Rhein-Sieg-Kreis
Nahverkehrsplan
2012 plus

:rhein-sieg-kreis

Version 2.1 – Juni 2016

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis

Der Landrat

Dezernat 5

Amt für Kreisentwicklung und Mobilität

Abteilung 61.1 – Mobilität und Verkehr

Versionen

Nr.	Datum	Änderungen
1.0	22.10.2012	Vorab-Exemplar zum Planungs- und Verkehrsausschuss vom 21.11.2012
1.1	26.03.2013	Redaktionelle Aktualisierungen
2.0	26.11.2015	Redaktionelle Aktualisierungen Konkretisierte Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV Konkretisierte Anforderungen zum Schülerverkehr Neues Kapitel zur ÖPNV-Haushaltsbefragung 2013 Neufassung des Kapitels „Lokale Angebotsverbesserungen“
2.1	13.06.2016	Einarbeitung der Ergebnisse des Abstimmungsverfahrens zur Version 2.0

Vorwort

Die Kreise und kreisfreie Städte sind Aufgabenträger für den kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und haben die Pflicht, den Nahverkehrsplan aufzustellen und ihn fortzuschreiben.

Der nunmehr dritte Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises steht unter dem Planungsleitsatz der „Optimierung". Dabei geht es um das Ausschöpfen von Fahrgastpotenzialen durch Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei etwa gleichbleibendem Kostenrahmen. Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden alle zur Verfügung stehenden ÖPNV-Verkehrsmittel von der Bahn bis zu den flexiblen Bedienungsformen wie z.B. dem TaxiBus abhängig von räumlicher und zeitlicher Nachfrage als ein aufeinander aufbauendes Gesamtsystem betrachtet. Der Kreistag fasste am 17. September 2009 die Beschlüsse für den dritten Nahverkehrsplan im linksrheinischen Kreisgebiet zeitgleich mit dem Teilraum Niederkassel und am 1. Juli 2010 für das rechtsrheinische Kreisgebiet. Zugleich wurden weitere Teilziele formuliert, die sukzessive umgesetzt wurden bzw. noch umgesetzt werden.

Dabei hat der Rhein-Sieg-Kreis mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan einen neuen Weg eingeschlagen: Er folgt einer modularen Konzeption, welche die fortlaufende Arbeit am Nahverkehrsplan in den Teilräumen des Rhein-Sieg-Kreises ermöglicht. Die Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW machte dies möglich, weil die Pflicht weggefallen ist, den Nahverkehrsplan alle fünf Jahre fortzuschreiben. Auf diese Weise wird den Aufgabenträgern eine größere Flexibilität zu teil und die Arbeiten am Nahverkehrsplan werden sich weiter verstetigen. Dieser Devise folgend ist der vorliegende Nahverkehrsplan in seiner zeitlichen Abfolge offen und soll kontinuierlich in räumlichen Teilbereichen weiterentwickelt werden.

Der Nahverkehrsplan versetzt die Aufgabenträger in die Lage, mit Zielen und Rahmenvorgaben den Umfang des Angebotes, die Qualität und die Ausgestaltung des Verkehrs in ihrem Bedienungsgebiet eigenverantwortlich weiterzuentwickeln. Dies ist vor allem deshalb wichtig, weil die Aufgabenträger den Hauptteil der finanziellen Verantwortung für den Nahverkehr zu tragen haben. Der Nahverkehrsplan ist ein Fachplan. Er gibt den Verkehrsunternehmen den Rahmen für ihre betrieblichen Planungen vor.

Der Rhein-Sieg-Kreis finanziert bereits seit Jahrzehnten den öffentlichen Personennahverkehr mit beträchtlichen Mitteln. In den letzten Jahren waren das stets über 20 Millionen Euro pro Jahr. Trotz der angespannten Haushaltslage der Städte und Gemeinden und des Kreises konnten im neuen Nahverkehrsplan Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen vorgesehen werden. So wurde der „TaxiBus" als weiteres Element der differenzierten Bedienung neu eingeführt und dadurch das gesamte ÖPNV-Angebot verbessert. Im gewissen Rahmen wurden auch Angebotsanpassungen im Berufs- und Schülerverkehr sowie im „Jedermannverkehr" beschlossen. Punktuell waren auch kostenneutrale Verbesserungen möglich.

Vor diesem Hintergrund ist der Rhein-Sieg-Kreis auch bei der Bedienung des ländlichen Raumes inzwischen gut aufgestellt. Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 500 Einwohnern werden nach Möglichkeit mit liniengebundenen Verkehrsmitteln erschlossen. An Werktagen ist dabei ein Mindestbedienungsstandard im Stundentakt das Ziel. Im dispers besiedelten ländlichen Raum kommen vor allem der Bus, der TaxiBus und das Anruf-Sammel-Taxi (AST) zum Einsatz. Erwähnen muss man in diesem Zusammenhang auch die „Bürgerbusse", die ehrenamtlich betrieben werden und deshalb nicht vom Aufgabenträger „geplant" werden können. Die Bürgerbusvereine leisten im ländlichen Raum einen wertvollen Beitrag zur Mobilität.

Im städtischen Verdichtungsraum wurde und wird der ÖPNV weiter ausgebaut, um für die Menschen ein attraktives und konkurrenzfähiges Mobilitätsangebot darstellen zu können sowie um die Straßen vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Der Eisenbahnverkehr,

die Stadtbahnen und der Buslinienverkehr tragen einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Mobilität im Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr bei. Zudem leistet der ÖPNV auch einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, der durch einen konsequenten Ausbau noch weiter erhöht werden kann.

Eine weitere Herausforderung für den öffentlichen Personennahverkehr ist der demographische Wandel. Obwohl wir in einer Wachstumsregion leben, werden die Schülerzahlen sinken und wird die Zahl der älteren Menschen zunehmen. Dem müssen wir uns stellen und zukunftsfähige Modelle entwickeln.

Allen, die an der Erstellung des Nahverkehrsplans mit großem Engagement und fachlich fundiert mitgewirkt haben und sich an den zahlreichen Beratungen in den Gremien des Kreises und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden beteiligt haben, sei herzlich gedankt! Dieser Dank gilt besonders den Abgeordneten im Planungs- und Verkehrsausschuss, die mit viel Augenmaß, aber auch mit enormer Detailarbeit die Beratungen geführt haben. Mein Dank geht auch an die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die die Arbeit fachlich unterstützt und konstruktiv begleitet haben.

Ich bin optimistisch, dass die geplanten Maßnahmen in den kommenden Jahren erfolgreich fortgesetzt werden können und dass es uns gelingt, weiterhin ein attraktives aber auch wirtschaftliches Angebot im öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten, um die Mobilität für unsere Bürgerinnen und Bürger sowie die regionale Wirtschaft zu sichern.

Sebastian Schuster

Landrat des Rhein-Sieg-Kreises

Inhalt

1. Einleitung 12
2. Rahmenbedingungen 13
   2.1. EU-Recht 13
   2.2. Bundesrecht 14
      2.2.1. Personenbeförderungsgesetz 14
      2.2.2. Behindertengleichstellungsgesetz 14
      2.2.3. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen 14
   2.3. Landesrecht 15
   2.4. Übergeordnete Planungen 16
      2.4.1. Landesentwicklungsplan 16
      2.4.2. Regionalplan 17
   2.5. Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Rhein-Sieg-Kreis 19
      2.5.1. Lage im Raum 19
      2.5.2. Bevölkerung 20
      2.5.3. Arbeitsplätze und Ausbildung 21
   2.6. Befragungen zur ÖPNV-Nutzung 23
      2.6.1. Mobilität in Deutschland (MiD) 23
      2.6.2. Haushaltsbefragung zur Kundenzufriedenheit 2013 26
3. ÖPNV-Strukturen 30
   3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis 30
   3.2. SPNV 31
      3.2.1. Verkehrsangebot 31
      3.2.2. Ausbaumaßnahmen 32
      3.2.3. Qualitätssicherung 33
   3.3. Stadtbahn 34
      3.3.1. Verkehrsangebot 34
      3.3.2. Ausbaumaßnahmen 35
      3.3.3. Qualitätssicherung 36
   3.4. Bus 38
   3.5. TaxiBus 44
   3.6. Anrufsammeltaxi (AST) 46
   3.7. Bürgerbus 48
   3.8. Tarif 49
4. Finanzrahmen 50
   4.1. Übersicht 50
      4.1.1. Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV 50
      4.1.2. Aufteilung der kommunalen Ausgleichszahlungen 50
      4.1.3. Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen 50
      4.1.4. Ausgleichzahlungen nach Kilometerleistung 51
   4.2. Landesmittel 52
      4.2.1. Gesetzliche Grundlagen 52
      4.2.2. ÖPNV-Pauschale 52
      4.2.3. Ausbildungsverkehr-Pauschale 52

5. Vorgaben zur Angebotsgestaltung 54
5.1. Differenzierte Bedienung 54
5.2. Primärnetz 54
5.3. Erschließung 57
5.4. Bedienungszeiten und Bedienungsstandards 57
5.5. Vertaktung 59
5.6. Schülerbeförderung 59
5.7. Vernetzung 61
5.8. Einsatz von TaxiBussen 63
6. Vorgaben zur Betriebsqualität 64
6.1. Zuständigkeiten 64
6.2. Fahrzeugeinsatz 64
6.3. Haltestellen 66
6.3.1. Ausbaustandards 66
6.3.2. Anordnung 67
6.3.3. Benennung 67
6.3.4. Ausstattung 68
6.4. Disposition flexibler Bedienungsformen 69
6.5. Pünktlichkeit 69
6.6. Vertrieb 69
6.7. Information und Kundenkommunikation 70
6.8. Dokumentation 70
7. Entwicklungskonzept 71
7.1. Überblick 71
7.2. Umsetzung der Grundbedienungsstandards 72
7.3. Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz 73
7.4. Umsetzung der Angebotssystematisierung 77
7.4.1. Vernetzung 77
7.4.2. Vertaktung 78
7.4.3. Linienwege 79
7.5. Umsetzung der Erschließungsqualität 80
7.6. Verbesserung des Angebots im Spätverkehr 81
7.7. Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen 83
7.8. Lokale Angebotsverbesserungen 86
7.8.1. Alfter 86
7.8.2. Bad Honnef 86
7.8.3. Bornheim 86
7.8.4. Eitorf 86
7.8.5. Hennef 86
7.8.6. Königswinter 87
7.8.7. Lohmar 87
7.8.8. Meckenheim 87
7.8.9. Much 87

7.8.10. Neunkirchen-Seelscheid 88
7.8.11. Niederkassel 88
7.8.12. Rheinbach 88
7.8.13. Ruppichteroth 88
7.8.14. Sankt Augustin 88
7.8.15. Siegburg 88
7.8.16. Swisttal 89
7.8.17. Troisdorf 89
7.8.18. Wachtberg 89
7.8.19. Windeck 89
7.9. Ausbau der Infrastruktur 90
7.9.1. Vorbemerkungen 90
7.9.2. Kapazitätssteigerungsmaßnahmen auf den Schienenstrecken 90
7.9.3. Ausbau von Bahnhöfen 90
7.9.4. Verlegung des DB-Bahnhofs Bad Honnef 90
7.9.5. SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf 91
7.9.6. Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel/Troisdorf – Köln 91
A. Fahrplan-Rahmenvorgaben 94
B. Umsetzungshistorie 99
C. Barrierefreier Haltestellenausbau 104

Abkürzungen

AWV	Ahrweiler Verkehrs GmbH
AST	Anruf-Sammeltaxi
B+R	Bike and Ride
Bf	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BOStrab	Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen
DB	Deutsche Bahn AG
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EU	Europäische Union
EU-VO	Verordnung der Europäischen Union
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
Hbf	Hauptbahnhof
HGK	Häfen und Güterverkehr Köln AG
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung
IGVPG	Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung
ITCS	Intermodal Transport Control System (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
ITF	Integraler Taktfahrplan
KEK	Kreisentwicklungskonzept
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LVG	Linksrheinische Verkehrsgesellschaft
MB	Verkehrsbetrieb Martin Becker
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
OVAG	Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

