

Busverkehr im Takt

Neuplanung des Linienbusnetzes revolutioniert den ÖPNV im Kreis

Michael Hergarten

Im Schienenverkehr entlang von Rhein und Ahr ist der „Rheinland-Pfalz-Takt“ schon über 20 Jahre Standard – jede Stunde, vielfach auch öfter, verkehren die Züge zur gleichen Minute zum gleichen Ziel. Gute Anschlüsse, Direktverbindungen von der Ahr bis Bonn und moderne Fahrzeuge haben die Fahrgastzahlen deutlich wachsen lassen. Nun zieht der Busverkehr nach und bringt den „Takt“ in die Fläche: Mit der Neuplanung des Liniennetzes in den Bereichen Rhein-Ahr und Rhein-Brohltal erreicht der öffentliche Nahverkehr seit dem 01. Juli 2018 ein bisher ungeahntes Niveau.

Rückblick

Der Busverkehr im Kreis Ahrweiler, speziell im Bereich Brohltal, war bis zum Sommer 2018 im Wesentlichen geprägt von den zuletzt 1996 umgesetzten größeren Veränderungen. Seinerzeit wurden die meisten der bis dahin freigestellten Schülerverkehre in den öffentlichen Linienverkehr integriert. Damit konnte das für

jedermann offenstehende Fahrtenangebot deutlich erweitert und zudem auf den wichtigsten Verbindungen auch der im Laufe der 1980er-Jahre eingestellte Wochenendverkehr wieder aufgenommen werden. Statt vormals 3-4 Fahrten pro Tag wurde das Angebot in vielen Orten zumindest an Schultagen in etwa verdoppelt. Eine Folge war allerdings die vorrangige Ausrichtung vieler Linien auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs, wodurch das Angebot für die meisten anderen Kundengruppen trotz Angebotsausweitungen eher unattraktiv blieb.

Das seinerzeit geschaffene Angebot blieb, von kleineren Anpassungen und der vielfachen Umwandlung von Busfahrten in anrufpflichtige TaxiBus-Linien abgesehen, weitestgehend bis Juni 2018 unverändert bestehen.

Gewechselt hatte zwischenzeitlich allerdings mehrfach die Betreiberstruktur der Linienverkehre. Während im Brohltal seit 1996 die aus der Brohltal-Eisenbahn GmbH herausgelöste kreiseigene Ahrweiler Verkehrs-GmbH (AWV)

Das neue ÖPNV-Konzept bringt erstmals flächendeckend vertaktete Busverkehre in den Kreis Ahrweiler. Die Linie 841 verbindet Remagen über den Bahnhof Oberwinter und Oedingen mit dem Umsteigeknotenpunkt Ringen. Ab dort fährt sie als ExpressBus 848 weiter zum S-Bahnhof Meckenheim.



unterwegs war, fuhren nördlich der Ahr die Busse des Regionalverkehrs Köln (RVK). Letzterer wurde Anfang der 2000er-Jahre von dem zur SZ-Gruppe gehörenden Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Ahr (VREA) abgelöst, bevor der Kreis 2006 auch die AWV an die SZ-Gruppe verkaufte, die wiederum die Betriebsführerschaft an die Stadtwerke Bonn Verkehrsgesellschaft (SWB-V) auslagerte. Mit dem Verkauf der SZ-Gruppe an den französischen Transdev-Konzern wurden schließlich beide Gesellschaften unter einem Dach vereint. Weitere Betreiber waren bzw. sind im westlichen Kreisgebiet rund um Adenau aktiv.

