

Anhang 1: Tabelle 4: 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises,
Synopsis der Anregungen aus dem Abstimmungsverfahren und den Vorschlägen der Verwaltung

1 Stadt Bad Honnef

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes 2010 für den Bereich Bad Honnef wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Nr.	Linie	Anregungen (Kurzfassung)	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
1.1	566	Es ist eine veränderte Führung der Linie 566 zur Anbindung von Selhof an die Insel Grafenwerth, den DB-Bahnhof Bad Honnef und die Innenstadt zu prüfen.		Der Anregung wird nicht gefolgt. Ende 2005 wurde die beschriebene Führung zugunsten des heutigen Zustandes aufgegeben. Die Umstrukturierung führte bei gleichem Betriebsaufwand zu einer Fahrgaststeigerung in Höhe von 10%, da der Bereich Berck-sur-Mer-Straße neu an das Busnetz angebunden werden konnte. Zudem wäre für Selhof die Innenstadthanbindung nicht verbesserbar und ein zeitlich gleichwertiger Anschluss zur DB besteht bereits in Rhöndorf. Für die Verbindung von der Insel Grafenwerth nach Selhof kann bei Wunsch der Stadt Bad Honnef das AST-System ausgeweitet werden.

Die geplante Angebotserweiterung durch Taktverdichtung und eindeutige Linienwege wird begrüßt.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
2.1		Taktung und Fahrzeiten sollen möglichst so angepasst werden, dass der ÖPNV für die Schüler in Eitorf wie auch den angrenzenden Kommunen verbessert wird.		Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, die Schülerbeförderung soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll über den Linienverkehr abzuwickeln. Fahrplanlagen sowie mögliche Abweichungen vom Linienweg, Fahrzeugkapazität usw. erfolgen im Rahmen der jährlichen Fahrplanarbeit in enger Abstimmung mit den Schulen, den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger.
2.2		Berücksichtigung der Achse Imhausen - Dahlhausen - Leuscheid in Windeck bzgl. Angebotsverbesserung und Integration des Schülerspezialverkehrs.	Windeck	Der Anregung wird nicht gefolgt, da der Nahverkehrsplan für die Achse Imhausen - Leuscheid unverändert ausschließlich eine AST-Bedienung vorsieht. Der Schülerverkehr sollte daher zweckmäßigerweise weiterhin von Eitorf bzw. Windeck selbst organisiert werden. Ggf. ergeben sich Optimierungspotenziale im Zusammenhang mit Punkt 2.4
2.3	533	Die Linie 533 ist auch über die Ortslagen Hombach, Bourauel und Harmonie zu führen.		Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Bei einer derartigen Veränderung des Linienweges würde das Schulzentrum nicht mehr angefahren werden, was der angestrebten Integration des Schülerverkehrs entgegenstünde (vgl. Punkt 2.4).
2.4	533	Die Linie ist analog zu den Linien 570, 571, 573 zu schülerrelevanten Zeiten tagsüber mit Bussen, ab 17:30 Uhr mit TaxiBussen zu bedienen. Montag bis Freitag im 60'-Takt, samstags im 120'-Takt. An Sonn- und Feiertagen keine Bedienung.		Die Ausgestaltung des Angebotes wird im Zusammenhang mit der angestrebten Einbeziehung des freigestellten Schülerverkehrs in die Linie 533 geprüft. Ziel ist dabei die Herstellung des 120'-Taktes (Bus/TaxiBus) zzgl. Schulfahrten. Nur wenn der Schülerverkehr integriert werden kann, besitzt die Linie ein tragfähiges Nachfragepotenzial. Die Abweichung von den Mindeststandards (nur 120'-Takt) erklärt sich aus dem zu geringen Erschließungspotenzial (alle Ortslagen unter 500 Einwohnern). Die Sonn- und Feiertagsbedienung ist zur Herstellung der kreisweiten Grundstandards erforderlich, insbesondere da es in Eitorf keinen AST-Verkehr gibt.
2.5	564	NVP-Angebot wird befürwortet. An Sonn- und Feiertagen keine Bedienung.		Die Sonn- und Feiertagsbedienung wird von der Verwaltung weiterhin vorgeschlagen, da sie zur Herstellung der kreisweiten Grundstandards erforderlich ist, insbesondere da es in Eitorf keinen AST-Verkehr gibt.
2.6	570	NVP-Angebot wird befürwortet.		
2.7	571	NVP-Angebot wird befürwortet. Darüber hinaus soll der Schülerverkehr aus den südlichen Bereichen der Gemeinde Windeck nach Eitorf bei den Taktzeiten berücksichtigt werden. An Sonn und Feiertagen soll die Linie nicht bedient werden.		Zum Schülerverkehr siehe Punkt 2.2, zum Sonntagsangebot siehe Punkt 2.5.
2.8	573	NVP-Angebot wird befürwortet. An Sonn- und Feiertagen keine Bedienung.		Zum Sonntagsangebot s. Punkt 2.5.
2.9	579	NVP-Angebot wird befürwortet. Abstimmung auf den SPNV und (möglichst) auf die Schulzeiten in Herchen und Eitorf. An Sonn- und Feiertagen keine Bedienung.	Windeck	Alle Eitorfer Linien werden auf den SPNV am Eitorfer Bahnhof abgestimmt. Zum Sonntagsangebot s. Punkt 2.5.

Dem Entwurf des 3. Nahverkehrsplanes wird, ergänzt um die nachfolgenden Auflagen, zugestimmt.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
3.1		Die beiden TaxiBus-Linien gemäß Gutachten "Optimierungspotenziale für den ÖPNV im Hennefer Zentralort" sind in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Die Einrichtung hat zum nächst möglichen Zeitpunkt zu erfolgen.		Aufgrund der Parallelbedienung zu bestehenden Buslinien insbesondere im Bereich der südlichen Wohngebiete wird vorgeschlagen, die TaxiBus-Linien nicht einzurichten. In den alleinig durch die TaxiBusse erschlossenen Bereichen ist wiederum aufgrund der Zentrumsnähe der Wohngebiete und der dispersen Verkehrsverflechtungen des Gewerbegebietes Stoßdorf kein wesentliches Fahrgastpotenzial zu erkennen. Die Verwaltung schätzt daher den bestehenden AST-Verkehr dort als ausreichendes Angebot ein.
3.2	AST	Es ist eine Auswertung der in 2007 neu eingerichteten AST-Haltestellen in Hennef Nord/Stoßdorf und Geistigen durchzuführen.		Die Auswertung wird bis Juli 2010 von der Verwaltung durchgeführt. Sollte eine nennenswerte Nachfrage feststellbar sein, kann außerhalb des Nahverkehrsplans über etwaige Angebotsverbesserungen diskutiert werden.
3.3		Notwendige Schulfahrten auch mit abweichenden Linienwegen bleiben erhalten		Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, die Schülerbeförderung soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll über den Linienverkehr abzuwickeln. Fahrplanlagen sowie mögliche Abweichungen vom Linienweg, Fahrzeugkapazität usw. erfolgen im Rahmen der jährlichen Fahrplanarbeit in enger Abstimmung mit den Schulen, den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger.
3.4	510	Der Liniennummeränderung wird zugestimmt bei Beibehaltung der Bedienungsqualität im Status quo.		Der Nahverkehrsplan sieht eine Beibehaltung der Bedienungsqualität im Status Quo bei Verwendung von zwei Liniennummern vor. Es wird darauf hingewiesen, dass der Anstoß zur Liniennummernänderung von der Stadt Hennef selbst kam.
3.5	522	Die Linie 522 ist konsequent zu vertakten. Die Pünktlichkeit ist zu verbessern.		Die konsequente Vertaktung unter Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs ist gemäß Nahverkehrsplans vorgesehen. Bzgl. der Pünktlichkeit wird auf den Bahnübergang Frankfurter Straße verwiesen. Erst nach Umsetzung der geplanten Eisenbahnkreuzungsmaßnahme ist hier ein zufriedenstellender Zustand erreichbar.
3.6	531	Es ist zu prüfen, ob die Linie (eventuell beschränkt auf einzelne Fahrten in den Spitzenzeiten) bis Waldbröl durchgebunden werden kann.	Ruppichte-roth, Ober-berg. Kreis	Der Anregung wird gefolgt. Eine partielle Durchbindung ist sinnvoll, um auf dem Gebiet des Oberbergischen Kreises die gleiche Angebotsdichte herstellen zu können wie heute. Einfließen sollten dabei auch die bestehenden Kurzfahrten Waldbröl - Kreisgrenze der Linie 530. Die beiden alternativen Linienwege der Linie 530 auf dem Gebiet des Oberbergischen Kreises sollten dann gleichzeitig klar den beiden Linien 530 und 531 zugewiesen werden. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Fahrplanerstellung und in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger, der RSVG und der OVAG.
3.7	532	Mit Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Haltespunktes Hennef-Ost ist die Linie über den Haltepunkt zu führen.		Der Nahverkehrsplan sieht eine Führung der Linie über den S-Bahn-Haltepunkt Hennef-Ost ab dessen Inbetriebnahme vor.
3.8	535	Die Linie ist mit einer Schleife durch Dambroich zu führen, da die Ortslage nicht mehr durch die Linie 508 bedient wird und die Haltestelle Pleistalstraße etwas entfernt vom Ortskern liegt.	Siegburg, Sankt Augustin, Königswinter	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Schleife würde zu einer Stichfahrt mit Fahrzeitverlängerung von 3 bis 4 Minuten führen. Profitieren würden 3 Ein- und 2 Aussteiger pro Tag, deren Fußweg sich sonst um maximal 500 m verlängert. In Abwägung von Vor- und Nachteilen kann die Bedienung der Haltestelle nicht empfohlen werden.