:rak	Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RLP	Rheinland-Pfalz
RSVG	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWBV	Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
SSB	Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises
SVZ	Schwachverkehrszeit
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Abbildungen

Abbildung 1: Übergangsfristen der EU VO 1370/2007 13
Abbildung 2: Einordnung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge 17
Abbildung 3: Hauptverkehrsachsen im Rhein-Sieg-Kreis 19
Abbildung 4: Anteil der Beschäftigten im Rhein-Sieg-Kreis in den Wirtschaftssektoren 22
Abbildung 5: Allgemeine ÖPNV-Nutzung im Rhein-Sieg-Kreis in Prozent 23
Abbildung 6: Allgemeine ÖPNV-Nutzung nach Städten und Gemeinden in Prozent 24
Abbildung 7: Modal-Split nach Städten und Gemeinden in Prozent 25
Abbildung 8: Zufriedenheit mit dem ÖPNV in näherer Umgebung im Rhein-Sieg-Kreis 26
Abbildung 9: Aktuelle und potentielle Nutzergruppen 27
Abbildung 10: Zufriedenheit mit dem ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich 28
Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet 29
Abbildung 12: Zusammenhang Wichtigkeit und Zufriedenheit von Qualitätskriterien 37
Abbildung 13: Wichtigste Qualitätskriterien aus Fahrgastsicht 37
Abbildung 14: Primärnetz 56
Abbildung 15: Stadtbahn Bonn – Niederkassel/Troisdorf – Köln, Ausbauabschnitte 93
Abbildung 16: Stadtbahn Bonn – Niederkassel/Troisdorf – Köln, mögliche Haltestellen 93

Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerung, Fläche und Bevölkerungsdichte im Rhein-Sieg-Kreis 20
Tabelle 2: Beschäftigtenzahlen und Pendlerdaten im Rhein-Sieg-Kreis..... 21
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur 22
Tabelle 4: SPNV-Linien im Rhein-Sieg-Kreis 31
Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte..... 33
Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis..... 34
Tabelle 7: Wagenkilometerleistung Stadtbahn..... 34
Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen 35
Tabelle 9: Buslinien und Konzessionsinhaber 41
Tabelle 10: Betriebsleistung Bus 42
Tabelle 11: Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern/Tag (ohne Schiene)..... 43
Tabelle 12: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus..... 45
Tabelle 13: AST-Verkehre 47
Tabelle 14: Haushaltsansätze des Rhein-Sieg-Kreises für den ÖPNV..... 50
Tabelle 15: Ausgleichszahlungen und Kilometerleistung der einzelnen Verkehrsmittel..... 51
Tabelle 16: Primärnetz..... 55
Tabelle 17: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel..... 58
Tabelle 18: Verknüpfungspunkte 62
Tabelle 19: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal 65
Tabelle 20: Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorie 68
Tabelle 21: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum 73
Tabelle 22: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum..... 74
Tabelle 23: Angebotsqualität Stadtbahn 74
Tabelle 24: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum 75
Tabelle 25: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum..... 76
Tabelle 26: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung 78
Tabelle 27: Unsystematische Linienwege..... 79
Tabelle 28: Letzte Abfahrt in Lastrichtung..... 82
Tabelle 29: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen 85

1. Einleitung

Nachdem der erste Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises unter der Prämisse „Angebotsausbau" und der zweite unter der Prämisse „Einsparung" stand, orientiert sich der vorliegende dritte Nahverkehrsplan am **Planungsszenario „Optimierung"**. Dieses Szenario sieht grundsätzlich vor, nachfragestarke Relationen zu verbessern, begreifbare Strukturen zu schaffen („ÖPNV für jedermann"), Fahrgastpotenziale besser zu erschließen und die Attraktivität des ÖPNV langfristig zu sichern. Dies soll im Rahmen des gegebenen Budgets durch folgende Strategien erreicht werden:

- ► Herstellung flächendeckender Bedienungsstandards
- ► Stärkung der Hauptachsen
- ► Systematisierung des Liniennetzes
- ► Ausweitung des Konzepts der differenzierten Bedienung
- ► Abbau von Parallelverkehren

Entsprechend der Zieldefinition wurden zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2009 und Dezember 2010 wesentliche Veränderungen im linksrheinischen bzw. rechtsrheinischen Busnetz vorgenommen. Diese fußen konzeptionell auf einer von einem externen Gutachter ausgearbeiteten Liniennetzoptimierung (PGV Köln, 2011). Dazu kam ein umfangreiches Abstimmungsverfahren mit den benachbarten Aufgabenträgern, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmern. Die entsprechenden Umsetzungsbeschlüsse fasste der Kreistag am 07.09.2009 für das linkrheinische Kreisgebiet sowie den Teilraum Niederkassel und am 01.07.2010 für das restliche rechtsrheinische Kreisgebiet.

Gemäß ÖPNV-Gesetz NRW ist für die Aufgabenträger die Pflicht entfallen, den Nahverkehrsplan spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben. Auf der anderen Seite zielten die bisherigen Nahverkehrspläne des Rhein-Sieg-Kreises in ihrer Konzeption jeweils auf einen einmaligen Umstrukturierungsprozess im Verkehrsangebot ab. Sukzessive weitere Optimierungsschritte wurden nach ihrer Beschlussfassung und der darauf fußenden Umstrukturierung nur noch ansatzweise oder überhaupt nicht mehr durchgeführt. Aus diesen beiden Gründen ist der an dieser Stelle vorliegende dritte Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises nach einem neuen modularen Konzept entwickelt. Die Kapitel 2 (Rahmenbedingungen), 3 (ÖPNV-Strukturen) und 4 (Finanzrahmen) stellen losgelöst von der planerischen Ebene rechtliche, organisatorische und strukturelle Grundlagen dar. Diese Grundlagen stehen außerhalb der zukünftigen Beschlussfassungen zur Nahverkehrsplanung und bedürfen damit lediglich einer periodischen Aktualisierung. Kernpunkt des konzeptionellen Teils des Nahverkehrsplans ist die anschließende Definition von theoretischen Standards für die Betriebs- und Angebotsqualität in den Kapiteln 5 (Vorgaben zur Angebotsgestaltung) und 6 (Vorgaben zur Betriebsqualität), die wiederum jedoch noch keine Aussage über die praktische Ausgestaltung der Linienführungen und der Fahrpläne geben. Zukünftige Handlungsschwerpunkte mit Bezug auf die Ausgestaltung des Liniennetzes werden stattdessen im Kapitel 7 (Entwicklungskonzept) präzisiert. Ins Detail bezüglich zu realisierender Linienführungen, Fahrpläne und Infrastrukturausbauten gehen die tabellarischen Anhänge A (Fahrplan-Rahmenvorgaben), B (Umsetzungshistorie) und C (Barrierefreier Haltestellenausbau).

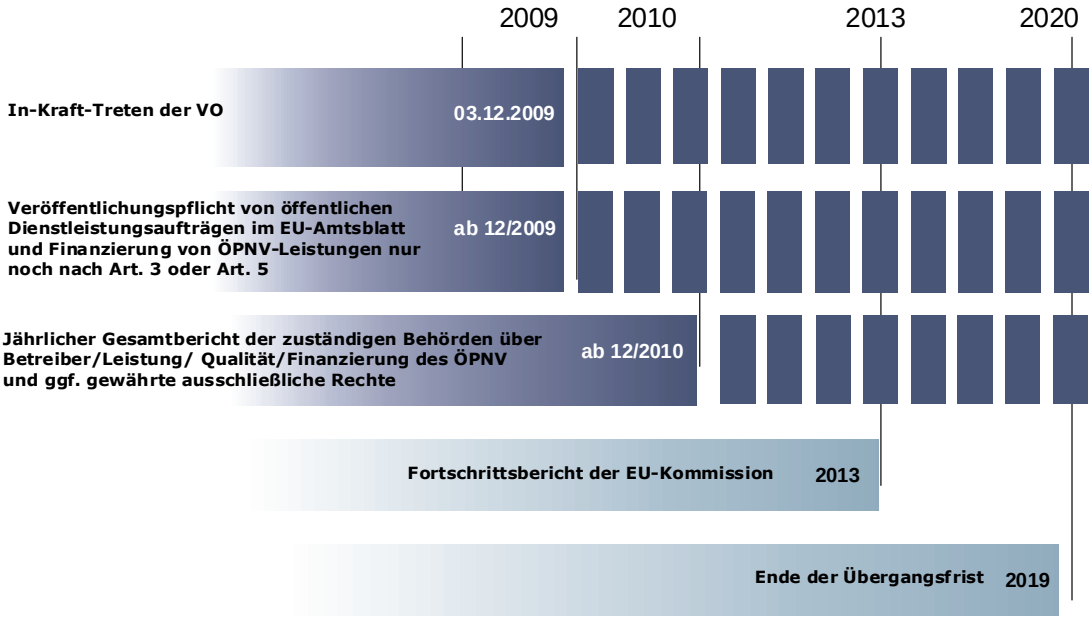
Auf der Grundlage dieser Struktur soll die weitere Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel in Zukunft konsequent fortgeführt werden, ohne dass dabei die Grundlagenkapitel sowie die theoretischen Vorgaben anschließend immer wieder neu gefasst werden müssen. Vielmehr können die Fahrplan-Rahmenvorgaben auf politischen Beschluss hin stets verändert werden.

2. Rahmenbedingungen

2.1. EU-Recht

Seit den 1960er Jahren forciert die Europäische Union einen Prozess allgemeiner Marktliberalisierung. Für den schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr maßgeblich ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene EU-VO 1370/2007. Unter Zugrundelegung des „Regelfalls Wettbewerb" ist darin festgeschrieben, unter welchen Bedingungen, in welcher Form und mit welchen Laufzeiten öffentliche Auftraggeber Dienstleistungen selbst erbringen, direkt vergeben oder per Ausschreibung beauftragen können sowie gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen und dafür Ausgleichszahlungen entrichten dürfen. Die Verordnung sieht eine Übergangsfrist bis zum 03.12.2019 vor. Um diese nutzen zu können, führten die meisten ÖPNV-Aufgabenträger vor dem Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 Status-quo-basierte Betrauungsbeschlüsse bzw. Verkehrsverträge herbei.

Der Rhein-Sieg-Kreis beabsichtigt als ÖPNV-Aufgabenträger und zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten mit Kraftfahrzeugen (Bussen) im Linienverkehr auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises einschließlich ausgewählter in das Gebiet benachbarter Aufgabenträger/zuständiger Behörden abgehender Bus-Leistungen. Es ist beabsichtigt, alle Linien ab dem 12.12.2016 bzw. 01.01.2017 an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben. Dabei finden die Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG keine Anwendung auf das Verfahren, sondern ausschließlich die VO (EG) Nr. 1370/2007. Der Rhein-Sieg-Kreis hat diese Information im EU-Amtsblatt nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie nach § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz veröffentlicht.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 1: Übergangsfristen der EU VO 1370/2007

Gemäß Artikel 7 Absatz 1 der EU-VO 1370/2007 veröffentlicht der Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger einen jährlichen ÖPNV-Gesamtbericht. Dieser ist auf der Internetpräsentation des Rhein-Sieg-Kreises unter Bürgerservice > Servicebereiche > Verkehr > ÖPNV abrufbar.

2.2. Bundesrecht

2.2.1. Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen. Es wurde zum 1. Januar 2013 novelliert.

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans ist §8 von besonderer Bedeutung. Danach sind die ÖPNV-Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Sie definieren dazu in einem Nahverkehrsplan die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zur Erfüllung der Vorgaben des §8 PBefG hat der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit Vertretern der im Kreisgebiet als Ansprechpartner vorhandener Behindertenverbände, der Verkehrsunternehmen sowie den Kommunen Rahmenvorgaben für einen barrierefreien ÖPNV mit Bussen und Taxen im Kreisgebiet erarbeitet. Diese beziehen sich zum einen auf den Ausbau der Infrastruktur und auf Fahrzeuge und zum anderen auf Fahrbetrieb, Service und Kundeninformation. Die Inhalte dieser Rahmenvorgaben wurden in Kapitel 6 (Vorgaben zur Betriebsqualität) des Nahverkehrsplans eingearbeitet.

