

Herr Dr. Groneck, Fachbereich Verkehr und Mobilität, stellte die ÖPNV-Maßnahmen im Rhein-Sieg-Kreis im Rahmen des Projektes „Lead-City-Bonn“ vor. Einzelheiten können der als **Anlage 3** beigefügten Präsentation entnommen werden.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, freute sich, dass das schon länger geplante neue Buskonzept Wachtberg – Bonn/Bad Godesberg im Rahmen des Lead-City-Projektes zu großen Teilen umgesetzt werden könne. Damit werde eine deutliche Verbesserung im ÖPNV für Wachtberg geschaffen. Das sei letztlich auch ein großer Verdienst der Verkehrsplaner Herr Dr. Berbuir / Herr Dr. Groneck. Er dankte ihnen nochmals ausdrücklich für die hervorragend geleistete Arbeit der letzten Jahre.

Abg. Kitz schloss sich den Worten des Vorsitzenden an. So erfreulich die sich aus dem Lead-City-Projekt ergebenden Maßnahmen auch seien, so dürfe leider nicht vergessen werden, dass die Zuschüsse für die zusätzlichen Angebote nur für einen relativ kurzen Zeitraum zur Verfügung stehen würden. Er hoffe, dass sich die ÖPNV-Nutzer möglichst schnell auf dieses Angebot einstellen können, damit dann auch nach der Evaluation, die schon nach einem guten halben Jahr stattfinde, entschieden werden könne, welche Maßnahmen ab Ende 2020 fortgesetzt werden sollten. Er erkundigte sich, welche begleitenden PR-Maßnahmen in den betroffenen Kommunen vorgesehen seien. Ferner fragte er nach den Umsteigemöglichkeiten. Der Verlauf der Linien 550 und SB 55, die bisher südlich von Mondorf einen weitgehend ähnlichen Linienweg haben, werde sich ab dem 28.08.2019 ändern, weil eine Linie künftig über die Nordbrücke und eine über die Kennedybrücke fahre. Deshalb seien Umsteigemöglichkeiten besonders wichtig. Bisher könne man nur in Mondorf, an der Haltestelle Provinzialstraße umsteigen. In Süd-/Nordrichtung fehle eine solche Möglichkeit. Zusätzlich wollte er wissen, ob die heute vorgestellte Linienführung der Linie 550 in Bonn zwischen der Nordbrücke und dem Hbf bereits der mit der Stadt Bonn schlussabgestimmte Linienweg sei, oder ob das nur den derzeitigen Diskussionsstand darstelle. Darüber hinaus interessiere ihn, wie weit die Gespräche mit der Stadt Köln bzw. der KVB gediehen seien, was die Verlängerung des Linienwegs der Linie 550 über Lülsdorf hinaus nach Zündorf und Wahn angehe.

Herr Dr. Berbuir, Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität, antwortete bezogen auf die Frage nach dem Marketing, dass die zusätzlichen Angebote in allen elektronischen Medien veröffentlicht werden. Eine Arbeitsgemeinschaft aus Vertretern der Verkehrsunternehmen SWBV, RSVG, RVK, der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis werden ein Logo für Lead City entwerfen. Anschließend sollen dann für jede Kommune bzw. jede betroffene Linie Einzelinformationen in einem Flyer zusammengestellt werden. Diese könnten dann in den jeweiligen Bussen sowie den Haushalten im Einzugsgebiet verteilt werden.

Herr Dr. Groneck äußerte zur Anbindung der Linie SB 55 an die Stadt Köln, es sei richtig, dass die Bezirksvertretung Porz dies in die dortige Nahverkehrsplanung eingebracht habe. Es sei dann aber nicht weiter verfolgt worden. Im Moment laufen erneut Abstimmungsgespräche mit der Stadt Köln, in denen geklärt werden solle, wann und wie eine Umsetzung möglich sei. Bei der heute vorgestellten Linienführung der Linie 550 in Bonn handele es sich um die aktuell von Bonn akzeptierte Lösung, die im August umgesetzt werden solle. Im Rahmen der Evaluation solle dann der Linienweg nochmal genauestens überprüft werden. Es gebe auch Überlegungen, dann ggf. die Viktoriabrücke mit einzubeziehen, wenn sie wieder in beiden Richtungen befahrbar sei. Zu den Umstiegsmöglichkeiten äußerte er, dass aktuell eine Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 550/551 an der Haltestelle Bergheim, Fährhaus geplant sei. Inwieweit es ein Zusammentreffen der Linien 550/SB 55 geben könne, befinde sich zurzeit noch in der Abstimmung.

Abg. Tendler dankte ebenfalls dem Fachbereich für die sehr gute Arbeit. Es sei deutlich

geworden, dass das Lead-City-Angebot nicht nur auf Bonn bezogen werden konnte, sondern in die gesamte Region ausstrahle. Es bleibe die spannende Frage, was nach dem kurzen Förderzeitraum noch erhalten bleiben könne und was von den Kommunen dann finanzierbar sei. Das Marketing halte er für ganz wichtig. Er fragte nach, ob die Kommunen in die Überlegungen mit einbezogen würden. Er hoffe natürlich, dass das zusätzliche Angebot auch über die Mund-zu-Mund-Propaganda der Nutzer großräumig verbreitet werde.

Herr Dr. Berbuir antwortete, an der Erarbeitung der Marketingmaßnahmen seien zunächst einmal nur die von ihm Genannten beteiligt. Die Vermarktung müsse einheitlich „unter einem Dach“ erfolgen. Es müsse deutlich werden, dass es sich hier um eine Fördermaßnahme des Bundes handle. In einem zweiten Schritt würden dann natürlich auch alle betroffenen Kommunen einbezogen.