3.9	538	Der Entfall der Direktverbindung Hennef - Fraunhofer Institut wird abgelehnt. Es wird angeregt zu prüfen, ob die betroffenen Berufspendler fahrplanmäßig zusammengefasst werden können und jeweils morgens und nachmittags 1-2 Fahrten für die Pendler bereitgestellt werden können.	Sankt Augustin, Königswinter, Bonn	Eine Zusammenfassung der betroffenen Pendler in 1-2 Fahrten ist nicht möglich, da sie aufgrund der flexiblen Arbeits- und Studienzeiten beim Fraunhofer Institut über den ganzen Tag verteilt gezählt wurden. Im Zusammenhang mit Anregungen aus Sankt Augustin, Königswinter und Bonn wird stattdessen folgende Modifizierung empfohlen (s. auch 4.15, 9.7, 13.1): a) Verknüpfung der Linien 516 und 538 zu einer neuen Linie Hangelar - Birlinghoven - Rott - Hennef. Bedienung Mo-Fr 5:30 bis 18:30 Uhr alle 30', danach bis 21:30 Uhr alle 60', Sa 7:30 bis 21:30 Uhr alle 60' und So 9:30 bis 21:30 Uhr alle 120' b) Ausweitung der Linie 537 zwecks Kompensation der dann nicht mehr nach Bonn verkehrenden Linie 538. Die Verbindung von Hennef zum Fraunhofer Institut bleibt durch die Modifizierung erhalten. Fahrgäste von Söven, Rott und Dambroich müssen nach Bonn-Zentrum in Hangelar umsteigen, bekommen aber ein wesentlich besseres Angebot als vorher (30'- statt 60'-Takt und kürzere Reisezeit). Die Umsetzung der Maßnahme ist nur als Gesamtpaket a)+b) möglich. Diesen Modifizierungsvorschlag hat die Stadt Hennef ebenfalls abgelehnt. Begründet wird dies damit, dass eine umsteigefreie Beziehung ins Oberzentrum Bonn für die Stadt wichtiger sei als eine Anbindung an das Fraunhofer Institut und dass mehr Fahrgäste betroffen wären. Allerdings haben die betroffenen Fahrgäste bei Umsetzung der Modifizierung auch deutliche Vorteile (s.o.), während bei Umsetzung des ursprünglichen Konzepts die Verbindung Hennef - Fraunhofer Institut komplett entfallen würde. Daher schlägt die Verwaltung weiterhin die Umsetzung des modifizierten Konzeptes vor.
3.10	579	Vor der Eröffnung des Haltepunktes Hennef Ost ist zu prüfen, wie die Orte entlang der Siegtalstraße an diesen angebunden werden können		Die Prüfung wird außerhalb des NVP durchgeführt.

Es wird darum gebeten, die nachfolgenden Anregungen in die weiteren planerischen Überlegungen mit einzubeziehen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
4.1		Auf allen relevanten Linien sind die Bus-Bahn-Vertaktungen zu den Linien 62 und 66 zu optimieren.		Die Verbesserung der Anschlüsse auf die Stadtbahn ist ein wesentliches Ziel des NVP-Konzepts für Königswinter. Details werden im Zuge der Fahrplanerstellung festgelegt.
4.2		In Stieldorf muss die Vertaktung der Linien 541, 537, 538 auch zur Sicherung des Schülerverkehrs aus Bockeroth gewährleistet bleiben bzw. verbessert werden.		Der Anregung wird gefolgt, unter der Prämisse, dass dem modifizierten Konzepts gemäß Punkt 4.15 zugestimmt wird. Ansonsten wäre eine Verknüpfung der Linien in Stieldorf aufgrund der bevorzugten Anschlussbindungen am Knoten Oberpleis betrieblich nicht möglich. Um die Verknüpfung gewährleisten zu können, sind von der Stadt Königswinter an einer geeigneten Haltestelle auf dem gemeinsamen Abschnitt der beiden Linien zwischen Vinxel und Stieldorf bauliche Maßnahmen umzusetzen, so dass zwei Busse gleichzeitig diese Haltestelle bedienen und dort Anschlüsse abwarten können.
4.3		Es ist zu prüfen, ob die Berg-/Tal-Linien bzw. Busse nach Siegburg in den späten Abendstunden nicht grundsätzlich auf TaxiBus umgestellt werden sollen.		Gemäß der vorliegenden Nachfragedaten ist auf den angesprochenen Linien auch abends der Einsatz von Bussen erforderlich. Daher wird von einer Umstellung auf TaxiBus abgesehen.
4.4		Auf relevanten Linien sind die Fahrpläne auf die Schulanfangs- und -endzeiten abzustimmen.		Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, die Schülerbeförderung soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll über den Linienverkehr abzuwickeln. Fahrplanlagen sowie mögliche Abweichungen vom Linienweg, Fahrzeugkapazität usw. erfolgen im Rahmen der jährlichen Fahrplanarbeit in enger Abstimmung mit den Schulen, den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger.
4.5		Die Auswirkungen der sich ergebenden Änderungen des Nahverkehrsplanentwurfes sind hinsichtlich Betriebsvolumina/-kosten darzustellen.		Die Betriebsvolumina und die kalkulierten Kosten sind in der Vorlage dargestellt.
4.6		Es ist das ergänzende Programm für die bedarfsgerechte Schülerbeförderung sowie das Ergebnis der Abstimmung mit den Schulen darzulegen.		Siehe Punkt 4.4.
4.7		Die Schaffung systematischer Linienstrukturen und regelmäßiger Takte, Anschlusssicherung und die Auflösung des Ringverkehrs werden begrüßt. Auch die Einrichtung des Taktknotens Oberpleis und des TaxiBusses werden begrüßt.		
4.8	512	Die Linie soll wie im NVP-Entwurf dargestellt eingerichtet werden.		

4.9	520	Die im NVP-Entwurf vorgeschlagene Streckenführung wird abgelehnt. Es soll bei der heutigen Linienführung über den Bahnübergang Heisterbacher Straße bleiben.		Eine Beibehaltung des heutigen Linienweges über den Bahnübergang wird keinesfalls empfohlen, da dies zu großen Pünktlichkeitsproblemen führt. Die Attraktivität der Linie wird dadurch erheblich eingeschränkt. Gleichzeitig wird das Konzept des Nahverkehrsplans zur Stärkung der Linie in ihrer Rolle als Zubringer (Taktverdichtung mit fester Anschlussbindung auf die Linie 66) konterkariert. Die Verwaltung schlägt daher weiterhin die veränderte Linienführung über die Friedensstraße vor. Alternativ dazu kommt eine Abbindung am Bahnhof Niederdollendorf in Betracht. Fahrgäste mit Zielen in Königswinter-Altstadt bzw. Schulzentrum Königswinter müssten dann in Oberdollendorf in die Stadtbahn umsteigen. Abgestimmte Anschlüsse im 20-Minuten-Takt mit kurzen Übergangszeiten sind dabei möglich, es gäbe keine Gesamtfahrzeitzachteile. Die Bedienung der Bushaltestellen zwischen Niederdollendorf Fähre und Königswinter würde durch die Linie 541 weiterhin gewährleistet bleiben. Durch diese Maßnahme käme es zu einer Leistungseinsparung in Höhe von 125.000 Wagenkilometern pro Jahr.
4.10	521	Es werden folgende Betriebszeiten vorgeschlagen: Montag-Freitag 5:30-19:30 Uhr 30'-Takt, 19:30-22:30 Uhr 60'-Takt, Samstag 6:30-22:30 Uhr 60'-Takt, Sonn- und Feiertag 8:30-22:30 Uhr 60'-Takt, abends an allen Tagen 22:30-0:30 Uhr TaxiBus.		Der Anregung wird nicht gefolgt. Sie steht im Widerspruch zu Punkt 4.1, da ein 30-Minuten-Takt nicht auf den 20-Minuten-Takt der Linie 66 abgestimmt werden kann. Ein abendlicher TaxiBus-Einsatz ist wiederum nicht mit der vorliegenden Nachfrage in Einklang zu bringen, die einen Buseinsatz erfordert.
4.11		Die Vertaktung der Linien 520 und 521 in Oberpleis und am Bf Königswinter ist sicherzustellen.		Der Taktknoten Oberpleis sowie die Anschlüsse an die Stadtbahnlinie 66 besitzen bei der Planung Vorrang gegenüber Anschlüssen am Bahnhof Königswinter.
4.12		Die Ortslage Pleiserhohn ist über TaxiBus an Oberpleis anzubinden.		Die Verwaltung schlägt eine modifizierte Berücksichtigung der Anregung vor. Aufgrund der gegenüber dem TaxiBus besseren Flächenerschließung auch für die umliegenden kleinen Ortschaften wird danach ein AST-Verkehr im Stundentakt eingerichtet. Dazu kommen weiterhin konventionelle Busfahrten abgestimmt auf die Belange des Schülerverkehrs.
4.13		Durch den Wegfall der Linie 525 wird die Ortslage Berghausen nur noch im Mindeststandard bedient. Da das Optimierungspotential auf der Linie 525 als gering eingeschätzt wird, ist die bisherige Linienführung der Linie 525 über Berghausen, mit Ausnahme der Sonntage, als gute Lösung anzusehen.		Mit der Einrichtung des Taktknotens Oberpleis werden die Linien 525 und 536 zeitgleich den ZOB Oberpleis verlassen. Dies bedeutet, dass bei einer Führung der Linie 525 weiterhin über Berghausen diese im Konvoi mit der 536 zwischen Oberpleis und Berghausen fahren und damit für Fahrgäste keinen Nutzen bringen würde. Andererseits würden dann jedoch die Einwohner von Frohnhardt nicht angebunden werden. Zudem würde die Führung der Linie 525 über Berghausen den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erfordern, da nur über Frohnhardt ein schlanker 60-Minuten-Umlauf mit kurzen Wendezeiten möglich ist. Aus diesen Gründen wird an der Führung über Frohnhardt festgehalten.
4.14	536	Die Beförderung der Schüler aus dem Raum Berghausen ist zeitnah zu den Schulanfangszeiten in Oberpleis sicherzustellen.		Siehe Punkt 4.4.

4.15	537	Die derzeitige Streckenführung ist beizubehalten. Es wird empfohlen, die gutachterliche Optimierungsvariante in die weitere Planung einzubeziehen und für die unterschiedlichen Streckenführungen auch eindeutig unterscheidbare Bezeichnungen zu wählen.		Im Zusammenhang mit Anregungen aus Sankt Augustin, Hennef und Bonn wird folgende Modifizierung des NVP-Konzepts empfohlen (s. auch 3.9, 4.2, 4.16, 9.7, 13.1): a) Verknüpfung der Linien 516 und 538 zu einer neuen Linie Hangelar - Birlinghoven - Hennef. b) Ausweitung der Linie 537 zwecks Kompensation der dann nicht mehr nach Bonn verkehrenden Linie 538. Dadurch werden zwei 537er-Äste beibehalten, davon einer über Thomasberg (an allen Tagen bis ca. 0:30 Uhr im 60'-Takt, eingebunden in den Anschlussknoten Oberpleis) und einer direkt nach Oberpleis (als Verdichter zum 30'-Takt mo-fr tagsüber bis gegen 20:30 Uhr). Durch den Anschlussknoten Oberpleis sowie die gleiche Fahrzeit Oberpleis - Stieldorf über Bockeroth bzw. Thomasberg entsteht dabei automatisch in Stieldorf ein direkter Systemanschluss der Linien 537 und 541 für die Verbindung Bonn - Rauschendorf - Bockeroth, für den jedoch im Raum Stieldorf/Vinzel bauliche Maßnahmen erforderlich sind (s. 4.2).
4.16	538	Die Linie ist in Stieldorf mit den Linien 537 und 541 zu vertakten, um das Netz ergiebiger zu gestalten und die Nutzung zu attraktivieren.		Der Anregung wird gefolgt, siehe Punkt 4.2 und 4.15. Gemäß modifiziertem Konzept wird die Funktion der Linie 538 neu jedoch von der öfter verkehrenden Linie 537 übernommen.
4.17	538	Es ist zu prüfen, ob die Linie durch längeren Abendverkehr nicht helfen könnte, den "Tourismus" von und nach Bonn sicher zu gestalten und den Verzicht auf private PKW-Fahrten mit ihren Risiken zu erleichtern.		Eine Bedienung des Bergbereiches von Königswinter bis 21:00 Uhr im 30'-Takt und danach im 60'-Takt durch die Linie 537 wird als ausreichend angesehen. Eine Taktverdichtung würde darüber hinaus zu erheblichen Mehrleistungen auch auf dem Gebiet der Stadt Bonn führen, was von dieser nicht mitgetragen wird.
4.18	541	Die Linie soll wie im NVP-Entwurf dargestellt eingerichtet werden.		