2.2.2. Behindertengleichstellungsgesetz

Am 1. Mai 2002 wurde das „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen" (BGG) verabschiedet. Dieses schreibt die möglichst weit reichende Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei der Ausgestaltung öffentlicher Infrastruktur fest. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlichen Anlagen.

Als übergeordnete Regelung hat das Behindertengleichstellungsgesetz unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, seien es Infrastrukturmaßnahmen wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen.

Besonders zu erwähnen ist das im BGG verankerte Verbandsklagerecht. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

2.2.3. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

Im Hinblick auf zukünftig durchzuführende Vergabeverfahren ist auch das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zu berücksichtigen. Die darin festgeschriebenen Vergaberegelungen wurden in den vergangenen Jahren mehrfach novelliert. Stärkere Verankerung der Berücksichtigung von Interessen mittelständischer Unternehmen, erweiterte Eignungskriterien und Transparenzpflichten bei der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen sowie strengere Vorgaben bei Inhouse-Vergaben sind die Folge.

2.3. Landesrecht

Zur rechtlichen Ausgestaltung der EU- und bundesrechtlichen Rahmenbedingungen haben die Bundesländer spezifizierte Regionalisierungs- bzw. ÖPNV-Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen" (ÖPNVG NRW) wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 15. Dezember 2012. Wesentlicher Inhalt aller fortgeschriebenen ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Diese bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung in ihren Kooperationsräumen Zweckverbände und übertragen die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dorthin. Im Falle des Rhein-Sieg-Kreises ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) der zuständige Aufgabenträger für den SPNV.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände jeweils einen Nahverkehrsplan auf, welcher

- vorhandene Verkehrsstrukturen, das SPNV-Netz, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die Belange des Umweltschutzes und der Barrierefreiheit im Sinn des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie des Städtebaus und die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, berücksichtigt,
- den Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot bildet, indem er Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Taktfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten für eine angemessene Verkehrsbedienung vorgibt sowie den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals und die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge darstellt,
- im Benehmen mit den kreisangehörigen Städte und Gemeinden aufgestellt wurde,
- unter Beteiligung vorhandener Unternehmen erarbeitet wurde,
- mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abgestimmt wurde.

Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben.

2.4. Übergeordnete Planungen

2.4.1. Landesentwicklungsplan

Die Ziele des Landesentwicklungsplanes (LEP NRW) von 1995 richten sich nicht nur an die Träger der Regionalplanung, sondern explizit ebenso an Verkehrsunternehmen, Verbünde sowie Planungsbehörden auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Wichtige Kernaussagen des LEP NRW für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind:

- Stärkung der Verkehrsträger mit hoher Transportleistung sowie Intensivierung einer zweckmäßigen Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsträgern mit dem Ziel der Verlagerung geeigneter Teile des Verkehrsaufkommens im Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene,
- stärkere Verknüpfung von räumlichen Funktionen und Verbesserung der Zuordnung von Arbeitsplätzen und Wohnstandorten zum Zweck der Verkehrsvermeidung,
- Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und -organisation als Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Erschließung des Raumes,
- umweltverträgliche Weiterentwicklung aller Elemente der Verkehrsinfrastruktur,
- Vorrang für den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV sowie SPNV,
- gegenseitige Abstimmung der Planungen der Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV, auch über die Grenzen der Kooperationsräume hinweg,
- Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung grenzüberschreitender Zusammenarbeit an der Landes- und Bundesgrenze.

Nach dem LEP NRW wird der Rhein-Sieg-Kreis von folgenden Achsen tangiert:

Entwicklungsachsen 1. Ordnung

(großräumige Achsen von europäischer Bedeutung)

- Köln – Bonn – Koblenz
- Köln – Siegburg – Frankfurt/Main

Entwicklungsachsen 2. Ordnung

(großräumige, Oberzentren verbindende Achsen)

- Mönchengladbach – Kerpen – Rheinbach – Koblenz

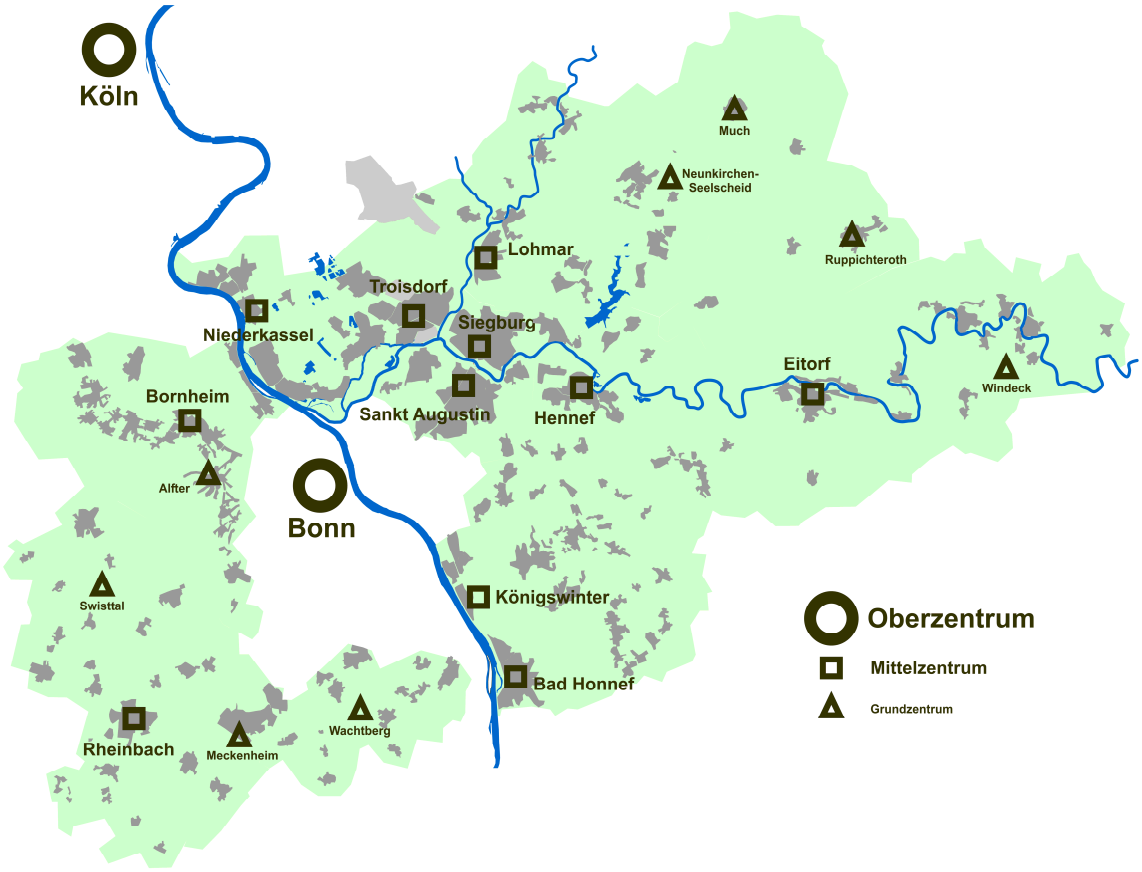
Entwicklungsachsen 3. Ordnung

(überregionale Achsen)

- Siegen – Windeck – Eitorf – Hennef – Siegburg – Sankt Augustin – Bonn – Alfter – Euskirchen – Düren
- Wuppertal – Remscheid – Gummersbach – Waldbröl – Windeck – Asbach

Grundlage für die Entwicklung achsenbezogener Angebotsstandards (vgl. Kap. 5) ist die siedlungsräumliche Grundstruktur sowie die zentralörtliche Gliederung, wie sie im LEP NRW dargelegt sind. Danach werden Teile des Rhein-Sieg-Kreises der Ballungsrandzone und Teile den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur zugeordnet. Zur Ballungsrandzone gehören die Städte bzw. Gemeinden Bornheim, Alfter, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg und Sankt Augustin. Die Städte bzw. Gemeinden Swisttal, Rheinbach, Meckenheim, Wachtberg, Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Much, Ruppichteroth, Windeck, Eitorf, Hennef, Königswinter und Bad Honnef werden den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur zugeordnet.

Die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge ist in Abbildung 2 dargestellt. Für den Rhein-Sieg-Kreis relevante Oberzentren (Zentren zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs) sind die Städte Köln und Bonn außerhalb des Kreisgebiets. Als Mittelzentren (Zentren zur Deckung des gehobenen Bedarfs) sind die Städte Bad Honnef, Bornheim, Eitorf, Hennef, Königswinter, Lohmar, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf klassifiziert. Alle anderen kreisangehörigen Städte und Gemeinden gelten als Grundzentren (Zentren zur Deckung des täglichen Bedarfs), im Einzelnen sind dies Alfter, Meckenheim, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth, Swisttal, Wachtberg und Windeck. Zu beachten ist bei dieser Einteilung, dass sie nur kommunalscharf und nicht ortsteilscharf ist. Grundzentrale Funktionen werden in fast allen Städten und Gemeinden von mehreren Ortsteilen hergestellt. Insbesondere Alfter, Meckenheim, Neunkirchen-Seelscheid, Swisttal, Wachtberg und Windeck verfügen dabei nicht über ein eindeutig herausgehobenes Zentrum, sondern über mehrere Ortsteile mit ähnlicher grundzentraler Ausstattung. In Königswinter sind auch die Funktionen des Mittelzentrums auf zwei Standorte aufgeteilt (Königswinter-Altstadt und Oberpleis).



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 2: Einordnung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge

2.4.2. Regionalplan

Im Regionalplan sind die Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans für die einzelnen Regierungsbezirke detailliert. Dabei sollen im Rhein-Sieg-Kreis aufgrund des teilweise hohen Verkehrsaufkommens die Möglichkeiten zur Dämpfung des motorisierten Verkehrs ausgeschöpft werden. Wo möglich, sollen Maßnahmen des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel) bevorzugt werden.

Der aktuelle Regionalplan mit Stand 2009 der zuständigen Bezirksregierung Köln formuliert für den Themenkomplex Verkehrsstruktur und -organisation folgende, den Rhein-Sieg-Kreis betreffende Ziele:

1) Die Erfordernisse und Planungen zwischen dem ÖPNV und dem öffentlichen Fernverkehr sind so miteinander abzustimmen, dass für beide eine bestmögliche Attraktivität erreicht bzw. gesichert wird. Die Linien und Netze des ÖPNV sind so zu entwickeln, dass die Siedlungsbereiche und die sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens innerhalb der Region Bonn/Rhein-Sieg und der benachbarten Regionen schnell, zuverlässig, sicher und bequem erreicht werden können.
2) Innerhalb der Siedlungsbereiche sollen neue Baugebiete vorrangig dort entwickelt bzw. erschlossen werden, wo sich in fußläufiger Entfernung Haltepunkte des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) oder eines anderen leistungsfähigen ÖPNV-Mittels befinden oder konkret geplant sind. Soweit Siedlungsbereiche über ein geeignetes Potenzial für die Auslastung, Verbesserung oder Neueinrichtung einer ÖPNV-Linie verfügen, soll geprüft werden, ob eine bauliche Entwicklung initiiert werden kann, mit der eine ausreichende Tragfähigkeit für die Sicherung des Bestandes oder für die Entwicklung einer neuen SPNV/ÖPNV-Linie oder die Anordnung einer neuen Haltestelle erreicht werden kann. Dabei ist auf eine zweckmäßige Netzeinbindung zu achten.
3) Die ÖPNV-Netze benachbarter Verbundräume sind bedarfsgerecht miteinander zu verzahnen. Insbesondere zwischen den Verkehrsverbünden Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) ist eine enge Zusammenarbeit notwendig, um innerhalb der europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr die erforderliche Durchgängigkeit des ÖPNV-Angebotes sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Da der Einzugsbereich der Metropolregion Rhein-Ruhr u.a. auch in die nördlichen Bereiche von Rheinland-Pfalz ausstrahlt, ergibt sich gleichermaßen die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie mit dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel.
4) In der Region sollen geeignete Standorte für Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs in funktionaler Ergänzung zum vorhandenen Güterverkehrszentrum Köln-Eifeltor bzw. als eigenständige regionale Umschlagsplätze entwickelt werden.
5) Es ist anzustreben, weitere Anteile des Güternah- und -regionalverkehrs einschließlich des Transportaufkommens aus der Entsorgungs- und Kreislaufwirtschaft für die Schiene zu erschließen.

