombiniert werden)

Die Linie Bornheim – Sechtem war bereits im ersten Nahverkehrsplan 1997 verankert und wurde von der Stadt Bornheim auch für den aktuellen Nahverkehrsplan angemeldet. Da sie zur Herstellung der im Nahverkehrsplan festgeschriebenen Erschließungsqualität erforderlich ist, sich die bestehenden Erschließungsmängel mit der Realisierung der o.g. neuen Baugebiete noch deutlich vergrößern würden und ein angemessenes Fahrgastpotenzial zu erwarten ist, wird ihre Umsetzung von der Verwaltung empfohlen. Bei Ansatz des durchschnittlichen Buskilometersatzes im Rhein-Sieg-Kreis ergibt sich ein Finanzierungsaufwand in Höhe von ca. 126.000 €/a. Dieser teilt sich zu ca. 68.000 €/a auf die Stadt Bornheim und ca. 7.000 €/a die Gemeinde Alfter (wegen der Einführung des durchgehenden Samstagverkehrs) auf. Die restlichen ca. 51.000 €/a müssen über die allgemeine Kreisumlage getragen werden.

Das Gesamtkonzept ist **anhängend grafisch dargestellt.**

B) Teilmaßnahmen für eine Umsetzung im Dezember 2014

Sollte das Gesamtkonzept im Dezember 2014 nicht umsetzbar sein, könnten folgende Teilmaßnahmen dennoch realisiert werden:

- 1) Einführung der neuen Kleinbuslinie Roisdorf Bahnhof – Alfter bei gleichzeitiger Einstellung des AST Alfter
- 2) Umstellung der TaxiBus-Linie 680 (Duisdorf – Gielsdorf Wasserturm) auf Kleinbusbetrieb, jedoch ohne Weiterführung nach Lessenich
- 3) Verdichtung der Linie 843 zwischen Meckenheim Industriepark und Meckenheim Le-Mée-Platz auf einen 30'-Takt an Samstagen zwecks Herstellung von Anschlüssen an alle Züge der RB23 von und nach Bonn
- 4) Zusammenlegung der Bushaltestellen Impekoven und Am Wormshof zu einer neuen Verknüpfungshaltestelle am zukünftigen Haltepunkt Alfter-Impekoven, vorläufige Bedienung durch die Linie 605
- 5) Verlängerung der TaxiBus-Fahrten der Linie 812 am Wochenende und abends bis Volmershoven

Einsparungen im bestehenden Netz können jedoch nicht realisiert werden, so dass eine betriebliche Mehrleistung in Höhe von ca. 95.000 km/a entsteht. Bei Ansatz des durchschnittlichen Buskilometersatzes im Rhein-Sieg-Kreis ergibt sich ein Finanzierungsaufwand in Höhe von ca. 114.000 €/a. Dieser teilt sich zu ca. 55.000 €/a auf die Gemeinde Alfter, ca. 7.000 €/a auf die Stadt Bornheim und ca. 10.000 €/a auf die Stadt Meckenheim auf. Die restlichen ca. 42.000 €/a müssen über die allgemeine Kreisumlage getragen werden.

Sofern die Teilmaßnahmen realisiert werden sollen, empfiehlt die Verwaltung grundsätzlich die Einführung beider Kleinbuslinien (Punkte 1 und 2), da nur so ein wirtschaftlich tragfähiger Kleinbus-Fahrzeugpark inklusive Fahrzeugreserve aufgebaut werden kann.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)