Der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird unter Berücksichtigung der nachfolgenden Änderungsvorschlägen zugestimmt.

Nr.	Linie	Anregungen	andere betroffene	Vorschlag der Verwaltung
5.1		Die Einführung eines TaxiBus-Systems wird in 2011 im Kontext aller ÖPNV-Systeme geprüft. Es darf dabei nicht zu Verschlechterungen kommen.		Eine Prüfung erfolgt außerhalb des derzeitigen Nahverkehrsplanverfahrens im Jahre 2011.
5.2		Es ist gleichfalls zu prüfen, ob die Linien des ehemaligen Schülerspezialverkehrs und weitere bestellte Leistungen der Stadt Lohmar in den Nahverkehrsplan übernommen werden können. Es darf dabei zu keinen Verschlechterungen kommen.		Siehe Punkt 5.1
5.3	554	Es ist eine Verlängerung der Linie bis Heiligenhaus zu prüfen. Die Mehrkosten könnten durch Wegfall der Stichfahrt nach Wickuhl kompensiert werden.		Der Rheinisch-Bergische Kreis lehnt die Mitfinanzierung einer derartigen Verlängerung im konventionellen Busverkehr ab. Zudem könnten in Heiligenhaus nur dann Anschlüsse weiter in Richtung Overath hergestellt werden, wenn gleichzeitig die bestehenden Anschlüsse am Bahnhof Honrath verschlechtert werden. Die Anregung wird daher nicht weiterverfolgt. Bzgl. der denkbaren Einführung eines TaxiBusses vgl. 5.1 und 18.1.
5.4	556	Es ist eine Angebotsausweitung in den Abendstunden zu prüfen.		Siehe Punkt 5.1
5.5		Es sind die Anbindungsmöglichkeiten der Ortslagen entlang der L 84 (Scheiderhöhe), der K34 (Hausen) und der K 37 (Breidter Rücken) an die Linie 556 zu überarbeiten.		Siehe Punkt 5.1
5.6	557	Die Fahrplanlücke zwischen der letzten Abfahrt in Siegburg und der Fahrt des Nachtbusses um 02.10 Uhr sollte geschlossen werden.		Siehe Punkt 5.1
5.7	576	Die Linie 576 sollte von Much kommend über Krahwinkel, Breidt, Geber, (Stichfahrt nach Birk), Heide nach Siegburg geführt werden. Eventuelle Sprungkosten sind zu prüfen.	Neunkirchen-Seelscheid	Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Linie 576 gemäß NVP eine Aufteilung in drei verschiedene Linienläufe vorgesehen ist. Die Linie 576c bedient dabei die angeregte Strecke über Geber, allerdings nur im Schülerverkehr. Die Hauptlinien 576a und 577 sind laut NVP dagegen so getaktet, dass zwischen Siegburg und Pohlhausen zusammen aus beiden Linien ein 30'- bzw. 60'-Takt entsteht. Bei einer Führung auch der Linie 576a über Geber würde dieser Takt für die Ortschaften Birk, Hochhausen und Pohlhausen halbiert werden. Aus diesen Gründen wird die Verlegung über die o.g. Fahrten der 576c hinaus nicht befürwortet. Die Linie 576b kommt als Schnellverbindung Siegburg - Much für eine Umlegung ebenfalls nicht in Betracht.
5.8	577	Die Linie 577 ist in Pohlhausen besser mit der Linie 543 zu vernetzen.		Die Taktlage der Linie 577 ist aufgrund der Abstimmung mit der Linie 576 und den Anschlüssen an den SPNV in Siegburg weitgehend festgelegt. Das Angebot der Linie 543 richtet sich dagegen vorwiegend an den Belangen des Schülerverkehrs. Insofern erscheint eine bessere Vernetzung nicht systematisch möglich.

5.9		Die letzten Fahrten des AST-Verkehrs sollten an die letzten Fahrten des Linienverkehrs und auch der Nachtbuslinie angepasst werden. Hierbei ist das gesamte Stadtgebiet zu bedienen.		Alle AST-Fahrten ab Lohmar besitzen bereits Anschluss an den Busverkehr aus Siegburg. Umgestiegen werden kann an der Haltestelle Lohmar Stadthaus, meist auch in Donrath Kreuzung. Das AST fährt dabei in alle Ortsteile außer Donrath und Wahlscheid, da letztere auch von den Spätfahrten der Linie 557 (mit Ausnahme einer Fahrt sa) bedient werden.
5.10		Eine Anbindung des Bahnhofs Rösrath in den späten Abendstunden mittels AST/TaxiBus ist zu prüfen. Dies sollte im NVP dargestellt werden.		Der Anregung wird bzgl. AST nicht gefolgt. Im Anschluss an die spätabendlichen Züge der RB 25 fährt das AST bereits heute ab Honrath und bedient dabei alle Ortschaften im Stadtgebiet. Ein zusätzliches AST-Angebot ab Rösrath könnte dazu führen, dass Anschluss-Taxen zeitgleich sowohl von Rösrath als auch von Honrath bestellt werden. Dadurch entstünde unproduktiver Parallelverkehr mit sehr begrenztem Nutzen (leichte Beschleunigung für einzelne Fahrgäste). Hingewiesen wird außerdem darauf, dass für die Verbindung ab Rösrath der teurere grenzüberschreitende Tarif zur Anwendung kommen würde. Zum Thema TaxiBus s. Punkt 5.1.

Der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird zugestimmt.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
6.1	576b	Die Übernahme der TaxiBus-Fahrten der Linie 576b durch den Bürgerbus Much ist zu prüfen.		Eine Übernahme der TaxiBus-Fahrten durch den Bürgerbus wird aufgrund der fehlenden Durchtarifizierung, der grenzüberschreitenden Funktion der Linie, konzessionsrechtlicher Bedenken sowie der gewünschten Einführung des Angebotes am Wochenende und abends (in Zeiten, zu denen viele Bürgerbusvereine keinen Fahrbetrieb aufrecht erhalten können oder wollen) nicht weiterverfolgt

Dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes wird zugestimmt.

Dem Konzept des Nahverkehrsplanes wird mit u.g. zusätzlicher Vorgabe (Punkt 8.1) im Grundsatz zugestimmt.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
8.1	531	Die Haltestelle "Winterscheider Mühle" ist zu erhalten.		Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Bedienung der Haltestelle würde bei Umsetzung der neuen Linienführung eine Stichfahrt und einen befestigten Buswendeplatz erforderlich machen, der nicht vorhanden ist. Zudem käme zu einer Fahrzeitverlängerung von etwa 3 Minuten. Beides macht die Linie für die Relation Hennef - Ruppichteroth unattraktiv, da der Fahrzeitunterschied zur Linie 530 größer wird (beide Linien sollen zusammen einen angenäherten 30'-Takt bilden). Positiv von der Stichfahrt betroffen wären etwa 250 Einwohner in Litterscheid, die aber nach wie vor nicht direkt erschlossen werden. Der Wunsch nach der Stichfahrt beruht im Wesentlichen auf dem Wunsch nach Verbesserungen im Schülerverkehr. Die Nachfrage konzentriert sich heute fast ausschließlich auf Schüler aus Hennef (4 Ein-, 15 Aussteiger). Deshalb wird vorgeschlagen, den Schülerverkehr von Hennef direkt in die Ortslage Litterscheid zu verbessern (zusätzliche Fahrt nachmittags, so dass Rückfahrten gegen 13:30 und 15:30 Uhr bestehen) und auf dieser Relation zudem einen direkten AST-Verkehr von/nach Hennef einzuführen. Vergleiche außerdem Punkt 22.13. Mit Bezug auf die vorangegangene Abstimmung werden zudem zwei weitere Modifizierungen der Linie 531 empfohlen: a) In der Hauptverkehrszeit Durchbindung von Ruppichteroth bis Waldbröl, um auf der Relation Hennef - Waldbröl weiterhin zwei Fahrtenpaare pro Stunde anbieten zu können (vgl. 3.6.) b) Führung ab Winterscheid über Hatterscheid Ort nach Haus Tanneck. Dadurch werden ca. 250 Einwohner zusätzlich an den ÖPNV angebunden. Gleichzeitig kann die Linienführung in Winterscheid unverändert bleiben, wodurch die Verlegung der Haltestelle "Winterscheid Kirche" sowie die Aufhebung von Rechts-vor-Links-Regelungen entfällt. Eine Fahrzeitverlängerung wird nicht erwartet, negativ betroffene Fahrgäste gibt es nicht.
8.2	531	Es ist die Realisierung einer Schnellbuslinie 531a zu prüfen.		Die Strecke zwischen Hennef und Ruppichteroth wird durch die beiden jeweils stündlich verkehrenden Linien 530 und 531 in Hinblick auf das Fahrgastpotenzial angemessen bedient. Umschichtungen aus dem Bestand zur Realisierung einer Schnellbuslinie sind gleichzeitig nicht möglich, da dann auf den Linien 530 und 531 die Mindestbedienungsstandards nicht mehr gegeben wären. Ein Schnellbus würde daher erheblichen finanziellen Zusatzaufwand bedingen. Gleichzeitig läge die Beschleunigung gegenüber der ebenfalls direkt geführten Linie 530 in Bereichen von unter fünf Minuten. Aus diesen Gründen wird von einer Realisierung abgeraten.