2.4.3 ÖPNV-Infrastrukturplanung

Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt gemäß §7 Abs. 1 ÖPNVG NRW für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als drei Millionen EUR, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 4 gefördert werden können. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.

Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.

Seit August 2015 ist das Verfahren zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes Nordrhein-Westfalen im Gange. Er ersetzt die vorhergehende Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP NRW).

2.5. Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Rhein-Sieg-Kreis

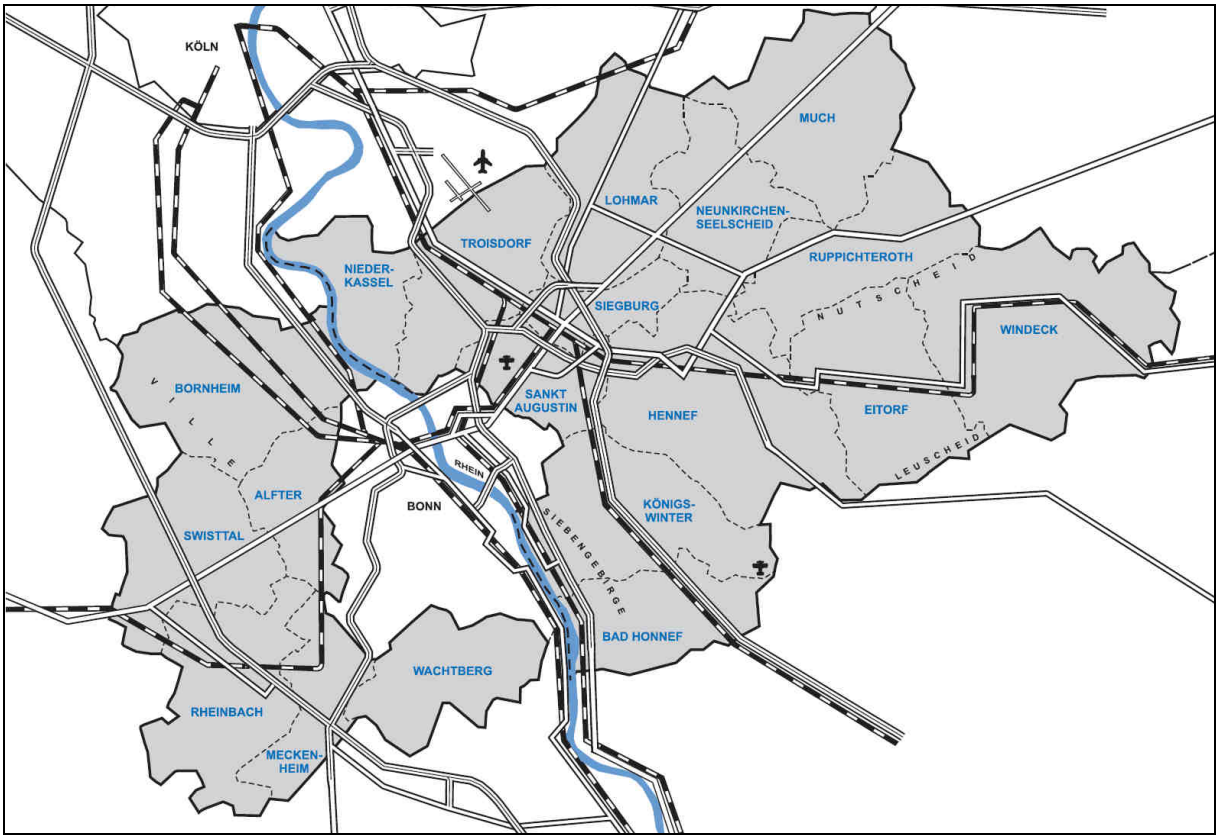
2.5.1. Lage im Raum

Der Rhein-Sieg-Kreis grenzt westlich an den Kreis Euskirchen, nördlich an den Rhein-Erft-Kreis, die Stadt Köln sowie den Rheinisch-Bergischen Kreis, nordöstlich an den Oberbergischen Kreis und südlich an die zu Rheinland-Pfalz gehörenden Kreise Ahrweiler, Neuwied und Altenkirchen. Intensive Verflechtungen bestehen mit der Bundesstadt Bonn, welche vom Rhein-Sieg-Kreis nahezu vollständig umschlossen wird.

Naturräumlich gesehen liegt der Rhein-Sieg-Kreis in einem Übergangsgebiet von der Niederrheinischen Bucht zum Rheinischen Schiefergebirge. Er erstreckt sich in West-Ost-Richtung vom Eifelabhang über die Zülpicher Börde, die Ville, das Rheintal bis in das Bergische Land und schließt sich im Süden an Teile des Niederwesterwaldes und des Mittelrheingebietes an. Der höchste Punkt im Rhein-Sieg-Kreis ist der Ölberg im Siebengebirge mit 461 m, der niedrigste Punkt liegt am Rheinufer bei Niederkassel mit 42 m.

Auf die zentralörtliche Gliederung des Rhein-Sieg-Kreises wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen (vgl. Kap. 2.4.1). Außerhalb des Kreisgebietes sind neben den Oberzentren Köln und Bonn auch die Verkehrsverflechtungen mit den Städten Engelskirchen, Euskirchen, Waldbröl und Wesseling für Teile des Rhein-Sieg-Kreises von Bedeutung.

Was die Verkehrsinfrastruktur betrifft, so ist der Rhein-Sieg-Kreis mit zwei überregionalen (A3, A61) und drei regionalen Autobahnen (A59, A565/A560, A555), dem Flughafen Köln/Bonn, dem Verkehrslandeplatz Bonn/Hangelar, dem ICE-Bahnhof in Siegburg sowie den nahen Hauptbahnhöfen von Köln und Bonn hervorragend überregional angebunden. Darüber hinaus existiert im Kreisgebiet ein dichtes Netz von Bundes, Landes- und Kreisstraßen.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 3: Hauptverkehrsachsen im Rhein-Sieg-Kreis

2.5.2. Bevölkerung

Zum 30. Juni 2013 verzeichnete der Rhein-Sieg-Kreis auf Basis des Zensus 2011 580.885 Einwohner. Jeweils etwa die Hälfte der Bevölkerung leben danach im Gebiet der Ballungsrandzone bzw. in Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur gemäß LEP NRW.

Die raum- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten in den 19 Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg Kreises sind höchst unterschiedlich: So misst die Kreisstadt Siegburg gerade einmal 23 km², demgegenüber stehen Flächengemeinden wie Hennef oder Windeck mit 106 bzw. 107 km². Die Bevölkerungsdichte reicht von 166 Einwohnern je km² in Ruppichteroth bis hin zu 1.669 Einwohnern je km² in Siegburg. Auch im Rhein-Sieg-Kreis steht eine wachsende Anzahl über 65jähriger einer schrumpfenden Anzahl unter 18jähriger gegenüber: so stieg zwischen 1998 und 2010 der Anteil der über 65jährigen von 14,2% auf 21,2% der Bevölkerung, der Anteil der unter 18jährigen hingegen sank im gleichen Zeitraum von 20,9% auf 17,7%.

Stadt / Gemeinde	Bevölkerung	Fläche in km²	Einwohner je km²
Alfter	23.001	34,77	661,5
Bad Honnef	24.806	48,30	513,6
Bornheim	46.351	82,72	560,3
Eitorf	18.671	69,99	266,8
Hennef	45.574	105,94	430,2
Königswinter	39.926	76,19	524,0
Lohmar	29.520	65,52	470,5
Meckenheim	23.587	34,80	677,8
Much	14.098	78,09	180,5
Neunkirchen-Seelscheid	19.472	50,64	384,5
Niederkassel	36.763	35,79	1027,2
Rheinbach	26.644	69,75	382,0
Ruppichteroth	10.260	61,96	165,6
Sankt Augustin	54.235	34,23	1584,4
Siegburg	39.173	23,46	1669,8
Swisttal	17.502	62,27	281,1
Troisdorf	72.858	62,17	1171,9
Wachtberg	19.703	49,68	396,6
Windeck	18.741	107,24	174,8
Rhein-Sieg-Kreis	580.885	1153,51	519

Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Stand: 30.06.2013

Tabelle 1: Bevölkerung, Fläche und Bevölkerungsdichte im Rhein-Sieg-Kreis

Inwieweit der positive Trend der vergangenen Jahre zur Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Sieg-Kreis weiter anhalten wird, ist derzeit nicht zu prognostizieren. Der Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (ehemals Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen) prognostiziert eine weitere deutliche Zunahme der Bevölkerung. Zu beachten ist jedoch, dass Grundlage dieser Prognosen die fortgeschriebenen Daten aus der Volkszählung von 1987 bilden und die Prognosewerte für das Jahr 2010 in Bezug auf den Rhein-Sieg-Kreis bereits deutlich unterschritten wurden. Demnach sollte der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2010 bereits weit über 600.000 Einwohner zählen.

Um auf den bevorstehenden demografischen Wandel zu reagieren, haben sich der Rhein-Sieg-Kreis und seine 19 Städte und Gemeinden im Jahr 2008 gemeinsam zur Erarbeitung eines Kreisentwicklungskonzepts mit Zielhorizont 2020 entschlossen (KEK 2020). Das Konzept beinhaltet Leitbilder und Ziele sowie insgesamt 55 Einzelprojekte für die Strukturbereiche Bevölkerung/Wohnen, Soziales/Integration, Arbeitsmarkt/Wirtschaft/Wissenschaft, Bil-

dung und Tourismus. Am 17. Dezember 2010 hat der Kreistag das KEK beschlossen. Mit dem Beschluss wurde die Kreisverwaltung beauftragt, die Leitbilder und Ziele des KEK dem künftigen Handeln zugrunde zu legen. Auch in den zuständigen Gremien der Städte und Gemeinden wurden Beschlüsse zum KEK gefasst, welche sich inhaltlich unterscheiden. Neben Kenntnisnahme, zustimmender Kenntnisnahme oder Kenntnisnahme mit Verwaltungsauftrag wurden vereinzelt auch Ergänzungen bzw. Streichungen bei Zielen und Maßnahmen beschlossen.

Gemäß KEK 2020 wird bis 2020 von einem weiteren, allerdings verringerten Bevölkerungswachstum ausgegangen. Von einer Fortsetzung des Alterungstrends ist auszugehen. Dabei wird sich die bereits aktuell zu beobachtende heterogene Entwicklung im Kreis fortsetzen. Schwerpunkte des Wachstums werden im „Speckgürtel" rund um Bonn erwartet. In stärker überalterten und ländlichen Kommunen sowie traditionellen Standorten des produzierenden Gewerbes wird dagegen mit Stagnation oder Schrumpfung gerechnet.

2.5.3. Arbeitsplätze und Ausbildung

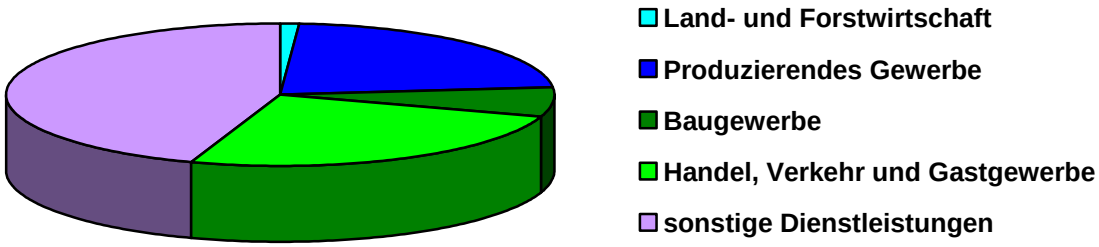
Weitgehend analog zur Bevölkerung konzentrieren sich die Arbeitsplätze in den Städten Troisdorf, Siegburg, Sankt Augustin und Hennef. Ausnahme bildet Bornheim mit einer vergleichsweise geringen Anzahl an Arbeitsplätzen und dem kreisweit größten Pendlersaldo (vgl. Tabelle 2).