Tiefgreifende Veränderungsprozesse

Das im Wesentlichen auf den Schülerverkehr ausgerichtete Busangebot entsprach mit den Jahren immer weniger den heutigen Verkehrsbedürfnissen. Zurückgehende Schülerzahlen führten zu sinkenden Einnahmen, immer mehr ältere Menschen sind zudem im Besitz eines Führerscheins und damit nicht mehr zwingend auf den Bus angewiesen. Kompensationen der Rückgänge durch andere Kundengruppen blieben trotz punktueller Angebotsverbesserungen weitestgehend aus. Die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebots wurde damit immer schwieriger, zugleich stiegen die Ansprüche der Bevölkerung an das Mobilitätsangebot an. Diese im gesamten nördlichen Rheinland-Pfalz zu beobachtende Entwicklung mündete schließlich in der Erkenntnis, dass eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNVs (und dessen Finanzierung) nur mit tiefgreifenden Veränderungen möglich sein wird.

Eine 2009 von Maximilian Blobel und dem Autor an der TU Dortmund unter dem Titel „Stadt, Land, Bus“ angefertigte Facharbeit, die die Schwachpunkte des bisherigen Systems unverblümt aufdeckte und zugleich einen Vorschlag für eine angebotsorientierte Neugestaltung des gesamten ÖPNV-Angebots im Kreis Ahrweiler enthielt, stieß bei vielen Politikern auf offene Ohren. Zahlreiche Empfehlungen und Vorschläge der Arbeit konnten somit in den folgenden Jahren in die landesseitig entwickelte ÖPNV-Konzeption Rheinland-Pfalz Nord und die darauf aufbauende Neuaufstellung des Nah-

verkehrsplans im Kreis Ahrweiler einfließen. Auf dieser Grundlage hat der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) im Auftrag des Kreises das Busangebot völlig neu gestaltet und mit Betriebsstart zum 01.07.2018 in den sogenannten Linienbündeln „Rhein-Ahr“ (vereinfacht gesagt: nördlich der Ahr) und „Rhein-Brohltal“ (südlich der Ahr) europaweit ausgeschrieben.

Als erfolgreiche Bieter gingen aus diesen Verfahren die DB Regio Bus für das Linienbündel Rhein-Ahr sowie die unter der Marke „Verkehrsbetriebe Mittelrhein“ (VMR) fahrende AWV (Transdev) als Gewinner hervor. Beide Unternehmen betreiben ihre Liniennetze seither gemeinwirtschaftlich (d. h. unter Ausgleich des Betriebskostendefizits durch den Kreis) für 10 Jahre bis Mitte 2028. Für das westliche Kreisgebiet um Adenau folgt ein solches Verfahren mit Betriebsstart 2024. Eingesetzt werden jeweils modernste Niederflrbusse mit Rollstuhlrampe, Klimaanlage und Fahrgastinformationssystemen.

Integraler Taktfahrplan (ITF)

Durchgreifend neuer Ansatz bei der Angebotsgestaltung war für das im Juli 2018 gestartete Buskonzept die Abkehr vom bisherigen bedarfsorientierten Fahrplan mit oft wechselnden Abfahrtszeiten und Linienwegen hin zu einer konsequenten Gestaltung des Angebots nach den Grundsätzen des „Integralen Taktfahrplans“ (ITF), der sich im Eisenbahnverkehr u. a. als „Rheinland-Pfalz-Takt“ bewährt hat. Der Fahrplan wird in einem ITF symmetrisch aufgebaut, d. h. die Abfahrtsminute einer Linie ist nicht nur zu jeder Stunde identisch, sondern zwischen Hin- und Rückrichtung an einer gedachten senkrechten Achse auf dem Zifferblatt einer Uhr gespiegelt: Fährt ein Bus oder Zug beispielsweise zur Minute 12 ab, so kommt er aus der Gegenrichtung idealtypisch zur Minute 48 wieder an. So wird gewährleistet, dass Anschlüsse und Reisketten optimal und in beiden Fahrtrichtungen funktionieren.