Der NVP-Entwurf wird insgesamt positiv bewertet.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
9.1	517	Ausweitung der Linie 517 auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt unter Einbeziehung der Einsparmöglichkeiten 9.2 bis 9.4.		Es erfolgt eine modifizierte Ausweitung. Aufgrund des starken Schülerverkehrs wird an Schultagen in der Zeitlagen zwischen 7:30 und 8:30 Uhr morgens sowie zwischen 11:30 und 16:30 Uhr nachmittags eine zweite Fahrt pro Stunde eingerichtet. Die Einsparmöglichkeiten 9.2 bis 9.4 werden dagegen nicht empfohlen (s.u.), weswegen ein ganztägiger Halbstundentakt nicht kostenneutral umsetzbar ist.
9.2	535	Verkürzung auf den Endpunkt Sankt Augustin Markt (statt Siegburg)	Siegburg, Königswinter	Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine Verkürzung wäre betrieblich vorteilhaft, sowohl hinsichtlich der Umlaufzeiten als auch hinsichtlich der Staugefährdung auf der Strecke Siegburg - Sankt Augustin Markt. Allerdings müssten dann ca. 170 Fahrgäste kurz vor dem Ziel umsteigen. Dabei eignet sich die Stadtbahnhaltestelle Sankt Augustin Markt aufgrund fehlender Barrierefreiheit nicht als Umsteigepunkt.
9.3	540	Verwendung der Kilometerleistung der wegfallenden Linie 540 zur Linie 517 statt Aufstockung der Linie 640 zum 20-Minuten-Takt	Siegburg, Bonn	Die Linien 640 und 517 können in Zukunft aufgrund unterschiedlicher Takte und Aufgabenbereiche nicht miteinander im Umlauf verknüpft werden. Dies bedeutet, dass auf der Linie 640 bei einer Umschichtung wie angeregt eine von drei Fahrten pro Stunde von Bonn kommend bereits in Meindorf enden müsste. Gegenüber dem heutigen Zustand würde dies für die stark nachgefragte Relation Bonn – Menden eine Verschlechterung vom 20-Minuten- auf einen 20/40-Minuten-Takt bedeuten. Zudem würde auch die Verbindung Menden - Siegburg weiterhin nur im schlecht merkbaren 20/40-Minuten-Takt und nicht wie empfohlen im 20-Minuten-Takt bedient werden. Der Anregung wird daher nicht gefolgt.
9.4	510	Reduzierung der Buisdorf betreffenden Taktdichte der Linie 510	Hennef, Siegburg	Auf Grundlage der vorliegenden Datenbasis ist eine Taktreduzierung derzeit nicht zu befürworten.
9.5	516/517	Die Linie 517 ist über den zukünftigen Umsteigepunkt Hangelar-Ost direkt zum nördlichen Niederberg zu führen, die Linie 516 dafür von Hangelar Ost über den südlichen Niederberg weiter in Richtung Schloss Birlinghoven.		Wegen der starken Schülerverkehrsströme auf der Linie 517 zwischen Großenbusch/Niederberg und der Grundschule Hangelar wird eine Modifizierung der Route nicht weiter verfolgt.
9.6	517	Routenoptimierung der Linie 517 in Menden durch die Burgstraße und Mittelstraße.		Die Routenoptimierung wird umgesetzt. Es wird darauf hingewiesen, dass das Schulzentrum Menden dann neu über die Haltestelle Menden Markt angegliedert wird. Von dort aus besteht eine sichere Fußwegverbindung.

9.7		Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Ortslage Birlinghoven sind verschiedene Ansatzpunkte zu prüfen:		
	538	Modifizierte Führung in Birlinghoven und Rauschendorf über die zentrale Haltestelle an der Pleistalstraße und die Schlossstraße.	Hennef, Königswinter, Bonn	Im Zusammenhang mit Anregungen aus Hennef, Königswinter und Bonn wird folgende Modifizierung des NVP-Konzepts empfohlen (s. auch 3.9, 4.15, 13.1): a) Verknüpfung der Linien 516 und 538 zu einer neuen Linie Hangelar - Birlinghoven - Rott - Hennef. Bedienung Mo-Fr 5:30 bis 18:30 Uhr alle 30', danach bis 21:30 Uhr alle 60', Sa 7:30 bis 21:30 Uhr alle 60' und So 9:30 bis 21:30 Uhr alle 120' b) Ausweitung der Linie 537 zwecks Kompensation der dann nicht mehr nach Bonn verkehrenden Linie 538. Die zentrale Haltestelle an der Pleistalstraße wird durch diese Linienführung weiter bedient. Fahrgäste von Birlinghoven nach Bonn müssen zwar umsteigen, haben aber ein wesentlich besseres Angebot als bislang vorgesehen (30' statt 60'-Takt und kürzere Reisezeiten). Die Umsetzung der Maßnahme ist nur als Gesamtpaket a)+b) möglich.
	608	Alternierende Führung einzelner Kurse bis Birlinghoven statt Schloss Birlinghoven	Bonn	Der Anregung wird nicht gefolgt. Alternierende Führungen sind bei Bonner Stadtlinien nicht vorgesehen. Zudem beträgt die Wendezeit der Linie 608 am Schloss Birlinghoven nur fünf Minuten. Daher wäre also eine Verlängerung bis Birlinghoven nur mit zusätzlichem Fahrzeugeinsatz und damit erhöhten Betriebskosten machbar.
	516	Verlängerung nach Birlinghoven statt Ramersdorf		Die Umsetzung erfolgt gemäß modifiziertem Konzept, s.o.
9.8	512	Einzelne Verlängerungen der Linie 512 in das Pleistal, abgestimmt auf die Schulzeiten		Derartige Zusatzfahrten sind in der Leistungsberechnung zur Linie 512 bereits enthalten.
9.9	512/535	Führung der Linie 512 im Spätverkehr über Mülldorf, alternativ Spätverkehr auf der Linie 535 bei gleichzeitiger Modifikation des Spätverkehrs auf der Linie 512	Siegburg, Königswinter	Eine Führung der Linie 512 über Mülldorf ist nicht zu empfehlen. Neben der Aufgabe des einheitlichen Linienweges wären nur „Zufallsanschlüsse“ auf die Linie 66 möglich, da die Linie in Siegburg an die S-Bahn von/nach Köln abgestimmt wird. Denkbar wäre jedoch, die 512 abends nach 21.30 Uhr nur noch bis Niederpleis zu führen und stattdessen das Angebot der Linie 535 bis gegen 0.30 Uhr auszudehnen. Die abendliche Anbindung von Siegburg nach Ittenbach und Thomasberg (Linie 512) wäre dabei über den Anschlussknoten Oberpleis nach wie vor gegeben, gleichzeitig wäre aber auch Oberpleis nach 21.30 Uhr von Siegburg aus erreichbar. Im Rahmen der detaillierten Erstellung der Fahrpläne wird diese Option geprüft.
9.10	538	Ausweitung der Linie 538 bis in die Abendstunden	Hennef	Es wird auf das modifizierte Konzept bzgl. der Linien 516 und 538 verwiesen (vgl. Punkt 9.7). Die Möglichkeit einer Abendbedienung ggf. unter Einbeziehung von Einrückern Richtung RSVG-Depot in Hennef wird im Rahmen der Detailplanung geprüft.
9.11		Es sind Lösungsmöglichkeiten für eine ÖPNV-Anbindung der Wohnorte Birlinghoven, Schmerbroich, Niederpleis und Buisdorf an den Friedhof in Niederpleis zu entwickeln.		Eine Anbindung des Friedhofs Niederpleis ist im herkömmlichen ÖPNV nicht darstellbar. Sollte die Stadt Sankt Augustin die Einführung eines AST-Verkehrs beschließen, kann die Relation damit bedient werden.

Der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises wird einschließlich der Effekte für die Stadt Siegburg zugestimmt. Es ist eine ausgewogene Berücksichtigung der jeweiligen Belange mit dem neuen Konzept zu erzielen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
10.1		Aufgrund welcher Annahme wurden die erwarteten TaxiBus-Betriebsleistungen ermittelt und durch welche Erhebung (Fahrgastzählungen, Fahrgastbefragungen etc.) können sie belegt werden.		Im TaxiBus-Verkehr werden nur einige der angebotenen Fahrten und diese auch nur auf Teilstrecken in Anspruch genommen. Zur Berechnung wurden vom Gutachter je Linie Erfahrungswerte sowohl für den Anteil der tatsächlich in Anspruch genommenen Fahrten als auch die durchschnittliche Fahrweiten angesetzt. Es wird auf den Erfahrungsbericht zur Umsetzung des TaxiBusses im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis verwiesen (s. TOP 4.1).
10.2		Wie hoch ist das Einsparpotential beim Taxi-Bus gegenüber klassischen Busleistungen tatsächlich, auch unter Berücksichtigung gleich hoher Personalkosten?		Wie auch der AST-Verkehr dient der TaxiBus nicht dazu, Kosten für eine einzelne Fahrt zu reduzieren. Seine Wirtschaftlichkeit kommt vielmehr dann zum Tragen, wenn mit ihm ein gewünschter Angebotsgrundstandard (z.B. 60-Minuten-Takt) hergestellt wird, aber nicht alle Fahrten abgerufen werden. Der Kostenvorteil zum Bus hängt dann davon ab, wieviele Fahrten tatsächlich nachgefragt werden. Dies ist von Linie zu Linie unterschiedlich. Personalkosten entstehen bei nicht abgerufenen Fahrten lediglich in der Dispositionszentrale, jedoch nicht für das Fahrpersonal. Es wird auf den Erfahrungsbericht zur Umsetzung des TaxiBusses im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis verwiesen (s. TOP 4.1).
10.3		Wie werden die durch das System "Taxi-Bus" entstehenden Kosten bei der ÖPNV-Umlage berücksichtigt?		Zur Ermittlung der ÖPNV-Umlage sollen ab 2011 die prognostizierten Fahrten (bzw. zukünftig die zuletzt erbrachte km-Leistung) angesetzt werden.
10.4	509	Der Halbstundentakt in den Morgenstunden soll unverändert erhalten bleiben.		Das Angebot ist aufgrund der Nachfrage überdimensioniert und ist daher anzupassen. An Schultagen bleibt gemäß aktueller Planung in Hinblick auf die Nachfrage jedoch eine der beiden heutigen Verstärkerfahrten erhalten.
10.5	509	Die Erschließung des Gewerbegebietes "Industriestraße" durch die Linie 509 soll schnellstmöglich umgesetzt werden.		Die Anbindung des Gewerbegebietes wird zurzeit im Rahmen einer Einzeluntersuchung in Zusammenarbeit mit der Stadt Siegburg untersucht.
10.6	576	Es wäre eine Verbesserung, wenn die Linie 576 teil- oder zeitweise an der Haltestelle "Franzhäuschen" statt über Lohmar weiter über die Zeithstraße geführt würde.	Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Much	Einer der drei neu konzipierten Äste der Linie 576 verkehrt als Schnellverbindung Siegburg - Much nur noch über die B56 bzw. Zeithstraße.
10.7	535	Die Busverbindung zwischen Oberpleis und dem ICE-Bahnhof muss erhalten bleiben, da es erfahrungsgemäß aus dieser Richtung viele Nutzer gibt. Daher erscheint die Beibehaltung der alten Strecke auch im Hinblick auf die Gesamtkosten richtig.	Königswinter, Sankt Augustin	Die Linie 535 verkehrt weiterhin zwischen Oberpleis und Siegburg. Lediglich auf dem Gebiet der Stadt Sankt Augustin wird die Linie über die Hennefer Straße zunächst nach Sankt Augustin-Mitte und weiter nach Siegburg geführt. Die Gesamtfahrzeit wird sich durch diese Linienwegänderung nicht erhöhen. Der neue Linienweg schafft allerdings geringere Gesamtkosten als der alte, da durch die Maßnahme in Sankt Augustin die schwach frequentierte Linie 508 gekürzt werden kann.