Stadt/Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Alfter	2.605	1.924	7.335	-5.411
Bad Honnef	6.903	4.851	5.465	-614
Bornheim	7.896	5.079	14.173	-9.094
Eitorf	4.630	2.414	3.861	-1.447
Hennef	10.171	6.639	11.826	-5.187
Königswinter	7.257	4.599	10.255	-5.656
Lohmar	7.702	5.977	8.173	-2.196
Meckenheim	7.088	5.500	5.349	151
Much	2.902	1.842	3.720	-1.878
Neunkirchen-Seelscheid	2.838	1.713	5.200	-3.487
Niederkassel	5.205	2.892	10.925	-8.033
Rheinbach	5.712	3.736	6.310	-2.574
Ruppichteroth	1.218	717	2.863	-2.146
Sankt Augustin	13.128	9.812	14.591	-4.779
Siegburg	16.232	12.766	10.134	2.632
Swisttal	2.154	1.454	5.045	-3.591
Troisdorf	24.919	16.856	18.285	-1.429
Wachtberg	2.815	1.983	5.447	-3.464
Windeck	2.366	1.002	4.475	-3.473
Rhein-Sieg-Kreis	133.741	48.017	109.693	-61.676

Hinweis Ein- und Auspendler des Rhein-Sieg-Kreises ohne Pendler innerhalb des Kreisgebietes
Quelle: Bundesagentur für Arbeit Statistik-Service West, Düsseldorf, Stand 30.06.2011

Tabelle 2: Beschäftigtenzahlen und Pendlerdaten im Rhein-Sieg-Kreis

Weit über zwei Drittel der Arbeitsplätze sind dem Bereich der Dienstleistungen zuzuordnen, die Land- und Forstwirtschaft fällt mit einem Anteil von unter einem Prozent kaum ins Gewicht (vgl. Abbildung 4).



Quelle: Rhein-Sieg-Kreis, Zahlen und Fakten auf einen Blick 2010

Abbildung 4: Anteil der Beschäftigten im Rhein-Sieg-Kreis in den Wirtschaftssektoren

Die im Kreisgebiet vorhandenen Bildungseinrichtungen umfassen alle Schularten der Primar- und Sekundarstufen sowie Berufskollegs und Hochschulen (vgl. Tabelle 3). Die meisten Sekundar- und Gesamtschulen befinden sich derzeit noch im Aufbau und werden sukzessive bestehende Haupt- und Realschulen ersetzen.

Stadt/Gemeinde	**Grundschulen** inkl. Privatschulen	**Hauptschulen**	**Realschulen** inkl. Privatschulen	**Gymnasien** inkl. Privatschulen	**Sekundarschulen**	**Gesamtschulen**	**Förderschulen** inkl. Privatschulen	**Hochschulen** Standorte, inkl. Privatschulen	**Berufskollegs**	**sonstige**
Alfter	4	1					3	1		
Bad Honnef	5	1	2	2				1	1(1)	
Bornheim	8	1	1	2	1	1	1(1)			
Eitorf	4	1		1	1		(1)		(1)	
Hennef	8	1	1	1		2	3	1	4	
Königswinter	7(1)	1	2	2			1			
Lohmar	4	1	1	1	1					
Meckenheim	4(1)	1	1	1			(1)			
Much	3	1	1			1				
Neunkirchen-Seelscheid	3	1	1	1		1	1		(1)	
Niederkassel	5	1	1	1			1			
Rheinbach	5	1	1	3		1	1	1	1	
Ruppichteroth	3	1		1	(1)					
Sankt Augustin	9	2	2	2		1	3	2	1	2
Siegburg	8(1)	1	1	2		2	1(1)		1	1
Swisttal	3				1					
Troisdorf	12	2	2	2		2	3		1	
Wachtberg	4(1)	1								
Windeck	4(1)	1	1	1		1	1			
Rhein-Sieg-Kreis	103(5)	20	18	23	4(1)	12	16(4)	6	9(3)	3

in Klammern: Außenstandorte
sonstige: Schule für Kranke und Waldorfschule in Sankt Augustin, Abendgymnasium in Siegburg
Quelle: Schulverzeichnis Rhein-Sieg-Kreis, Stand Januar 2015

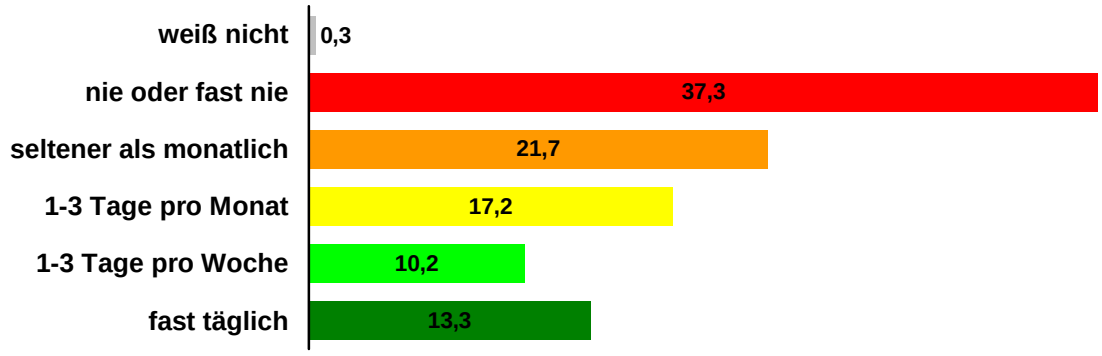
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur

2.6. Befragungen zur ÖPNV-Nutzung

2.6.1. Mobilität in Deutschland (MiD)

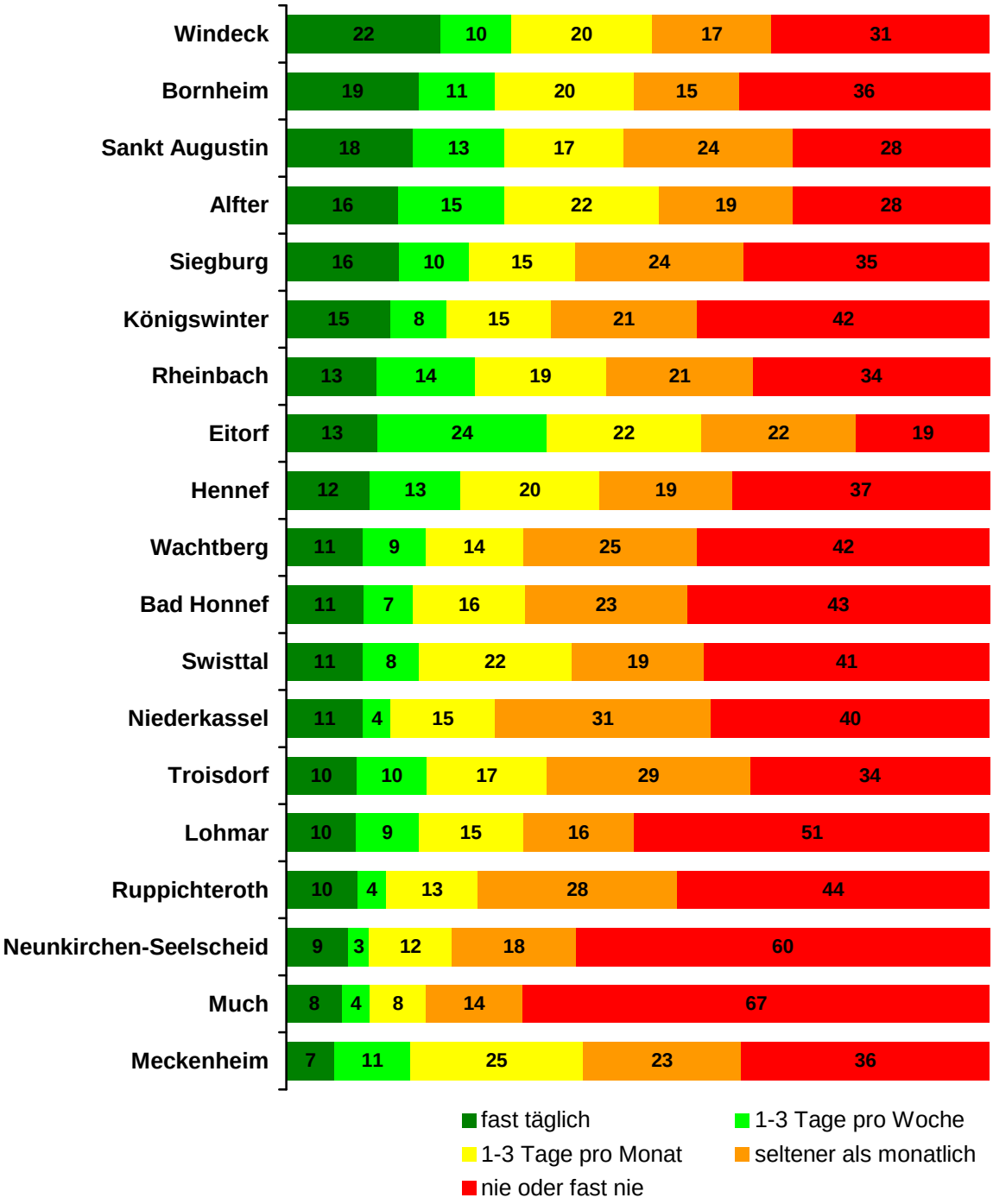
Der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn haben im Rahmen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland" (MiD) eine vertiefende Untersuchung für den Zeitraum April 2008 bis April 2009 mit insgesamt 4.000 zusätzlichen Haushaltsinterviews durchführen lassen, so dass differenzierte Ergebnisse auf regionaler Ebene zur Mobilität und somit auch zum ÖPNV vorliegen. Die folgenden Ausführungen zeigen einen Ausschnitt aus der Gesamterhebung „Mobilität in Deutschland 2008 – Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis" (Infas; März 2010) hinsichtlich der Kundeneinschätzung bzw. Kundenangaben im Rhein-Sieg-Kreis zum ÖPNV.