Abgestimmte Anschlussknoten

Um das neue Angebot für möglichst viele Kundengruppen interessant zu machen, wurde großer Wert auf gute Anschlüsse gelegt. Die

vertakteten Fahrpläne ermöglichen, die Busse an vielen Bahnhöfen auf die Züge auszurichten. So werden z. B. am Bahnhof Sinzig um die volle Stunde herum optimale Verknüpfungen zwischen der MittelrheinBahn (RB 26) und den Bussen in Richtung Niederzissen/Mayen (Linie 810), Koisdorf/Löhdorf/Bad Neuenahr (Linie 850) oder Kripp (Linie 851) sowie zwischen den Buslinien untereinander ermöglicht. Ein weiteres Beispiel für einen solchen Knoten ist der Bahnhof Ahrbrück, wo die ankommende Ahrtalbahn Anschluss zu den Bussen in Richtung Adenau (Linie 863), Kesseling (Linie 816) oder auch Lind/Kirchsahr (Linie 868) hat und gleichzeitig interessante Verknüpfungen zwischen mehreren Buslinien, wie z. B. in der Achse Adenau – Ahrbrück – Rheinbach (Linien 863/840) geschaffen werden konnten.

Klare Struktur im Liniennetz

Ein weiterer bedeutender Planungsansatz wurde mit der Hierarchisierung des Liniennetzes umgesetzt. Waren viele Linien im alten System gleichwertig und vom Fahrgast in ihrer

Vielfalt teils schwer zu verstehen, folgt das neue Angebot klaren Strukturen: Neben den Bahnlinien bilden RegioBusse die *Hauptachsen* im Netz. Hier fahren die Busse täglich im klaren Takt (meist jede Stunde) von 5 Uhr bis 23 Uhr mit einheitlichem Linienweg und guter Abstimmung untereinander. Am Wochenende werden teilweise Fahrten bis ca. 1 Uhr nachts angeboten. Beispiele für die neuen RegioBusse sind folgende Linien:

- 800: Bad Breisig – Brohl – Niederzissen – Ramersbach – Ahrweiler – Bad Neuenahr
- 810: Sinzig – Niederzissen – Maria Laach – Mendig – Mayen
- 849: Bad Neuenahr – Ahrweiler – Ringen – Gelsdorf – Rheinbach
- 850: Walporzheim – Ahrweiler – Bad Neuenahr – Löhdorf – Sinzig
- 851: Sinzig – Kripp – Remagen

In den Umsteigeknoten zur vollen oder halben Stunde (z. B. Ahrbrück, Ringen, Niederzissen, Ramersbach, Sinzig) sind *Ergänzungslinien* an das Hauptnetz angeschlossen und erschließen meist im Stunden- oder Zweistundentakt



Vertaktete Umsteigeknoten, wie in Ahrbrück, ermöglichen zur vollen bzw. zur halben Stunde das Umsteigen zwischen Bus- und Bahnlinien in alle Richtungen.

weitere Gebiete. So bindet z. B. die Linie 811 Kempenich an Ramersbach an, mit dortigem Anschluss zum RegioBus 800 nach Bad Neuenahr. Auch die Linie 840 zwischen Ahrbrück und Rheinbach oder die Linie 841 zwischen dem Bahnhof Oberwinter über Oedingen zum Knoten Ringen sind gute Beispiele.

Kleinere Ortschaften abseits der Hauptverkehrsströme werden mit *AnrufLinienFahrten (ALF)* meist im Zweistundentakt an den ÖPNV angebunden, wie z. B. Brenk mit der Linie 806 an den Knoten Niederrissen. Verstärkerlinien im *Schülerverkehr* und *NachtBusse* (Linie 829 vom Bahnhof Sinzig über Bad Neuenahr-Ahrweiler bis Ahrbrück) runden das Angebot ab.

Fokus auf Freizeitverkehr

Mit Blick auf den Freizeitverkehr wird das Netz zudem um einige saisonal verkehrende Linien ergänzt, die gezielt touristische Ziele anfahren

und miteinander verknüpfen. So verbindet der „Freizeitbus Vulkanpark“ (Linie 819) beispielsweise das Mendiger Vulkanmuseum „Lava-Dome“ und das Kloster Maria Laach mit Engeln, dem Endbahnhof des „Vulkan-Expreß“ auf der Brohltalbahn. Auf diese Weise werden interessante Ausflüge in Kombination einer Fahrt mit der historischen Schmalspurbahn und dem Besuch weiterer touristischer Ziele möglich.