Der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises wird unter den nachfolgenden Änderungen zugestimmt.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
11.1	506/7/8	Zunächst soll der Status quo weiter erhalten bleiben. In einer Detailuntersuchung der Linien 506/507/508 unter Mitbetrachtung der Linie 505 ist das gesamte Liniengefüge einschließlich Fahrgastzahlen genauer zu betrachten. Mit der Detailuntersuchung ist nicht vor Sommer 2011 zu beginnen.		Der Rhein-Sieg-Kreis wird in Absprache mit der Stadt Troisdorf und in enger Zusammenarbeit mit der RSVG eine Detailuntersuchung durchführen.
11.2	551	Streichung der nachmittäglichen Taktverdichter bei Schließung der Bedienungslücken abends und sonntags.		Die Taktverdichter werden gestrichen und die abendlichen Bedienungslücken werden dafür geschlossen. Der Sonntagsverkehr wird dagegen nicht eingerichtet, da die Stadt Bonn diesem nur bei einer Umsetzung der verworfenen Linienführung über die Kennedybrücke zustimmt. Vergleiche auch Punkt 11.3.
11.3	551	Der veränderte Linienweg der 551 über die Kennedybrücke wird mit Verweis auf den gleichen Sachverhalt Anfang 2008 abgelehnt.	Bonn	Aufgrund der ablehnenden Haltung der Stadt Troisdorf und der RSVG wird der veränderte Linienweg nicht umgesetzt. Gemäß aktueller Erhebungsergebnisse hätten rund 600 Fahrgäste pro Tag von/nach Troisdorf Zeitvorteile in Höhe von ca. 8 Minuten. Dazu kommen 80 Troisdorfer Schüler (=160 potenzielle Fahrgäste), die Beueler Schulen besuchen und durch die neue Linienführung entweder deutlich schneller oder aber mit einem Umstieg weniger zu den Schulen fahren könnten. Demgegenüber stehen aktuell rund 150 Fahrgäste, die neu zusätzlich umsteigen müssten. Für Schüler in den Bonner Norden würde es weiterhin Direktfahrten geben.

Es wird erwartet, dass die u.g. Vorschläge umgesetzt werden. Die Gemeinde nimmt im Übrigen die Planung zustimmend zur Kenntnis.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
12.1	342/579	Linie 579 von Dreisel über Mauel nach Schladern, um das Industriegebiet Mauel weiter anzubinden (durch verkürzte Führung der 579 laut Nahverkehrsplan Abbindung vorgesehen). Zur weiteren Bedienung des heutigen Abschnittes stattdessen 342 über Schladern hinaus nach Dattenfeld verlängern		Die Anregung wird in modifizierter Form weiterverfolgt. Eine Verlängerung der Linie 342 würde jedoch ein zusätzliches Fahrzeug erfordern, da derzeit ein 60-Minuten-Umlauf ideal ausgenutzt wird. Aus diesem Grunde wird stattdessen empfohlen, die Linie 344 als TaxiBus von Rosbach über Mauel bis Schladern zu verlängern. Auf diese Weise kann der betroffene Bereich weiter bedient werden.
12.2	343/571	Verknüpfung der beiden geplanten Taxibuslinien Waldbröl - Leuscheid und Leuscheid - Herchen		Die TaxiBus-Linie 343 wird von der OVAG durch einen Subunternehmer aus Nümbrecht betrieben. Daher besteht bei einer Verknüpfung der Linien die Gefahr, dass bei TaxiBus-Bestellungen von/nach Herchen erhebliche Kosten für die Fahrzeugbereitstellung entstehen. Zweitens sind die Konzessionsinhaber der Linien unterschiedlich (343: OVAG, 571: RSVG). Drittens führt eine Verknüpfung der beiden Linien dazu, dass die Anschlüsse zum SPNV nur entweder in Rosbach oder in Herchen optimal abgestimmt werden können. Aus diesen Gründen wird eine Verknüpfung der beiden Linien nicht empfohlen.
12.3	344	Verlängerung von Rosbach bis Au		Im Sinne der Vermeidung von Parallelbetrieb AST/TaxiBus kann eine Umsetzung nicht befürwortet werden. Die Verlängerung würde Nachfrage vom AST-Verkehr abziehen, der für Ortslagen wie Dahlhausen und Ehrenhausen aber parallel dazu weiter aufrecht erhalten werden müsste. Stattdessen wird für die Linie 344 eine Verlängerung über Mauel nach Schladern (vgl. Punkt 12.1) vorgeschlagen.

Vorbehaltlich der Zustimmung der politischen Gremien werden nachfolgende Anregungen vorgetragen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
13.1	516	Die Verknüpfung der Linie 516 mit der SWB-Linie 636 kann zurzeit noch nicht abschließend bewertet werden, da derzeit auch andere Veränderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember im Stadtgebiet Bonn noch nicht ausgeschlossen sind.		Im Zusammenhang mit Anregungen aus Sankt Augustin, Hennef und Königswinter wird folgende Modifizierung des NVP-Konzepts empfohlen (s. auch 3.9, 4.15, 9.7): a) Verknüpfung der Linien 516 und 538 zu einer neuen Linie Hangelar - Birlinghoven - Hennef. b) Ausweitung der Linie 537 zwecks Kompensation der dann nicht mehr nach Bonn verkehrenden Linie 538. Taktangebot: Mo-Fr 5:30 bis 20:30 Uhr alle 30', Mo-Fr 20:30 bis 0:30 Uhr, Sa 7:30 bis 0:30 und So 9:30 bis 0:30 Uhr alle 60', bei Nachfrage außerdem frühere Fahrten entsprechend Status Quo. Die Umsetzung der Maßnahme ist nur als Gesamtpaket a)+b) möglich. Eine Verknüpfung der 516 mit der 636 ist dann nicht mehr erforderlich (und auch nicht mehr möglich).
13.2	529	Die Reduzierung des 15'-Taktes wird als erster Schritt zum Abbau von Parallelverkehr zur Linie 66 begrüßt. Ziel ist jedoch eine konsequente Ausrichtung als Zubringer zur Linie 66 und Abbindung in Sankt Augustin oder Vilich-Müldorf (als Kompromiss).	Hennef, Sankt Augustin	Die Abbindung der Linie 529 wird von Hennef, Sankt Augustin und der RSVG abgelehnt. Am Knotenpunkt Sankt Augustin Markt ist heute kein barrierefreies Umsteigen möglich. Eine Abbindung in Vilich-Müldorf wiederum würde dazu führen, dass die Linie ab Sankt Augustin Markt ohne eigene Erschließungswirkung parallel zur Linie 66 fahren würde, um dann aber kurz vor potenziellen Zielpunkten (Beuel, Pützchen) abgebunden zu werden. Daher wird vorgeschlagen - unter den gegebenen Rahmenbedingungen - die Durchbindung nach Bonn Hbf beizubehalten.
13.3	537/538	Konsequente Vertaktung zum 30'-Takt bzw. 60'-Takt am Sonntag und abends		Eine konsequente Vertaktung entspricht den Vorgaben der Verwaltung. Die Neukonzeption gemäß 13.1 erleichtert dabei die Vertaktung.
13.4	537/538	Sonntagabends nach 21.30 Uhr ist auf der Linie 537 ein Stundentakt notwendig, da die Linie 538 dann nicht fährt		Bei Umsetzung des modifizierten Konzepts gemäß 13.1 wird der Stundentakt auch sonntagabends beibehalten.
13.5	537/538	Zusatzfahrten für den Schülerverkehr sollen je nach Bedarf ab Pützchen Schule bzw. Gesamtschule Beuel fahren		Die Anregung wird berücksichtigt.
13.6	540/640	Die Zusammenfassung der beiden Linien zu einer Linie im 20-Minutentakt wird begrüßt. Aufgrund der Nummernsystematik im Raum Bonn/Rhein-Sieg sollte die Liniennummer 540 für die zusammengefasste Linie 540/640 Bonn - Siegburg verwendet werden.	Sankt Augustin, Siegburg	Die Anregung wird berücksichtigt.
13.7	541	Entfall der Linie in Holtorf bedingt die Einrichtung eines E-Wagens. Der neuen Linienführung wird unter der Voraussetzung zugestimmt, wenn der Stadt Bonn in der Summe keine Zusatzkosten entstehen.		Nach aktuellem Planungsstand werden in der Summe auf Bonner Stadtgebiet keine Zusatzkosten, erwartet.

13.8	551	Der Reduzierung des zwischen 18:00 Uhr und 19:30 Uhr angebotenen 15'-Taktes auf 30'-Takt zugunsten zusätzlicher Fahrten zwischen 21:00 Uhr und 23:00 Uhr wird zugestimmt. Weiterhin wird jedoch eine Führung der Linie über Beuel für sinnvoll gehalten. Es wird vorgeschlagen, gemeinsam eine genauere Analyse unter Berücksichtigung eventuell zusätzlich durch die Beschleunigung zu gewinnende Fahrgäste durchzuführen		Eine gemeinsame Potenzialanalyse wird erstellt, um weitere Argumente für bzw. gegen eine Linienwegveränderung zu sammeln.
13.9	551	Die Ausweitung der Betriebszeit der Linie 551 auf Sonn- und Feiertage ist nur dann möglich, wenn diese für die Stadt Bonn kostenneutral erfolgen kann.		Wegen der Beibehaltung der bisherigen Linienführung und damit nicht umsetzbarer Reduzierung der Kilometerleistung auf Bonner Stadtgebiet wird der Sonntagsverkehr nicht eingeführt.