Das Maß der allgemeinen Nutzung des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis ist in Abbildung 5 dargestellt. Danach lassen sich 23,5% der Befragten zur ÖPNV-Stammkundschaft zählen (Nutzung fast täglich 13,3%, ein bis drei Mal pro Woche 10,2%). 17,2% der Befragten nutzen den ÖPNV ein bis drei Tage im Monat und sind damit als Gelegenheitsfahrgäste zu klassifizieren. Auf der anderen Seite spielt der ÖPNV für 59% der Befragten keine oder nur eine sehr marginale Rolle (Nutzung seltener als monatlich 21,7%, nie oder fast nie 37,3%). Abbildung 6 erweitert die Betrachtung der allgemeinen ÖPNV-Nutzung auf die einzelnen Städte und Gemeinden.



n=4039
Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

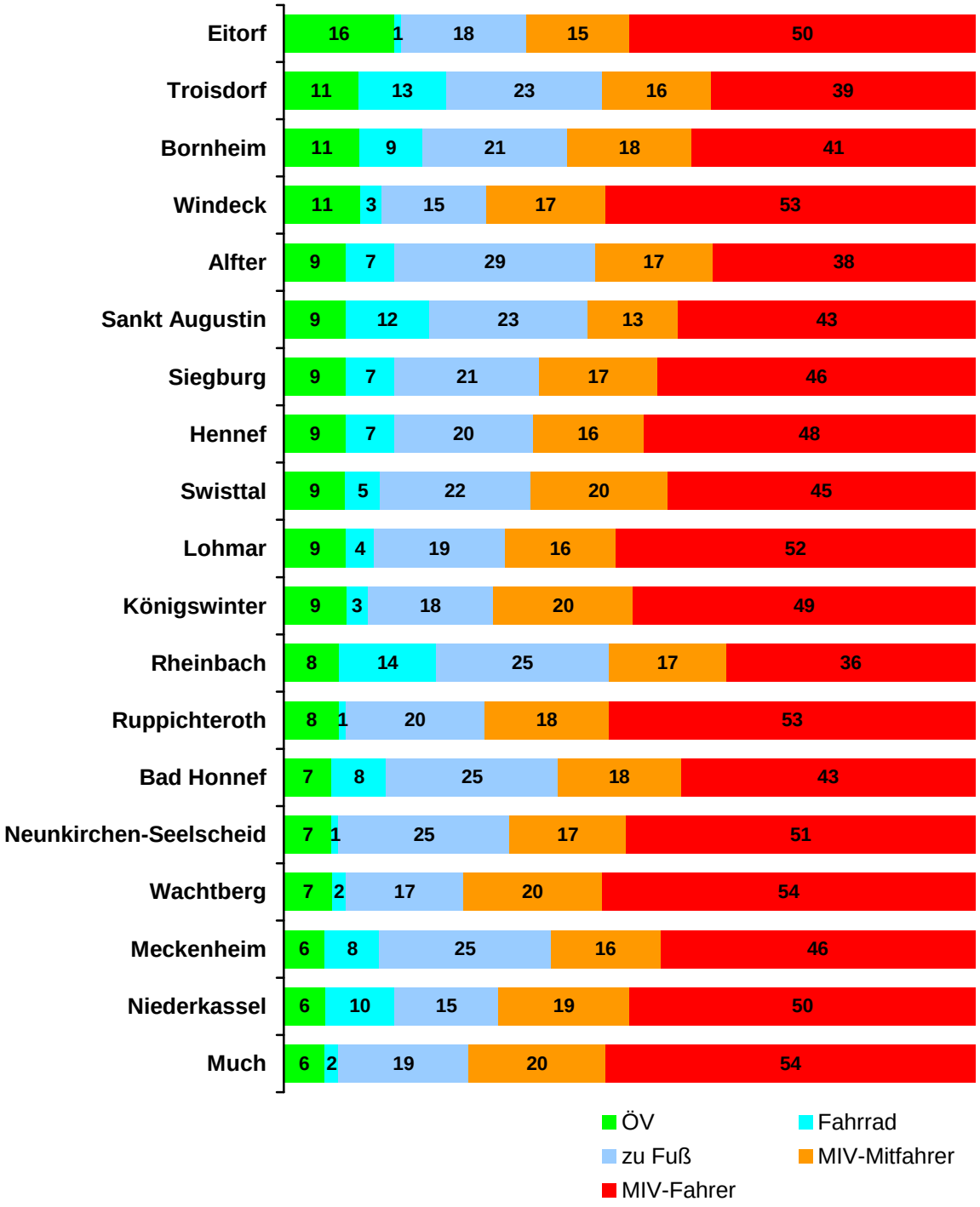
Abbildung 5: Allgemeine ÖPNV-Nutzung im Rhein-Sieg-Kreis in Prozent



Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Abbildung 6: Allgemeine ÖPNV-Nutzung nach Städten und Gemeinden in Prozent

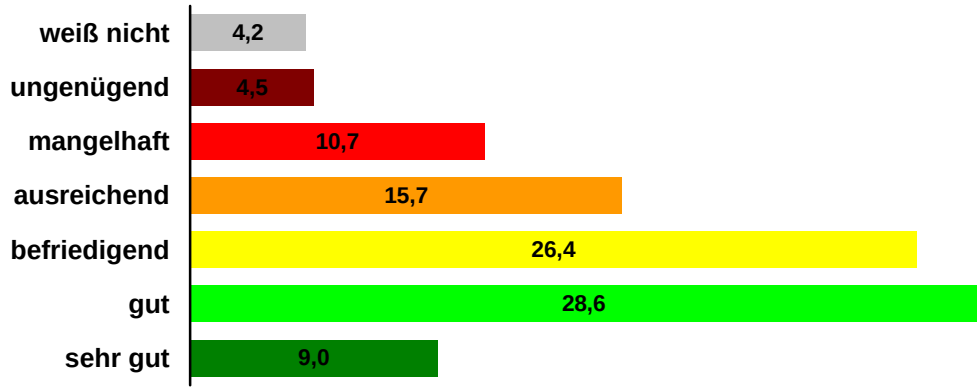
In Abbildung 7 ist der Modal Split auf die einzelnen Städte und Gemeinden hin aufgeschlüsselt. Dabei lassen sich örtlich sehr große Unterschiede erkennen, die sich offenbar weniger aus der Lage im ländlichen oder verdichteten Raum als vielmehr auf die Qualität des ÖPNV-Angebotes zurückführen lassen. Der öffentliche Verkehr erreicht Anteile von über 10% in Bornheim, Eitorf, Windeck und Troisdorf. In Eitorf und Windeck ist hierbei die Anbindung an die Siegstrecke von Bedeutung, welche gegenüber dem Autoverkehr konkurrenzfähige Fahrzeiten ermöglicht. Bornheim und Troisdorf verfügen ebenfalls über gute Schienenverkehrsverbindungen. Dagegen weisen die fünf Städte und Gemeinden ohne eigenen Schienenanschluss (Much, Neunkirchen-Seelscheid, Niederkassel, Ruppichteroth und Wachtberg) zusammen mit Meckenheim und Bad Honnef die geringsten Anteile im öffentlichen Verkehr auf.



Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Abbildung 7: Modal-Split nach Städten und Gemeinden in Prozent

Abbildung 8 zeigt die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Rhein-Sieg-Kreis. Die Mehrheit der Bürger ist danach grundsätzlich eher positiv eingestellt. 37,6% der Befragten bewerteten das ÖPNV Angebot im Rhein-Sieg-Kreis als sehr gut (9%) bis gut (28,6%). Zählt man die Bürger hinzu, die das ÖPNV Angebot als befriedigend bewertet haben (24,4%), zeigt sich, dass 64% der befragten Bürger mit dem ÖPNV Angebot im Wesentlichen zufrieden sind. Negativ wird das ÖPNV Angebot allerdings von etwa einem Drittel der Befragten bewertet (30,9%). Dabei entfallen 15,7% auf die Bewertung ausreichend. 10,7% der Befragten werten das ÖPNV Angebot als mangelhaft und 4,5% sogar als ungenügend.



n=3327
Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Abbildung 8: Zufriedenheit mit dem ÖPNV in näherer Umgebung im Rhein-Sieg-Kreis

Der Rhein-Sieg-Kreis beteiligt sich erneut an der MiD 2016/17.

2.6.2. Haushaltsbefragung zur Kundenzufriedenheit 2013

Der Rhein-Sieg-Kreis hat im Jahr 2013 bei infas eine repräsentative Bevölkerungsbefragung bei insgesamt 2.960 ÖPNV-Kunden und Nicht-Kunden beauftragt. Die 1.563 befragten ÖPNV-Kunden bewerteten die von ihnen wahrgenommen Fahrten qualitativ und quantitativ und äußerten ihre Meinung zur erlebten Bedienungsqualität. Die 1.397 befragten Nichtkunden gaben eine Einschätzung aus Sicht der Nichtnutzer ab. Ziel ist es, aus dieser Datengrundlage Maßnahmen abzuleiten, um die Bestandskunden zu sichern und Neukunden zu gewinnen.

Generell hat der öffentliche Personennahverkehr einen hohen Stellenwert in der Bevölkerung des Rhein-Sieg-Kreises. 90 Prozent aller Befragten sind der Auffassung, dass ein gutes Angebot von Bus und Bahn für die Mobilität in der Region sehr wichtig ist. Bei den übrigen Imagefragen sind die Zustimmungsraten jedoch deutlich zurückhaltender. Besonders der Preis wird kritisch gesehen. Nur 22 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu, dass Bus und Bahn preisgünstige Verkehrsmittel sind. Das von den Befragten empfundene hohe Preisniveau muss mit einer sicheren Basisqualität, das bedeutet vor allem Pünktlichkeit sowie angemessene Fahrzeugkapazitäten, gerechtfertigt werden, was nicht überall der Fall ist.

Über die abgefragte Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Auto und ÖPNV sowie über die Fragen nach PKW-Verfügbarkeit und subjektiver Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV lassen sich, angelehnt an die ebenfalls durch infas durchgeführte Studie Mobilität in Deutschland (MiD), insgesamt sieben Nutzersegmente für den Rhein-Sieg-Kreis unterscheiden (vgl. Abbildung 9). Danach gehören insgesamt 22 Prozent der befragten Personen zum Potenzial des öffentlichen Verkehrs. Diese Personengruppe besitzt einen PKW und nutzt den ÖPNV nur selten, hat allerdings eine gute ÖPNV-Anbindung. Somit könnten diese Personen eigentlich auf Bus und Bahn umsteigen und bilden daher eine interessante Marketingzielgruppe. Aus einer Analyse dieses Segments ging hervor, dass es vor allem ältere Personen ab 65 Jahre sind, die hier gewonnen werden könnten. Diese sind „PKW-sozialisiert" und haben oftmals höhere Ansprüche an den öffentlichen Verkehr. Dieser muss vor allem sicher und sauber sein. Oftmals stellt dies schon die entscheidende Einstiegshürde dar.

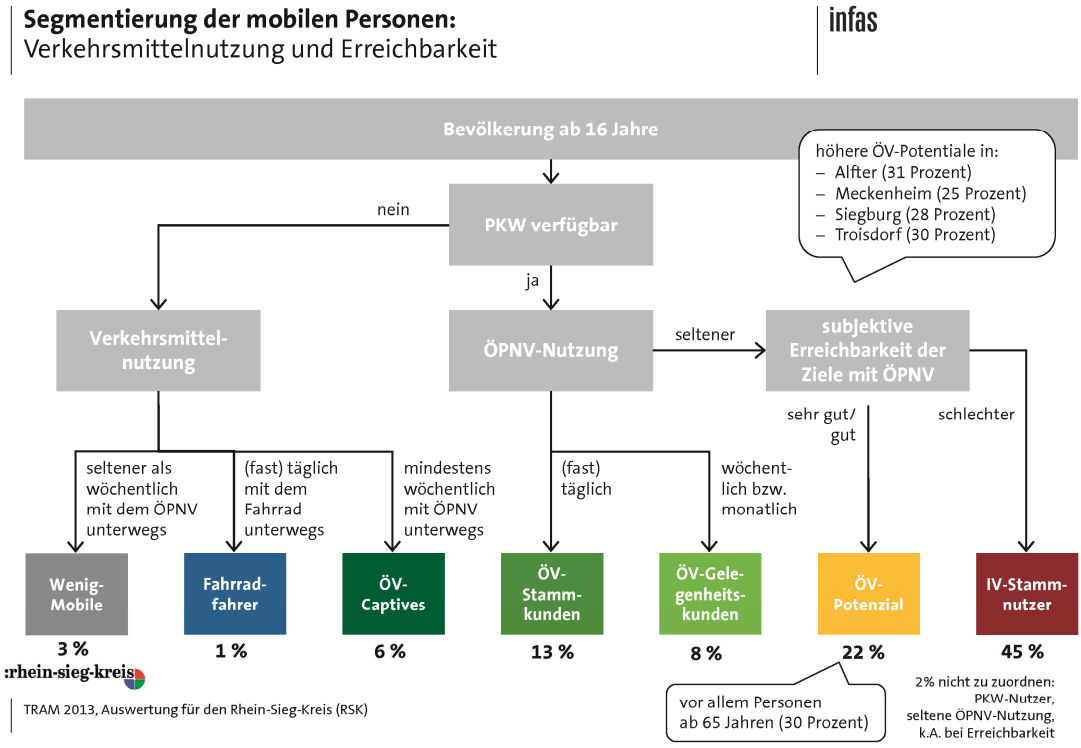


Abbildung 9: Aktuelle und potentielle Nutzergruppen

Die Nutzer und Nutzerinnen der öffentlichen Verkehrsmittel bewerteten den ÖPNV auf einer Skala von 1 „sehr zufrieden" bis 5 „gar nicht zufrieden" im Durchschnitt mit 2,4 und damit deutlich besser als die Autofahrer mit 3,1. Die Gesamtzufriedenheit mit dem ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis ist etwas schlechter als im bundesdeutschen Vergleich (vgl. Abbildung 10). Dies wird im Wesentlichen an der geringeren Kundenorientierung, fehlenden Verbindungen und unzureichend ausgestatteten, verschmutzten oder überfüllten Fahrzeugen festgemacht. Die größte Unzufriedenheit der Fahrgäste besteht darin, dass sie die Informationen bei Störungen oder Verspätungen vermissen bzw. unzureichend finden. Nahezu 80 Prozent der Bus- und Bahnnutzer kritisieren diesen defizitären Zustand.

