



Dr.-Ing Christoph Groneck  
- Nahverkehrsplan und ÖPNV-Angebotsplanung -  
Rhein-Sieg-Kreis  
Amt für Kreisentwicklung und Mobilität  
Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg

Königswinter, den 27. Februar 2016

## **Nahverkehrsplan**

Sehr geehrter Herr Groneck,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Der Verein Lebenswerte Siebengebirgsregion hat u.a. zum Ziel, den öffentlichen Nahverkehr zwischen dem Rhein/Sieg-Kreis und der Stadt Bonn verbessern. Daher nehmen wir gern Ihre Einladung vom 1. Dezember wahr, zum Entwurf des Nahverkehrsplans sowie der dazugehörigen Ausschussvorlage Anträge vorzulegen.

## **Tarifstruktur im Abobereich**

Die Tarifstruktur war vereinfacht worden; Übersichtlichkeit ist im Einzelfahrscheinverkauf ein wichtiger Aspekt. Die daraus resultierenden Ungerechtigkeiten im Tarifsysteem fallen im Einzelfahrscheinverkauf weniger ins Gewicht als im Abonnementbereich. Im Abonnement spielt die Vereinfachung eine geringe Rolle, denn der Kunde orientiert sich in der Regel nur einmal, dann wird der Kauf abgeschlossen und gilt über lange Zeiträume und für viele Fahrten.

Daher beantragen wir, im Abobereich die Tarife realistisch an der Länge der täglich immer gleich bleibenden Pendelstrecke zu bemessen. Der Kunde kann sich sowohl im Internet als auch am Schalter über die jeweiligen Abokosten der speziellen Strecke, die ihn interessiert, informieren. Wir glauben, daß viele ortsübergreifende Strecken wesentlich günstiger angeboten und daher häufiger nachgefragt werden könnten. Der Vergleich mit PKW könnte dann häufiger zugunsten des ÖPNV ausfallen als bisher.

Im Einzelfahrscheinverkauf sollte die ortsgebundene Struktur bestehen bleiben, in diesem Bereich erfüllt sie den Zweck der Übersichtlichkeit. Im Abobereich sollte jedoch eine Tarifstruktur je nach Streckenlänge entwickelt werden.

Eine tägliche Kontrolle des Abos im Fahrzeug ist bisher nicht erforderlich und ist bei unserem beantragten Modell ebensowenig erforderlich. Die Umsetzung wäre daher kostenneutral. Ein Karten-Lesesystem ist nicht erforderlich. Denn bisher werden Abokarten auch nicht eingelesen.

## **Sonderangebote**

Das Beispiel Sanierung Nordbrücke hat gezeigt, Sonderangebote können erfolgreich sein.

Es sollte bei anderen Straßenbauarbeiten ähnlich vorgegangen werden. Darüber hinaus könnten Neubürgern mit Sonderangeboten der Einstieg in den ÖPNV erleichtert werden.

## **Fahrzeuge**

Die Klimatisierung der Busse ist eine wichtige Voraussetzung, um gerade auf längeren Strecken mit dem PKW auch in dieser Hinsicht konkurrieren zu können.

Ein immer noch bestehendes Problem ist die viel zu weit reichende Werbung auf den Fenstern der Busse. Bei schlechter Sicht – in unseren Breiten gibt es nicht gerade wenige Regentage – wird die Orientierung erheblich behindert. Auch empfohlen Reisemediziner, Übelkeit durch simples Aus dem Fenster schauen zu verhindern. Das darf nicht durch Werbeaufkleber konterkariert werden. Das Problem betrifft nicht wenige potenzielle Kunden.

## **Bike&Ride**

Bikeplätze erfordern weniger Platz als Autostellplätze und lassen sich auch an manchen Bushaltestellen einrichten. Nicht nur der Anstieg in den Bergbereich hinein muss überwunden werden, sondern auch weitere Steigungen innerhalb des Bergbereiches. Eine wachsende Anzahl Kunden legen diese oft nicht per ÖPNV erreichbaren Strecken innerhalb des Bergbereiches per Fahrrad zurück und wollen für die Hauptsteigung den Bus nutzen. Fahrradstellplätze sind deshalb auch an Bushaltestellen sinnvoll.

Ebikes bieten einiges Potenzial auch an Bushaltestellen im Bergbereich – Sichere Bikeplätze sind unumgänglich.

Der Nahverkehrsplan sollte künftig die Anzahl sicherer Bikeplätze an jeder Haltestelle dokumentieren.

## **Fahrradmitnahme**

Pauschale Lösungen für die Fahrradmitnahme sind in unserer Region wenig hilfreich. In den Buslinien an wichtigen Steigungen müssen attraktivere Lösungen nicht nur außerhalb der Stosszeiten angeboten werden. Die Fahrgasterhebung im Königswinterer Raum bietet genug Datenmaterial, um Möglichkeiten der Fahrradmitnahme tagsüber auszuloten.

## **Park&Ride**

Bisher nimmt man an, dass P&R nur an Bahnlinien interessant ist. Es sollte geprüft werden, ob und welche Bushaltestellen sich ebenfalls eignen.

## **Umstieg zwischen Bahn und Bus**

ÖPNV-Verbindungen nach Bonn werden immer interessanter. In der Stadt sind die Parkplätze teuer und selten, Staus sind häufig. Besonders der Umstieg auf die Bahn bringt Zeitvorteile vor dem Hintergrund von Staus und Bus-Strecken wie zB die Schleife Suttnerplatz/Stiftsplatz. Nicht alle Buslinien müssen bis Hauptbahnhof oder gar zu weiteren Zielen durchfahren. Hier wären Linienänderungen zu prüfen. „Traditionelle“ Linien können durchaus eines Tages weniger attraktiv geworden sein.