Die nachfolgenden Anregungen erfolgen auf der Grundlage des aktuell gültigen Nahverkehrsplanes für den Oberbergischen Kreis.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
14.1		Angebotsausweitungen im grenzüberschreitenden Verkehr können grundsätzlich nicht mitfinanziert werden.		Angebotsausweitungen im grenzüberschreitenden Verkehr sind zur Herstellung der Planungsziele im Rhein-Sieg-Kreis nicht erforderlich. Taktverdichtungen werden nur auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises vorgenommen.
14.2	342	Die wesentliche Verknüpfung der Linie 342 mit der Schiene erfolgt in Schladern.		Die Verknüpfung in Schladern wird beibehalten.
14.3	579	Es wird angeregt, die neue Linie 579b im Hinblick auf die Schüler aus Waldbröl in Schladern mit der Linie 342 zu verknüpfen.	Eitorf, Windeck	Die Linie 579 ist primär auf den RE 9 in Eitorf und die S 12 in Herchen ausgerichtet, die Linie 342 auf den RE 9 in Schladern. In Schladern ergibt sich dadurch zwischen den beiden Buslinien automatisch ca. 15-20 Minuten Wartezeit. Verkürzte Übergänge werden nicht empfohlen, da dann o.g. Bahnanschlüsse wegfallen würden.
14.4	319	Die Beibehaltung des Status quo wird begrüßt.		
14.5	530/531	Die Abstimmung/Vertaktung der Linien 530 und 531 im Korridor Hennef - Ruppichteroth wird begrüßt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Angebotsausweitung im Abendverkehr auf den Korridor Hennef - Ruppichteroth bezieht.		Die Ausweitung des Abendangebotes wird auf den Abschnitt Hennef - Ruppichteroth beschränkt. Insgesamt sieht die Planung vor, dass das Angebot auf dem Gebiet des Oberbergischen Kreises mengenmäßig unverändert bleibt. Vgl. hierzu außerdem Punkt 14.1 und 3.6.

Sofern keine Veränderungen bzw. Kürzungen im Angebot vorgesehen sind, werden keine Bedenken/Anregungen vorgetragen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
15.1	562	Gegen die Schließung von Taktlücken an Sonn- und Feiertagen bestehen dann keine Bedenken, wenn dies auf rheinland-pfälzischer Seite kostenneutral möglich ist.		Das Verkehrsunternehmen Martin Becker prüft, ob die Taktverdichtung ohne zusätzliche Kosten bis in den Kreis Neuwied geführt werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die zusätzlichen Fahrten nur auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises verkehren.

16 Kreis Altenkirchen

Grundsätzlich besteht die Vorgabe, dass im Landkreis Altenkirchen öffentliche Linienverkehre kommerziell (eigenwirtschaftlich) betrieben werden.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
16.1	523	Die Überlegungen der Firma Martin Becker, die Linie 523 auszuweiten, sollten in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes einfließen.	Hennef	Gegen eine Ausweitung bestehen keine Bedenken, sofern für den Rhein-Sieg-Kreis dadurch wie in der Abstimmung angekündigt keine Zusatzkosten entstehen. Verwiesen wird auf die angestrebte optimierte Vertaktung der Linie 522, an die die Linie 523 in Uckerath anschließen würde.

17 Stadt Köln

Es werden zum untersuchten Teilraum keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.

18 Rheinisch Bergischer Kreis

Es ist beabsichtigt, den Entwurf der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises am 16.06.2010 im Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises beraten zu lassen. Die nachfolgende Anregung sind das Ergebnis eines Gespräches der beiden Verwaltungen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
18.1	554	Bezüglich der vorgeschlagenen gemeinsamen TaxiBus-Verbindung wird die Bereitschaft signalisiert, im Bedarfsfall Möglichkeiten des Einsatzes zu prüfen. Dies ist jedoch an die Disposition durch die RVK gebunden. Hinsichtlich der finanziellen Mehraufwendungen für den Rheinsch-Bergischen Kreis ist die Beteiligung der örtlichen Kreispolitik erforderlich. Aus der Sicht des Kreises kann eine Abrechnung nur entsprechend der jeweiligen TaxiBus-Benutzer im Rhein-Sieg-Kreis bzw. Rheinisch-Bergischen Kreis erfolgen.		Siehe Punkt 5.3. Die Prüfung eines TaxiBus-Einsatzes erfolgt im Jahr 2011.

Zur 2. Fortschreibung werden folgende Anregungen vorgetragen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
19.1	516	Der Linienabschnitt zwischen Schloss Birlinghoven und Ramersdorf ist intensiv mit der Stadt Bonn abzustimmen. Es muss eine fahrgastfreundliche und wirtschaftliche Lösung gefunden werden. Die Konzession verbleibt bei der SWB.		Im Zusammenhang mit Anregungen aus Bonn, Sankt Augustin, Hennef und Königswinter wird die Verknüpfung der Linien 516 und 636 nicht mehr weiter verfolgt (s. auch 3.9, 4.15, 9.7, 13.1). Eine Abstimmung ist damit nicht mehr erforderlich.
19.2	537	Keine Bedenken.		Es wird auf das neue Konzept bzgl. der Linien 537 und 538 verwiesen (s. auch 3.9, 4.15, 9.7, 13.1). Auf Bonner Gebiet wird dabei die im bisherigen NVP-Entwurf vorgesehene Funktion der Linie 538 von der ausgeweiteten Linie 537 mit übernommen.
19.3	538	Keine Bedenken.		Siehe Punkt 19.2.
19.4	540	Keine Bedenken.		
19.5	541	Siehe Punkt 13.7. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass ca. 170 Schüler aus Königswinter das Ernst-Kalkuhl-Gymnasium besuchen. Viele dieser Schüler konnten die Schule bislang umsteigefrei erreichen. Ca. 80 Schüler, die das Kardinal-Frings-Gymnasium besuchen, müssen ggf. ein zweites Mal umsteigen.		Es wird darauf hingewiesen, dass das Kardinal-Frings-Gymnasium aus dem Bergbereich Königswinter weiterhin mit einem Umstieg am Konrad-Adenauer Platz oder aber mit einem ca. 500 m langen Fußweg von der Straßenbahnlinie 62 erreichbar bleibt.
19.6	551	Keine Bedenken.		Die Veränderung des Linienweges wird nicht mehr weiter verfolgt. Vgl. Punkt 11.3.
19.7	640	Der Wegfall der Haltestellen "Otto-von-Guericke-Straße" und "Einsteinstraße" ist vertretbar, da nur wenige Fahrgäste betroffen sind. Für diese Fahrgäste liegt die Haltestelle "Obermenden" in zumutbarer Entfernung.		Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die beiden genannten Haltestellen heute nur sporadisch von einzelnen Fahrten der Linie 640 bedient werden, gemäß NVP aber in Zukunft regelmäßig von der Linie 517 angefahren werden.

Zur 2. Fortschreibung werden folgende Anregungen vorgetragen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
20.1		Die grenzüberschreitenden Fahrten der Linie 522, 536, 562 und 564 sind auf die Bedürfnisse der Verbandsgemeinde Asbach abgestimmt. Änderungen erfolgen in Abstimmung mit der RSVG.		
20.2	565	Das Angebot bleibt unverändert.		
20.3	523	Das Fahrtenangebot wird zurzeit überarbeitet. Im Fahrplanentwurf sind 6 Fahrten nach Uckerath und 5 Rückfahrten vorgesehen.		Siehe Punkt 16.1.

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
21.1	579	Es sollte der Hinweis erfolgen, dass bei der Fahrplanerstellung der Linie 579b auf Anschluss für die Schüler aus Waldbröl, die mit der Linie 342 in Schladern ankommen, geachtet werden.		Die Linie 579 ist primär auf den RE 9 in Eitorf und die S 12 in Herchen ausgerichtet, die Linie 342 auf den RE 9 in Schladern. In Schladern ergibt sich dadurch zwischen den beiden Buslinien automatisch ca. 15-20 Minuten Wartezeit. Verkürzte Übergänge werden nicht empfohlen, da dann o.g. Bahnanschlüsse wegfallen würden.
21.2	319	Der Status quo ist fortzuschreiben.		
21.3	342,344	Es wird darauf hingewiesen, dass die empfohlenen Betriebszeitfenster und Taktfolgen im Rahmen des bestehenden Leistungsvolumens nicht zusätzliche Verkehre für den Oberbergischen Kreis, und damit zusätzliche Kosten nach sich ziehen sollen.		Ziel der Planung ist es, ein Optimierungsszenario mit systematisierten Linienstrukturen (starke Hauptachsen und erschließende Nebenachsen) und flächendeckenden Mindeststandards anzustreben. Das vorhandene Fahrtenangebot soll dannach kreisweit möglichst leistungs-/ kostenneutral neu strukturiert werden. Im Rahmen der Fahrplanerstellung wird darauf geachtet, dass auf dem Gebiet des Oberbergischen Kreises keine Mehrleistungen entstehen. Die Fahrplangestaltung wird diesbezüglich mit dem Oberbergischen Kreis bzw. mit der OVAG abgestimmt.

Zur 2. Fortschreibung werden folgende Anregungen vorgetragen.