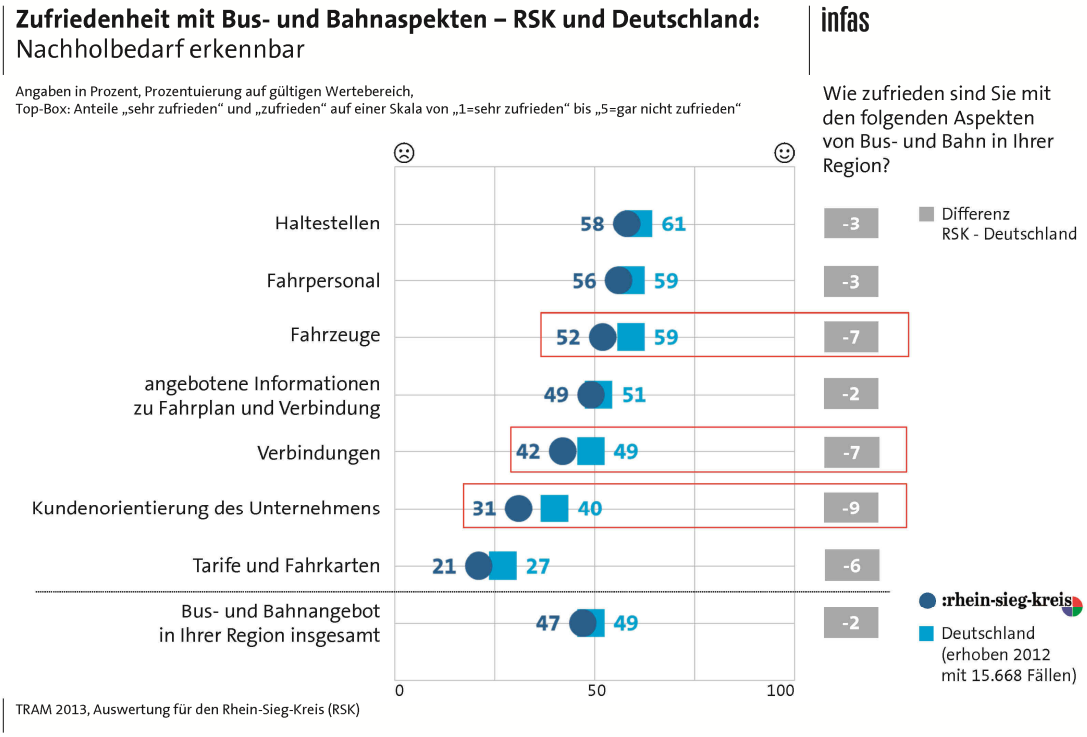


Abbildung 10: Zufriedenheit mit dem ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich

Busse und Bahnen werden im Rhein-Sieg-Kreis von durchschnittlich 18 Prozent der Bevölkerung täglich oder fast täglich genutzt. Bei der Fahrgastpotenzialabschöpfung zeigen sich allerdings erhebliche Unterschiede in den verschiedenen räumlichen Teilgebieten im Kreis. Die Pro-Kopf-Nutzung ist dort hoch, wo die meisten Menschen wohnen und gute Angebote des SPNV und ÖPNV zur Verfügung stehen. Starke Pendlerströme in die Oberzentren Köln und Bonn dominieren dabei die regionalen Verkehrsverflechtungen. Aus den Oberzentren nahen Städten und Gemeinden wie Alfter, Bornheim, Niederkassel, Sankt Augustin und Troisdorf wird der öffentliche Verkehr von bis zu 26 Prozent der jeweiligen Bevölkerung genutzt. Hier wohnen auch die eher zufriedenen Fahrgäste (vgl. Abbildung 11). Demgegenüber sind die ländlich strukturierten Gemeinden nicht mit einer vergleichbaren Angebotsqualität erschließbar. Die Nutzung des ÖPNV ist z.B. in den Gemeinden Much und Ruppichteroth mit 11 Prozent entsprechend gering und die Unzufriedenheit in der Gemeinde Much am größten. Ausnahme sind die ebenfalls ländlichen Gemeinden Eitorf und Windeck, wo die tägliche oder fast tägliche Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebotes bei 20 bzw. 25 Prozent liegt. Hier zeigt sich die große Attraktivität der S12 und des RE 9, die einen schnellen Anschluss in die Kreisstadt Siegburg und nach Köln bieten. Die sehr schlechten Zufriedenheitswerte in Eitorf und Windeck sind nahezu ausschließlich auf die Unzuverlässigkeit und zu geringe Platzkapazitäten des RE9 zurückzuführen.

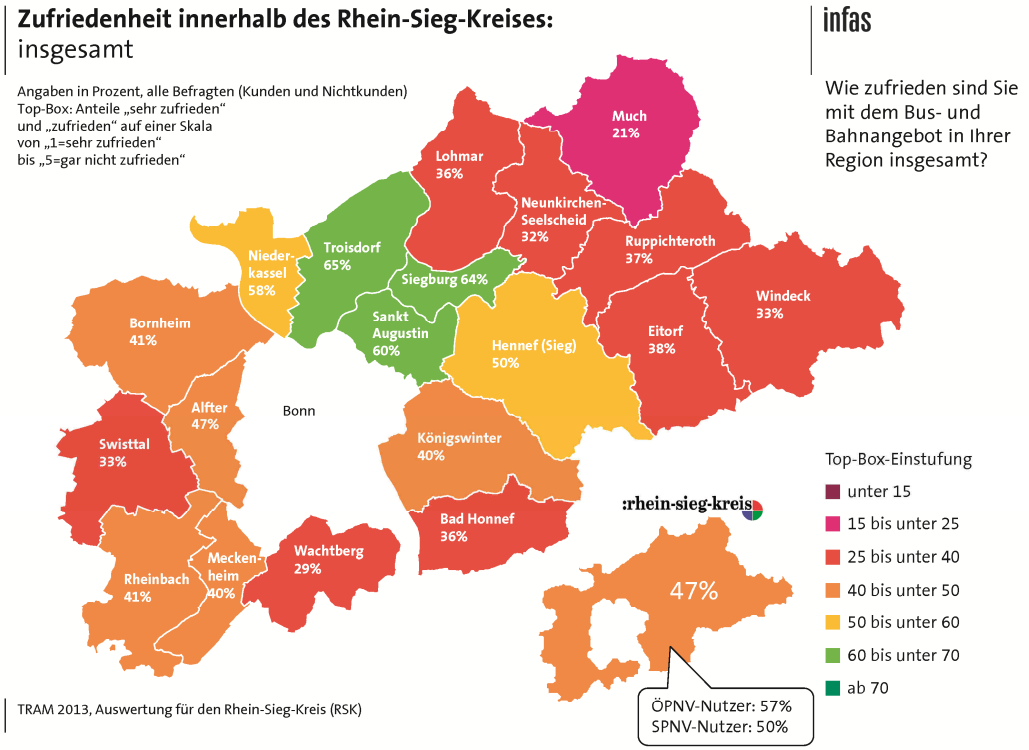


Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet

3. ÖPNV-Strukturen

3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis

Der Rhein-Sieg-Kreis ist als Aufgabenträger für Planung, Organisation und Ausgestaltung des kommunalen ÖPNV mit den Betriebsformen Stadtbahn, Bus, TaxiBus und Anruf-Sammeltaxi zuständig.

Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) haben die kreisfreien Städte und Kreise in den Kooperationsräumen Aachen und Rhein-Sieg einen gemeinsamen Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) gegründet. Dieser plant, organisiert und finanziert das Nahverkehrsangebot auf der Schiene bestehend aus RE-, RB- und S-Bahn-Zügen für den gesamten Kooperationsraum und erstellt den entsprechenden SPNV-Nahverkehrsplan. Die operative Ausführung der Zweckverbandsaufgaben übernimmt seit 2008 die Nahverkehr Rheinland GmbH. Auf die Ausgestaltung des SPNV hat der Rhein-Sieg-Kreis nur mittelbar über die Gremien des NVR Einfluss.

Der vormals für den SPNV zuständige Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bleibt weiterhin bestehen und kümmert sich um die Tarifgestaltung, Einnahmeaufteilung sowie die Fahrgastinformation im Kooperationsraum Rhein-Sieg.

Die im Kreisgebiet verkehrenden Bürgerbusse werden von ehrenamtlich arbeitenden Bürgerbusvereinen organisiert. Sie unterstehen daher nicht der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Sieg-Kreises.

3.2. SPNV

3.2.1. Verkehrsangebot

Grundlage der Angebotsgestaltung im SPNV ist der Nahverkehrsplan des NVR. Die zweite Fortschreibung befindet sich 2015 noch in Bearbeitung. Im Fahrplanjahr 2016 verkehren im Rhein-Sieg-Kreis die in Tabelle 4 zusammengefassten SPNV-Linien.

Linie	Verlauf	Betreiber	Vergabedauer
S 12	Horrem – Köln – Siegburg – Au/Sieg	DB Regio NRW GmbH	--
S 13	Düren – Köln –Troisdorf	DB Regio NRW GmbH	--
S 19	Düren – Köln – Herchen	DB Regio NRW GmbH	--
S 23	Bonn – Euskirchen	DB Regio Rheinland GmbH	Dezember 2033
RE 5	Emmerich – Köln – Bonn – Koblenz	DB Regio NRW GmbH	--
RE 8	Mönchengladbach – Köln – Koblenz	DB Regio NRW GmbH	--
RE 9	Aachen – Köln – Siegburg – Siegen	DB Regio Rheinland GmbH	Dezember 2025
RB 25	Köln – Overath – Marienheide	DB Regio Rheinland GmbH	Dezember 2033
RB 26	Köln – Bonn – Koblenz – Mainz	trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH	Dezember 2023
RB 27	Mönchengladbach – Köln – Koblenz	DB Regio NRW GmbH	--
RB 28	Siegen – Au/Sieg – Limburg	Hessische Landesbahn GmbH (HLB)	Dezember 2030
RB 48	Wuppertal – Köln – Bonn	National Express	Dezember 2030

Hinweise: Die Linie RE 5 durchfährt den Rhein-Sieg-Kreis ohne Halt
Linien ohne Zeitangabe bei der Vergabedauer wurden bislang noch nicht ausgeschrieben

Tabelle 4: SPNV-Linien im Rhein-Sieg-Kreis

Das SPNV-Angebot wird derzeit sukzessive in den Wettbewerb überführt. Die Überführung der noch nicht ausgeschriebenen Linien soll im Laufe der nächsten Jahre folgen. Für die S 12 und S 13 ist dies im Dezember 2016, für den RE 5 im Dezember 2017 und für den RE 8 sowie die RB 27 im Dezember 2019 vorgesehen. Die Ausschreibung der RB 27 berücksichtigt dabei Abbestelloptionen, um flexibel auf ersetzende Verlängerungen der S 6 in Richtung Mönchengladbach und der S 13 in Richtung Bonn-Oberkassel reagieren zu können.