Abg. Dr. Kuhlmann sprach noch einmal die Grundproblematik der Fortführung der Maßnahmen nach dem Förderzeitraum an. Er erkundigte sich, ob sichergestellt sei, dass bis zum Umsetzungszeitpunkt 28.08.2019 ausreichend Busse und Personal zur Verfügung stehen. Bezogen auf das 365 €-Ticket berichtete er, dass nach seinen Informationen von 17.000 zur Verfügung stehenden Tickets bisher lediglich 1.000 verkauft worden seien. Deshalb überlege er, ob nicht eine Ausweitung auf den Rhein-Sieg-Kreis möglich wäre.

Herr Dr. Groneck führte aus, die rechtzeitige Beschaffung der Fahrzeuge sei sichergestellt. Problematisch sei aber der Personalbestand. Alle arbeiteten mit Hochdruck daran, durch Kooperation, Ausbildungsmaßnahmen und aktive Werbung für das zusätzliche Personal zu sorgen.

Herr Dr. Berbuir bemerkte, nach seinem Kenntnisstand seien inzwischen 2.500 365 €-Tickets verkauft worden. Eine Ausweitung auf den Rhein-Sieg-Kreis halte er förder technisch nicht mehr für möglich. Möglich sei dagegen eine Einbringung in die JobTicket-Finanzierung, damit noch mehr Arbeitgeber in Bonn ihren Mitarbeitern, die zu einem beachtlichen Teil aus dem Rhein-Sieg-Kreis kommen, ein JobTicket-Angebot machen könnten.

SkB Schroerlücke betonte, die Lead-City-Maßnahmen seien ein großartiges Angebot für den ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis. Dennoch gebe es aus seiner Sicht auch zwei Kritikpunkte: Zum einen sei die Fahrt der Linie 550 über den Chlodwigplatz in die Bonner City nicht besonders attraktiv, da die Kölnstraße sehr staubelastet sei. Zum anderen hätten alle aus der Stadt Bonn in den Rhein-Sieg-Kreis verkehrenden Linien in der Schwachlastzeit zumindest einen 60'-Takt erhalten. Nur bei der Linie 800 von Bonn nach Rheinbach sei dies nicht der Fall.

Abg. Heinsch erkundigte sich, ob die Flyer im Rahmen des Marketings auch über die ortsüblichen Zeitungen verteilt werden.

Herr Dr. Berbuir äußerte, dies sei noch nicht abschließend geklärt. Im Gespräch sei auch eine Verteilung per Sonderpost in die Briefkästen. Als Beilage in ortsüblichen, kostenlosen Zeitungen bestehe die Gefahr, dass diese sofort weggeworfen werden.

SkB Leuning bestätigte, auch in Swisttal komme es auf der Linie 845 zu enormen Verbesserungen. Umso schwerer werde es natürlich, wenn nach Ablauf der Förderzeit dieses Angebot wieder zurückgedreht werden müsse. Er hoffe, dass es gelingen werde, für die im Rahmen der Evaluation als sinnvoll erachteten Maßnahmen die Finanzierung zu sichern und das Angebot zu verstetigen. Nur so könne eine nachhaltige Verkehrswende eingeleitet werden.

Abg. Kemper bekräftigte ebenfalls, das Lead-City-Projekt beinhalte viele gute

Einzelmaßnahmen. Der Einstieg in eine Verkehrswende sei allerdings, wie sein Vorredner bereits ausgeführt habe, versäumt worden.

Abg. Kitz machte noch einmal deutlich, wie wichtig die Schaffung einer Umstiegsmöglichkeit zwischen den Linien SB 55 und 550 sei, selbst, wenn es letztendlich dazu führe, dass der Schnellbus zwischen Schwarzeindorf und Mondorf noch einmal zusätzlich halten müsse. Darüber hinaus sprach er den gewollten Tausch der Linien 501 und SB 55 im Porzer Bereich zwischen Ranzel, Lülldorf und Wahn an. Wenn man dies nicht bis August umsetzen könne, komme es zu einem Parallelangebot, was zu vielen leeren Bussen führen werde und damit nicht nachvollziehbar sei. Er bitte deshalb darum, erforderlichenfalls noch einmal die Fraktionen zu informieren, damit man dann ggf. auf politischer Ebene versuchen könne, eine Einigung mit Köln zu erzielen.

Abg. Chauvistré teilte die Auffassung seiner Vorredner, dass man am Ende des Förderzeitraumes nur schwer das Angebot wieder zurückdrehen könne. Dennoch könne es dazu kommen, dass aufgrund der Evaluation einige Taktverdichtungen an bestimmten Tagen wieder zurückgenommen würden. Er bitte deshalb darum, in dem Flyer darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Testphase von August 2019 bis Dezember 2020 handele.

Abg. Seelbach unterstützte diese Bitte, bat aber gleichzeitig darum, eine positive Formulierung zu wählen (z.B. Es handele sich um eine Testphase bis Dezember 2020. Je nach Nutzungsgrad könne das Angebot auch darüber hinaus erhalten bleiben.).

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass der in der Beschluss-Empfehlung der Verwaltungsvorlage genannte Fahrplanwechsel nicht am 26.08.2019, sondern am **28.08.2019** stattfinde. Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, ließ er über die so geänderte Beschluss-Empfehlung abstimmen.