Dies eröffnet insbesondere auch Wandern ganz neue Möglichkeiten! Viele der neuen Premium-Wanderwege, wie die „Eifelleiter“ profitieren von einer guten ÖPNV-Anbindung, die neben einer guten Erreichbarkeit der Etappenziele auch eine Rückkehr zum Ausgangspunkt der Wanderung ermöglicht. Dies ist nun z. B. mit der Linie 815 zwischen Adenau, der Hohen Acht und Kempenich täglich alle zwei Stunden möglich.



Die Busse dienen nicht mehr nur dem Schülerverkehr sondern jedermann. Im Freizeitverkehr stehen nun ganz neue Möglichkeiten offen. Die Linie 800 von Bad Neuenahr-Ahrweiler über das Brohltal nach Bad Breisig begegnet in Niederrissen dem „Vulkan-Expreß“ der Brohltalbahn.

Auch bislang nur schlecht erschlossene Ziele wie das Kloster Maria Laach werden nun stündlich angefahren. Das Foto zeigt einen Bus der Linie 810 auf dem Weg von Sinzig über Niederzissen nach Mayen vor der Abteikirche.



Ähnlich verhält es sich bei Radfahrern. Mit den neuen *RadBussen* werden Lücken im Radwegenetz überbrückt und/oder die Rückreise zum Startpunkt einer Tagestour vereinfacht. Die Busse verkehren hier jeweils mit einem Fahrradtransportanhänger, auf denen die Radmitnahme nach Reservierung über das Online-Portal www.regio-radler.de bequem möglich ist. Auf folgenden Strecken sind die Radbusse unterwegs:

- 821 „Nettetal“: Engeln Bf. – Kempenich – Rieden – Schloss Bürresheim – Mayen
- 844 „Ahr-Voreifel“: Altenahr – Kalenborn – Rheinbach

Die Radbusse stehen natürlich auch Fahrgästen ohne Fahrrad offen.

Fazit

Mit den geschilderten Planungsansätzen ist es gelungen, in den Bereichen Rhein-Ahr/Grafschaft und Rhein-Brohlthal ein flächendeckendes ÖPNV-Netz einzuführen, das weit über das bisherige, am Schülerverkehr ausgerichtete Angebot hinausgeht. Zielgruppen des neuen Angebots sind damit neben den Schülern erstmalig auch Berufspendler, aber insbesondere auch Touristen und Nutzer im Freizeit- und Erledigungsverkehr. Positiv auswirken wird

sich hier sicherlich auch die zunehmende Zahl an Beherbergungsbetrieben, die ihren Gästen mit dem VRM-Gästeticket freie Fahrt in Bus & Bahn anbieten.

Sicherlich bringt eine solch umfangreiche Umstellung in der Anfangszeit immer auch Probleme mit sich, wie sie im Schülerverkehr durchaus aufgetreten sind. Eine punktuelle Nachjustierung der festgestellten Schwachpunkte ist daher für die Akzeptanz des Angebotes ebenso wichtig wie ein gutes Marketing für das Produkt „ÖPNV“.

Die glückliche Situation, dass der Kreis Ahrweiler tariflich nicht nur dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) angehört, sondern für Fahrten in das südliche Nordrhein-Westfalen (z. B. nach Bonn und Köln) auch der Kauf von Tickets des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) möglich ist, bietet gute Voraussetzungen für einen nachhaltigen Erfolg des neuen Angebots!

Der Kreis Ahrweiler lässt sich dieses Angebot nach Abzug von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen jährlich rund 1,3 Mio. Euro kosten. Dafür kann man allerdings zweifellos sagen, dass der Kreis nun das beste ÖPNV-Angebot in seiner bisherigen Geschichte vorweisen kann und damit einen aner kennenswerten Beitrag zur Verkehrswende leistet.