Nr.	Linie	Anregungen	andere Betroffene	Vorschlag der Verwaltung
22.1		Den im Nahverkehrsplanentwurf dargestellten Rahmenvorgaben für die Linien 560, 562, 566, 533, 564, 532, 528, 535, 512, 526, 534, 506, 543, 554, 558, 575, 579, 502, 509, 511, 556, 508, 640 wird gefolgt.		
22.2	570	Dem Konzept wird gefolgt. Die notwendigen Fahrten für die Schülerbeförderung müssen durch Verstärkerfahrten weiterhin ergänzt werden.		
22.3	571	Dem Konzept wird gefolgt. Der Abbau des Parallelverkehrs zwischen Eitorf und Herchen ist sinnvoll.		
22.4	573	Dem Konzept wird gefolgt. Ob eine Integration des parallelen freigestellten Schülerverkehrs sinnvoll ist, erscheint zumindest fraglich, da erstens zusätzliche Fahrten eingerichtet werden müssten und zweitens mit dem vorgeschlagenen Linienweg nicht alle Schulen bedient werden können.		Im Rahmen der Fahrplanarbeiten werden die Möglichkeiten der Integration des derzeit freigestellten Schülerverkehrs in Abstimmung der RSVG mit der Gemeinde Eitorf geprüft.
22.5	579	Dem Konzept wird gefolgt. Die Einstellung des Parallelverkehrs zwischen Schladern und Rosbach ist sinnvoll.		
22.6	508	Die Nichtbedienung des Abschnitts Sankt Augustin-Markt bis Dambroich durch die Linie 508 ist betrieblich sinnvoll.		
22.7	510	Die Aufteilung der Linie 510 in zwei unterschiedliche Linien würde aus der Sicht der RSVG zu großen Verwirrungen führen und keinen nennenswerten Nutzen bringen. Auf die nicht zu unterschätzenden Kosten für die Umstellung (Infrastruktur, Haltestellen etc.) wird ausdrücklich hingewiesen.		Im aktuellen Stand verkehren ab dem zentralen Verknüpfungspunkt Siegburg durchlaufende Fahrten beider Richtungen der Linie 510 mit der Zielbeschilderung "Hennef". Auf Fahrten beider Richtungen finden sich dabei Zwischenzielergänzungen auch von Orten, die bereits im vorhergehenden Linienlauf abgefahren wurden. Eine schnelle und eindeutige Orientierung ist daher für Ortsunkundige nicht möglich. Zudem fahren bereits heute nur 10% aller Fahrten in Siegburg ohne Standzeit durch, 31% der Fahrten besitzen eine Standzeit von zwei Minuten. Zusammengenommen mehr als die Hälfte der Fahrten haben jedoch Standzeiten von 5 bis 7 Minuten (35%) bzw. beginnen oder enden in Siegburg (24%). Eine Aufteilung in zwei Linien entspricht daher durchaus auch dem heutigen Angebot. Verwiesen wird auf die Anregung bzw. den Beschluss zur Aufteilung seitens der Stadt Hennef. Die Verwaltung regt daher weiter eine Aufteilung an.

22.8	522/523	Die Beibehaltung des Status quo wird gefolgt. Eine konsequente Vertaktung kann aber wegen Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung nicht durchgängig erfolgen.		Ziel bleibt ein möglichst reiner Taktverkehr. Einzelne Taktabweichungen zur Berücksichtigung der Schulzeiten sind dabei nicht ausgeschlossen. Umfang und Notwendigkeit dieser Abweichung im Wechselspiel mit ggf. ebenfalls notwendigen Schülerzusatzfahrten sind in der Detailplanung festzulegen.
22.9	524	Die vorgesehene konsequente Vertaktung bedeutet, dass zusätzliche Fahrten eingerichtet werden müssen. Dies führt zu Mehrleistungen.		Zur Schließung von Taktlücken sieht der Nahverkehrsplan Mehrleistungen ausdrücklich vor.
22.10	525	Dem Konzept wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass alle für die ordnungsgemäße Beförderung der Schüler bisher notwendigen Fahrten auch weiterhin über die jetzigen Linienwege erhalten bleiben. Ob das größere Fahrgastpotential wirklich auf dem Linienweg über Frohnhardt zu erwarten ist, wird bezweifelt.		Mit der Einrichtung des Taktknotens Oberpleis werden die Linien 525 und 536 zeitgleich den ZOB Oberpleis verlassen. Dies bedeutet, dass bei einer Führung der Linie 525 weiterhin über Berghausen diese im Konvoi mit der 536 zwischen Oberpleis und Berghausen fahren und damit für Fahrgäste keinen Nutzen bringen würde. Dem gegenüber stehen jedoch die dann nicht angebunden Einwohner von Frohnhardt. Zudem würde die Führung der Linie 525 über Berghausen den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erfordern, da nur über Frohnhardt ein schlanker 60-Minuten-Umlauf mit kurzen Wendezeiten möglich ist. Aus diesen Gründen wird an der Führung über Frohnhardt festgehalten.
22.11	529	Dem Konzept wird gefolgt. Der Abbau des 15'-Taktes in der Nachmittagslage erscheint sinnvoll.		Abgesehen von den für den Schülerverkehr notwendigen Fahrten ist der Abbau des 15'-Taktes aus Sicht der Verwaltung auch in der Morgenlage sinnvoll, um die Zahl der benötigten Fahrzeuge zu senken. Es wird darauf hingewiesen, dass der fahrgaststarke Linienabschnitt Niederpleis - Sankt Augustin Markt (- Anschluss auf die Linie 66 nach Bonn) in Zukunft auch neu von der Linie 517 angefahren wird.
22.12	530	Die bisherige Taktung sollte erhalten bleiben, da die veränderte Linienführung der Linie 531 nicht empfohlen wird.		Siehe Punkt 8.1 und 22.13.
22.13	531	Es wird die Beibehaltung des Status quo empfohlen, da sich der derzeitige Linienweg bewährt hat und von den Fahrgästen akzeptiert wird.		Der Anregung wird nicht gefolgt. Folgende Verbesserungen können bei einer Beibehaltung des Status Quo nicht umgesetzt werden: 1) Herstellung der Verbindung Ruppichterath - Winterscheid (von der Gemeinde Ruppichterath nachdrücklich begrüßt). 2) ganztägiger systematischer 30-Minuten-Takt Hennef - Ruppichterath durch Abstimmung der Linien 530 (über Brölecke) und 531 (über Winterscheid). 3) Beschleunigung der Verbindung Hennef - Winterscheid um ca. 10 Minuten durch Wegfall der heutigen Schleifenfahrt, gleichzeitig Optimierung der Anschlussbeziehung zum SPNV. Der aktuelle Linienweg ist hinsichtlich der Fahrgastnachfrage zudem nicht tragbar (pro Fahrt im Schnitt 1,2 Einsteiger an allen Haltestellen zwischen einschl. Winterscheidermühle und Hatterscheid Abzw). Ein Entschluss zur Beibehaltung der Linienführung im Status Quo müsste daher zwangsläufig die Untersuchung von Angebotsausdünnungen beinhalten. Aus diesen Gründen hält die Verwaltung am NVP-Konzept fest. Siehe außerdem Punkt 8.1.

22.14	538/516	Gegen eine Zusammenlegung der Linien 516 und 538 zu einer Linie mit Endpunkt Hangelar-Ost bestehen keine Bedenken. Zu beachten ist, dass Fahrgäste aus dem Bereichen Söven, Rott, Dambroich, Birlinghoven und Niederberg nicht mehr umsteigefrei nach Bonn gelangen können. Zudem sind deutliche Einnahmeverluste wegen des Wegfalls der fahrgaststarken innerörtlichen Bedienung von Bonn zu erwarten. Dieses gilt ebenfalls für die aus dem Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn ein- und auspendelnden Fahrgäste. Die Höhe dieser Einnahmeausfälle wird derzeit noch berechnet. Das dem Vorschlag des Gutachters zugrunde liegende Fahrgastaufkommen konnte durch eine aktuelle Zählung nicht bestätigt werden. Vielmehr ergibt sich ein höheres Fahrgastpotential. Die Zählergebnisse liegen dem Aufgabenträger vor. Für die Zusammenlegung der beiden Linien spricht, dass dann ganztägig eine Verbindung sowohl zwischen Hennef und dem Fraunhofer-Institut wie auch zwischen Hangelar und Fraunhofer-Institut besteht.		Dem Umsteigevorgang stehen für die betroffenen Fahrgäste - ca. 50 Fahrgäste pro Tag - Fahrzeitverkürzungen in Höhe von ca. 5 Minuten sowie ein dichter Takt (Mo-Fr tagsüber 30' statt 60'-Takt) gegenüber. Insgesamt wird damit ein attraktiveres Angebot ermöglicht. Aus Sicht der Verwaltung bestätigt die Fahrgastzählung der RSVG das dem Vorschlag zugrunde liegende Fahrgastaufkommen. Die höheren Zahlen der RSVG erklären sich dadurch, dass grenzüberschreitende Fahrgäste mitgezählt wurden, die auch auf anderem Wege ihr Ziel umsteigefrei erreichen können (Fahrgäste von Bonn-Zentrum nach Schloss Birlinghoven und Hoholz mit der Linie 608, Fahrgäste von Bonn-Zentrum nach Hennef-Zentrum und Geistingen mit der Linie 529).
22.15	578	Dem Konzept wird gefolgt. Die Einrichtung eines sauberen Taktverkehrs ist aufgrund der zu berücksichtigenden Schulzeiten nicht möglich.		Ziel bleibt ein möglichst reiner Taktverkehr. Einzelne Taktabweichungen zur Berücksichtigung der Schulzeiten sind dabei nicht ausgeschlossen. Umfang und Notwendigkeit dieser Abweichung im Wechselspiel mit ggf. ebenfalls notwendigen Schülerzusatzfahrten sind in der Detailplanung festzulegen.