Der Engpass ist zumeist das Erreichen der Busse bei der Heimfahrt, vor allem wenn der Takt länger als 20 min beträgt. Eine Verbesserung der Echtzeit-Fahrtinformation gerade bei solchen Linien könnte das Kundeninteresse erheblich steigern.

## **Haupt-Taktzeiten verlängern**

Immer mehr Pendler arbeiten im Schichtdienst; Arbeitszeiten werden immer flexibler. Die Öffnungszeiten von Läden, Arztpraxen u.a.m. passen sich an. Pendler wollen nach der Arbeit kulturelle Angebote und Gaststätten nutzen, und soziales Engagement ausüben, ohne vom ÖPNV-Takt abgehängt zu werden. Es wäre sinnvoll, die Haupt-Taktzeiten bis 22 Uhr zu verlängern.

## **Ittenbach**

Im Raum Ittenbach wären P&R Parkplätze mit Bus nach Königswinter eine prüfenswertes Projekt, das helfen könnte, Staus zu verringern. Es sei daran erinnert, daß auf der Ortsdurchfahrt Ittenbach trotz des hohen Durchgangsverkehrs laut verschiedener Untersuchungen weit mehr als die Hälfte des PKW-Verkehrs auf dem Mobilitätsbedarf von Anwohnern beruht. Die Buslinie 521 sollte unabhängig davon mehr Fahrzeit einplanen, um Verspätungen aufgrund von Staus aufzufangen und die Anschlüsse in Oberpleis zu erreichen.

Ob die weitgehend stagnierenden Fahrgastzahlen damit steigen könnten, sollte nicht nur abgewartet, sondern auch aktiv eruiert werden. Der mögliche Bedarf nach Bike & Ride sollte dabei ebenfalls ein Schwerpunkt sein.

### **Linie 537/541 Raum Stieldorf**

Auf der Grundlage der Fahrgasterhebung im Raum Königswinter schlagen wir vor, den ÖPNV zwischen dem Stieldorfer Raum und der Stadt Bonn zu verbessern - entweder durch eine Verstärkung der Linie 541 (Oberpleis- Stieldorf-Bonn-Oberkassel- Königswinter Altstadt) von derzeit stündlichem auf halbstündlichen Takt oder alternativ durch Wiedereinführung der Variante der Linie 537 von Oberpleis über Wahlfeld, Uthweiler, Bockeroth, Rauschendorf, Stieldorf nach Bonn im stündlichen Takt.

Bei der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde die stündliche Linie 541 eingeführt und die Streckenführung der Linie 537 über Uthweiler, Bockeroth und Rauschendorf nach Bonn aufgegeben. Die Planer gingen davon aus, dass die Anbindung dieser Orte nach Bonn mit der Linie 541 ausreichend erfolgen würde. Für den Hinweg ist dies auch eine akzeptable Alternative. Allerdings wird die Rückfahrt aus Bonn mit Umstieg von der Straßenbahnlinie 66 in die Busse der nur stündlich fahrenden Busse kaum genutzt, wie die aktuelle Fahrgastzählung der RSVG belegt. Dies liegt ganz offensichtlich daran, dass kaum jemand eine Wartezeit von einer Stunde auf den nächsten Bus riskieren will, wenn der nächste Anschlussbus wegen einer Verspätung verpasst wird.

Ein ÖPNV-Angebot nur für den Hinweg macht wenig Sinn. Daher sollte dieser Missstand entweder durch eine engere Vertaktung der Linie 541 behoben werden, mit der sich eventuelle Wartezeiten auf ein erträglicheres Maß reduzieren lassen, oder durch Wiedereinführung einer direkten Busverbindung der Linie 537 nach Bonn für die Ortschaften Rauschendorf, Bockeroth, Uthweiler und Wahlfeld. Dies könnte kostenneutral erfolgen, wenn dafür die sogenannte Direktlinie von Oberpleis über Stieldorferhohn, die an Thomasberg und Heisterbacherrott vorbeifährt, wegfällt. Im Ergebnis hätten dann nahezu alle Ortschaften zwischen Oberpleis und Stieldorf eine direkte stündliche 537-Verbindung nach Bonn: eine Variante für Bellinghausen, Thomasberg, Heisterbacherrott, Stieldorferhohn, Oelinghoven und eine Variante für Wahlfeld, Uthweiler, Bockeroth und Rauschendorf. Die Orte Oberpleis, Stieldorf und Vinxel hätten weiterhin einen halbstündigen Takt.

Für diese Änderung sprechen auch die Fahrgastzählungen der RSVG. Demnach wird die derzeitige Linie 537 im Abschnitt Stieldorf-Oberpleis kaum genutzt. Dies liegt offenbar daran, dass für Oberpleis und Thomasberg die Fahrt nach und von Bonn mit der Buslinie 520 im 20-Minuten-Takt und der guten Verknüpfung zur Straßenbahnlinie 66 schneller ist. Daher wäre es sinnvoller, jeden zweiten Bus der Linie 537 durch die Orte Wahlfeld, Uthweiler, Bockeroth und Rauschendorf fahren lassen, die sonst keine gute ÖPNV-Verbindung für den Rückweg aus Bonn haben.

### **Linie 520 nach Thomasberg**

Diese Linie fährt im 20 min Takt. Die Fahrgasterhebung hat eine erhebliche Steigerung festgestellt; ein dichterer Takt erscheint sinnvoll und machbar.

Gerne stehen wir für weitere Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Maier

Vorsitzender, Verein Lebenswerte Siebengebirgsregion

Alter Heeresweg 32  
53639 Königswinter

[www.siebengebirgsregion.de](http://www.siebengebirgsregion.de)