22.16	520/521	Der Linientrennung wird zugestimmt. Bzgl. der Linienführung wird die Führung über die Friedensstraße befürwortet. Die vom Gutachter vorgeschlagene Taktverdichtung von 30'Takt auf 20'Takt führen zu 103.700 km zusätzlich pro Jahr. Alternativ wäre eine Abbindung der Linie 520 am Bahnhof Niederdollendorf denkbar. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Linie konsequent abgebunden wird. Die Schülerbeförderung zum und vom CJD würde mittels Umstieg von und auf die Linie 66 erfolgen. Hierdurch ergeben sich gegenüber dem Vorschlag des Gutachters ca. 90.000 km Einsparung, somit lediglich 13.700 km zusätzlich gegenüber dem heutigen Zustand.		Zur Verbesserung der Pünktlichkeit ist die Führung über die Friedensstraße (statt über den Bahnübergang Niederdollendorf) erforderlich. Alternativ schlägt die Verwaltung ebenfalls eine Abbindung am Bahnhof Niederdollendorf vor. Siehe auch Punkt 4.9. Ob einzelne Schülerzusatzfahrten von/bis Schulzentrum fahren können, ist in der Detailplanung festzulegen.
22.17	541	Dem Konzept wird grundsätzlich aus betrieblicher Sicht zugestimmt. Auf den angespannten Parkdruck im Bereich Langemarkstraße wird hingewiesen. Hier sind markierungstechnische bzw. beschilderungstechnische Maßnahmen zu treffen. Da die Linie an der Haltestelle Oberkassel-Süd auf die Anbindung in und aus Bonn gerichtet ist, wird eine kurze Umsteigezeit am Bahnhof Königswinter auf die RE 8 und RB 27 je nach Lage der Zugfahrzeiten sehr schwierig.		Die Anschlüsse am Bahnhof Königswinter besitzen aus Sicht der Verwaltung gegenüber dem Anschlussknoten Oberpleis und den Übergängen zur Stadtbahn nur eine geringe Bedeutung. Aufgrund der großräumigen Führung der Linie 541 weit nach Norden ausgreifend und dann südlich nach Königswinter zurück wären SPNV-Anschlüsse auf dieser Linie generell nur für Fahrten von und nach Koblenz sinnvoll, in dieser Richtung sind jedoch die Fahrgastpotenziale vergleichsweise gering. SPNV-Anschlüsse aus dem Raum Stieldorf/Vinxel von und nach Köln sind durch die Linie 537 am Beueler Bahnhof besser herstellbar.
22.18	536	Die neue Aufteilung der bestehenden Linie 536 in zwei Linien wird in Frage gestellt, da dieses nach Einschätzung der RSVG zur Verwirrung der Landesgrenzen überschreitenden Fahrgäste führt.		Die lokal in Königswinter verkehrenden Fahrten bedienen 17 Haltestellen, die grenzüberschreitenden durchgehenden Fahrten 29. Davon sind nur 5 Haltestellen identisch, dazwischen bedienen beide Teillinien völlig unterschiedliche Wege. Insofern hält die Verwaltung an der Einschätzung fest, dass die Aufteilung in zwei klare Linienwege der besseren Orientierung der Fahrgäste dient und regt diese weiterhin an.
22.19	537	Dem Konzept wird insgesamt zugestimmt. Bezüglich des Rundumanschlusses am Knoten Oberpleis wird darauf verwiesen, dass der Busbahnhof dafür eine angemessene Fläche aufweisen muss.		Die bestehende Platzsituation im Busbahnhof Oberpleis lässt den Rundumanschluss zu. Die Stadt Königswinter wurde darauf hingewiesen, dass im Falle der diskutierten Reduzierung der Halteplätze der Rundumanschluss jedoch nicht mehr möglich wäre. In der weiteren Abstimmung wird seitens der Verwaltung versucht, eine tragfähige Kompromisslösung zu finden (z.B. Auslagerung von Bus-Pausenplätzen).

22.20	556	Die vorgeschlagene Systematisierung der Taktstruktur ist entgegen des Vorschlags nicht im Rahmen des derzeitigen Leistungsvolumens möglich. Es ergeben sich vielmehr Mehrleistungen in Höhe von 19.038 Kilometer pro Jahr.		Die notwendigen Zusatzkilometer sind in der Vorlage beziffert. Sie sind zur Schließung von bestehenden Taktlücken notwendig.
22.21	557	Die vorgesehene Streichung der Spätfahrten - derzeit 22.15 Uhr und 23.15 Uhr ab Siegburg bzw. 2.10 Uhr ab Siegburg an Wochenenden - wird sehr kritisch gesehen, da erfahrungsgemäß mehr als 8 Fahrgäste pro Fahrt befördert werden.		Die Betriebszeiten wurden in der Vorlage vom 19.01.2010 fehlerhaft angegeben. Vorgesehen ist gemäß NVP montags bis samstags ein 60'-Takt und sonntags ein 120'-Takt bis ca. 0:30 Uhr. Umfang und Zuständigkeit späterer Fahrten (bisher bezahlte Leistung der Stadt Lohmar) sind in der Feinplanung festzulegen.
22.22	576	Dem Konzeptvorschlag zur Linie 576 in drei Linienästen sowie einer neuen TaxiBusLinie Seelscheid - Scheid - Much - Marienfeld wird zugestimmt. Eine saubere Vertaktung der einzelnen Linienäste ist aufgrund herzustellender Anschlusssicherungen im Schülerverkehr nicht möglich.		Ziel bleibt ein möglichst reiner Taktverkehr. Einzelne Taktabweichungen zur Berücksichtigung der Schulzeiten sind dabei nicht ausgeschlossen. Umfang und Notwendigkeit dieser Abweichung im Wechselspiel mit ggf. ebenfalls notwendigen Schülerzusatzfahrten sind in der Detailplanung festzulegen.
22.23	577	Eine systematische Vertaktung im Rahmen des heutigen Leistungsangebotes ist nicht möglich. Vielmehr würden hierdurch 28.783 Kilometer Mehrleistung entstehen.		Der diesbezügliche Verweis in der Vorlage bezieht sich auf das Gesamtkonstrukt der teilweise parallelen Linien 576 und 577. Mehrleistungen auf der Linie 577 stehen Minderleistungen auf der Linie 576 entgegen, so dass sich in der Summe eine annähernd gleiche Kilometerleistung wie heute ergibt. Ziel ist auf beiden Linien das Angebot eines möglichst systematischen Taktfahrplans zzgl. notwendiger Schulfahrten.
22.24	578	Dem Konzept kann gefolgt werden. Die Einrichtung eines sauberen Taktes ist aufgrund der zu berücksichtigenden Schulzeiten nicht möglich.		Ziel bleibt ein möglichst reiner Taktverkehr. Einzelne Taktabweichungen zur Berücksichtigung der Schulzeiten sind dabei nicht ausgeschlossen. Umfang und Notwendigkeit dieser Abweichung im Wechselspiel mit ggf. ebenfalls notwendigen Schülerzusatzfahrten sind in der Detailplanung festzulegen.
22.26	535	Dem Konzept wird zugestimmt. Ein abschnittsweise stattfindender Parallelverkehr der Linie 535 zur Stadtbahnlinie 66 kann konzessionsrechtliche Einwendungen nach sich ziehen. Dem kann jedoch mit einer Schleifenfahrt über Niederpleis Eibenweg/Engelsgraben begegnet werden. Bei Realisierung dieses Vorschlags könnte der vorgeschlagene 20-Minutentakt auf der Linie 512 noch einmal hinterfragt und Kosten gemindert werden.		Die Verwaltung erwartet keine konzessionsrechtlichen Einwendungen, da sie den neuen Linienweg als Aufgabenträger im Nahverkehrsplan festschreiben wird und in der Abstimmung keine Bedenken seitens der SWB/SSB als Betreiber der Linie 66 geäußert wurden. Es handelt sich um den typischen Fall einer Linienführung zu einem übergeordneten ÖPNV-Knoten, was im finalen Knotenzulauf zwangsweise zu Parallelführungen mit anderen Linien führt. Als "Rückfallebene" kommt die Schleifenfahrt ggf. in Betracht. Durch die veränderte Linienführung würde sich jedoch die Fahrzeit der Relation Siegburg - Oberpleis gegenüber dem Status Quo verlängern. Ein gleichzeitiger Verzicht auf den 20-Minuten-Takt der Linie 512 wird nicht empfohlen, da dies eine systematische Abstimmung der Relation Niederpleis - Siegburg auf die S12 erheblich erschwert.

22.27	517	Unter Einbeziehung der Leistungen der Linien 513, 514, 517, 518 und 540 wird dem Konzept der neuen Linie 517 im 60'-Takt je Richtung betrieblich zugestimmt. Montag bis Freitag muss die Linie an Schultagen außerhalb der Taktlagen für den Schülerverkehr verdichtet werden. Nur so können auch unangemessen lange Wartezeiten vermieden werden.		Über den 60'-Takt hinausgehende Fahrten sind in der Leistungsberechnung der Verwaltung bereits enthalten. Der aktuelle Planungsstand sieht an Schultagen zwei Fahrten pro Stunde in den Zeitlagen zwischen 7:30 und 8:30 morgens sowie zwischen 11:00 und 16:00 Uhr nachmittags vor.
22.28		Dem Vorschlag, im Verlauf der NVP-Periode eine Detailanalyse für die Linien 506, 507 und 508 zu erstellen, wird unterstützt.		
22.29	551	Der geänderte Linienweg der Linie 551 über die Kennedybrücke wird aus Kostengründen abgelehnt. Es entstünden Mindereinnahmen in Höhe von 100.643 €. Den Änderungsvorschlägen zum Fahrplan wird zugestimmt.		Siehe Punkt 11.2 und 11.3. Der Sonntagsverkehr wird bei einer Beibehaltung des bisherigen Linienweges jedoch nicht eingerichtet. Die Umschichtung von nachmittäglichen Leistungen in die Abendstunden wird umgesetzt.
22.30		Sofern das Konzept umgesetzt wird, ergibt sich ein Mehrbedarf von sechs Linienbussen in der Verkehrsspitze. Diese Zahl wurde sorgfältig unter Hinterlegung der vorgeschlagenen Taktfahrpläne mit den zusätzlichen Fahrzeugen für die Bewältigung der Schülerverkehre ermittelt. Unter Berücksichtigung des Alternativvorschlags zur Linie 520 verringert sich der Mehrbedarf auf fünf Busse. Bei einem Mehrbedarf von sechs Bussen ergeben sich Mehrkosten in Höhe von 90.000 € pro Jahr, bei fünf Bussen von 75.000€ pro Jahr.		Ob und wie viele zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sind kann die Verwaltung derzeit nicht beurteilen.
22.31		Unter der Voraussetzung, dass 40% der angebotenen TaxiBus-Leistung in Anspruch genommen wird ergeben sich anhand von Nachfragen bei der RVK sowie aufgrund hausinterner Erfahrungen Kosten in Höhe von ca. 419.000 € pro Jahr, sowie den Kosten für die TaxiBus-Zentrale mit ca. 150.000 €/Jahr und 50.000 € für die Software. Hinzukommen für zusätzliche Busleistungen ca. 774.000 € pro Jahr.		Die Verwaltung weist darauf hin, dass die genannten Werte ausschließlich die zusätzlichen Betriebskosten umfassen. Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind in der RSVG-Kalkulation dagegen nicht berücksichtigt. Mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans wird jedoch die Strategie verfolgt, durch ein besseres Angebot auch neue Fahrgäste zu gewinnen, ansonsten wären die Maßnahmen gegenstandslos. Bezüglich der Kosten des TaxiBus ist zu vermerken, dass gegenläufig dazu erhebliche Einsparungen im AST-Verkehr zu erwarten sind (vgl. auch TOP 3.1). Insgesamt rechnet die Verwaltung aus diesen Gründen mit einer Mehrbelastung für den betroffenen rechtsrheinischen Raum (RSVG <u>und</u> OVAG-Leistungen) in Höhe insgesamt 726.000 € (321.000 € für Bus, 405.000 € für TaxiBus) <u>ohne</u> AST-Einsparungen.

22.32		Eine Realisierung aller Veränderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ist aufgrund der damit verbundenen, umfangreichen Vorbereitungen nicht möglich. Es ist daher zwischen Politik, Verwaltung und RSVG ein gestaffeltes Umsetzungskonzept abzustimmen.		
-------	--	---	--	--