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW wies im Jahre 2008 im Rahmen der Novellierung des ÖPNVG NRW ein SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse aus. Dabei handelt es sich um die Festlegung von Angebotsstandards für überregional bedeutsame SPNV-Linien und nicht um Vorgaben bezüglich der Infrastruktur. Mit der Festlegung des Landesnetzes möchte das Land NRW erreichen, dass die entsprechenden Linien nicht auf kleinräumige Belange der einzelnen Zweckverbände ausgerichtet werden, sondern ihren überregionalen und aufgabenträgerübergreifenden Funktionen weiterhin gerecht werden können. Im Rhein-Sieg-Kreis sind folgende Linien dem Landesnetz zugeordnet:

- RE 5 Emmerich – Köln – Hürth – Bonn – Koblenz
- RE 8 Mönchengladbach – Köln – Flughafen Köln/Bonn – Troisdorf – Koblenz
- RE 9 Aachen – Düren – Köln – Siegburg – Siegen

3.2.2. Ausbaumaßnahmen

Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist die folgende Infrastrukturmaßnahme für den SPNV in Vorbereitung:

- Verlängerung der S 13 über eigene Gleise von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel inklusive neuer Haltepunkte in Bonn-Vilich (Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 66) und Bonn-Ramersdorf (planfestgestellt, vorgesehener Baubeginn 2017)

Für die Verkehrsabwicklung des SPNV im Rhein-Sieg-Kreis von übergeordneter Bedeutung ist daneben der Ausbau des Bahnknotens Köln (u.a. Ausbau der Bahnhöfe Köln Hbf und Köln-Deutz, Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke, Vollendung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main zwischen Köln-Deutz und Köln-Steinstraße, Ausbau der Westspange Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren). Nur dadurch lassen sich dringend nötige Zusatzkapazitäten für den regionalen SPNV schaffen. Erste Maßnahmen wurden bereits in der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in NRW" vom 31. März 2010 festgehalten. Um weitere Schritte konkretisieren zu können, hat der NVR im Jahre 2011 eine Knotenpunktuntersuchung sowie SPNV-Zielnetzkonzeptionen für mehrere Zeithorizonte vorgelegt.

Tabelle 5 zeigt den Sachstand Anfang 2013 des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie der P+R-Plätze. Zu beachten ist, dass bei den meisten fertig gestellten Anlagen im Verlauf der S 12 dennoch eine Reststufe zwischen Fahrzeug und Bahnsteig verbleibt, da auf Mischverkehrsstrecken keine S-Bahn-gerechten 96 cm hohen, sondern nur 76 cm hohe Bahnsteige gebaut werden können.

Der noch gültige Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW enthält in der Stufe 2 (Realisierung nach 2015) weitere Vorhaben auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises, bei denen bislang jedoch keine weitere Konkretisierung stattfand:

- Bonn-Oberkassel – Bad Honnef – Grenze NRW/RLP: Ausbau der Stationen
- Hürth-Kalscheuren – Bonn-Mehlem: S-Bahn-Ausbau mit zusätzlichen Gleisen
- Troisdorf – Köln-Wahn: siebtes Gleis, Überwerfungsbauwerk Troisdorf
- Troisdorf – Siegen (Siegstrecke): zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Abschnitte

Für den S-Bahn-Ausbau zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn-Mehlem wurde 2014 eine Arbeitsgruppe unter Federführung des NVR gegründet. Inzwischen konnte eine Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit dem NVR, der Bundesstadt Bonn, der Stadt Köln, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis beauftragt werden. In einer weiteren Arbeitsgruppe wird der Ausbau der Voreifelbahn (Bonn – Euskirchen) thematisiert. 2016 wurde eine Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung und zum vollständigen zweigleisigen Ausbau beauftragt.

Der Kreistag hat am 13.10.2015 gleichlautend zur Beschlussfassung der Stadt Bonn folgende SPNV-Maßnahmen für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW angemeldet:

- Elektrifizierung der S-Bahnstrecke 23 Bonn Hbf – Rheinbach – Euskirchen
- Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Voreifelbahn (S 23) zwischen Bonn und Euskirchen
- Verlängerung der S 23 über Bonn Hbf – HP UN-Campus bis Bad Godesberg-Mehlem, mit entsprechendem Infrastrukturausbau
- Neubau der linksrheinischen S-Bahn Köln – Bonn-Mehlem
- Ausbau Bonn-Ramersdorf – Bad Honnef (– Koblenz)
- Ausbau der Siegstrecke für den SPNV
- Ausbau Frankfurter Straße – Gummersbach

Name	Linien	barrierefrei	P+R-Plätze
Au/Sieg	RE 9, S 12	✓	417
Bad Honnef	RE 8, RB 27	x	267
Blankenberg	S 12	✓	40
Dattenfeld	S 12	✓	30
Eitorf	RE 9, S 12	✓	444
Friedrich-Wilhelmshütte	RE 8, RB 27	~	--
Geilhausen	RB 28	x	--
Hennef	RE 9, S 12	✓	628, 60 (€)
Hennef Im Siegbogen	S 12	✓	75
Herchen	RE 9, S 12	✓	205
Honrath	RB 25	x	89
Königswinter	RE 8, RB 27	x	50
Kottenforst	RB 23	✓	--
Meckenheim	RB 23	~	57
Meckenheim Industriepark	RB 23	✓	190
Menden	RE 8, RB 27	~	35
Merten	S 12	✓	--
Niederdollendorf	RE 8, RB 27	x	17
Odendorf	RB 23	✓	118
Rheinbach	RB 23	✓	117
Rhöndorf	RE 8, RB 27	x	50
Roisdorf	RB 26, RB 48	x	39
Rosbach	S 12	✓	35
Schladern	RE 9, S 12	✓	387
Sechtem	RB 26, RB 48	✓	106
Siegburg	RE 9, S 12	✓	1609 (€)
Spich	S 12, S 13	✓	--
Troisdorf	RE 8, RE 9, RB 27, S 12, S 13	✓	491 (€)
Witterschlick	RB 23	✓	50

✓ barrierefrei
~ barrierefreier Ausbau in Umsetzung oder in Vorbereitung
x nicht barrierefrei
(€) kostenpflichtige Parkmöglichkeit

Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte

3.2.3. Qualitätssicherung

Die drei für den SPNV zuständigen Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen geben regelmäßig einen gemeinsamen Qualitätsbericht heraus. Dieser enthält Auskunft über die Einhaltung der Qualitätsstandards Pünktlichkeit, Zugbildung sowie Zugausfall und Ersatzleistungen. Kundenzufriedenheitsmessungen, Testkundenuntersuchungen sowie Profitestermessungen ergänzen bei einigen Zweckverbänden die Überwachung weiterer Qualitätsstandards.

3.3. Stadtbahn

3.3.1. Verkehrsangebot

Im Gegensatz zum SPNV liegt die Zuständigkeit für die Stadtbahn bei den kommunalen Aufgabenträgern. Im Kreisgebiet verkehren im Fahrplanjahr 2016 die Linien 16, 18, 66, 67 und 68 (vgl. Tabelle 6). Die Betriebsleistung aller Linien zusammen beträgt auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises rund 2,6 Millionen Wagenkilometer. Eine detaillierte Aufschlüsselung nach Linien und Kommunen ist der Tabelle 7 zu entnehmen.

Linie	Verlauf	Betreiber	Konzessionslaufzeit
16	Köln – Wesseling – Bonn	KVB / SWBV	keine PBefG-Konzession im Rhein-Sieg-Kreis
18	Köln – Brühl – Bonn	KVB / SWBV	keine PBefG-Konzession im Rhein-Sieg-Kreis
66	Siegburg – Bonn – Bad Honnef	SSB	26.01.2036
67	Siegburg – Bonn – Bad Godesberg	SSB	30.04.2021
68	Bornheim – Bonn	SSB	31.12.2019

Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis

Stadt / Gemeinde	2010	2011/12	2013/14	2015/16
Alfter	153.651	152.506	152.397	149.108
Bad Honnef	166.627	185.298	184.570	185.152
Bornheim	1.028.660	1.026.055	1.031.683	1.039.658
Königswinter	454.634	497.224	494.079	496.595
Sankt Augustin	654.742	706.599	702.605	725.202
Siegburg	56.848	57.289	56.965	58.796
Insgesamt	**2.515.162**	**2.624.971**	**2.622.299**	**2.654.511**

Ansätze gemäß Haushaltsplan
Quelle: Haushaltspläne 2010, 2011/2012, 2013/14 und 2015/16

Tabelle 7: Wagenkilometerleistung Stadtbahn

Auf allen Stadtbahnlinien kommen Hochflur-Stadtbahnwagen in Doppeltraktion zum Einsatz. Die tatsächliche Fahrplankilometerleistung entspricht daher nur der Hälfte der angegebenen Wagenkilometerleistung.

Die städteverbindenden Linien 16 (Rheinuferbahn) und 18 (Vorgebirgsbahn) werden von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) gemeinsam betrieben. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge beider Unternehmen. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreis handelt es sich bei der Infrastruktur jeweils um Eisenbahnstrecken nach EBO und nicht um Straßenbahnstrecken nach BOStrab. Aus diesem Grund sind die beiden Linien nicht nach PBefG konzessioniert, sondern der Stadtbahnverkehr findet auf der Grundlage eines Verkehrsdurchführungsvertrages statt (öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Köln). Die Betriebsführung liegt auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises bei der KVB. Eisenbahninfrastrukturunternehmer mit Verantwortung auch für die betroffenen Stationen im Rhein-Sieg-Kreis ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Beteiligte Aufgabenträger sind neben dem Rhein-Sieg-Kreis die Städte Köln und Bonn sowie die sogenannten Stadtbusstädte Brühl, Hürth und Wesseling im Rhein-Erft-Kreis. Erwähnenswert ist, dass auf den Gleisen der Linie 16 abschnittsweise auch sporadischer Eisenbahngüterverkehr stattfindet.

Die Stadtbahnlinie 66 (verstärkt von einzelnen Fahrten der Linie 67) befährt ausschließlich Straßenbahnstrecken nach BOStrab. Die Infrastruktur auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises sowie die Linienkonzession befinden sich bei den Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB). Ihr Kürzel leitet sich aus der traditionellen Bezeichnung Siegburger und Siebengebirgsbahn ab. Operativ ist die Gesellschaft heute vollständig in die

SWBV eingebunden und beschäftigt kein eigenes Personal. Die SSB hält ebenfalls die Konzession für die Linie 68, welche der Ergänzung der Linie 18 dient. Zuständige Aufgabenträger für die Linien 66, 67 und 68 sind der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn.

3.3.2. Ausbaumaßnahmen

Die meisten Stadtbahnstationen im Rhein-Sieg-Kreis sind barrierefrei ausgebaut. An vier Stationen fehlen allerdings noch Hochbahnsteige (Clemens-August-Straße, Hersel, Uedorf, Widdig) und an einer ein barrierefreier Zugang (Dersdorf). Angaben zu den Stationen sind in Tabelle 8 zusammengestellt.

Name	Linien	barrierefrei	P+R-Plätze
Alfter	18, 68	✓	107
Am Spitzenbach	66	✓	--
Bad Honnef	66	✓	185
Bornheim	18, 68	✓	34
Bornheim Rathaus	18, 68	✓	--
Dersdorf	18	~	35
Hangelar Mitte	66, 67	✓	--
Hangelar Ost	66, 67	✓	119
Hangelar West	66, 67	✓	--
Hersel	16	x	35
Königswinter Clemens-August-Straße	66	x	--
Königswinter Denkmal	66	✓	--
Königswinter Fähre	66	✓	--
Longenburg	66	✓	22
Merten	18	✓	101
Oberdollendorf	66	✓	4
Oberdollendorf Nord	66	✓	--
Rhöndorf	66	✓	50
Roisdorf West	18, 68	✓	28
Sankt Augustin Kloster	66, 67	✓	--
Sankt Augustin Zentrum	66, 67	✓	57 (*)
Sankt Augustin-Mülldorf	66, 67	✓	--
Sankt Augustin Ort	66, 67	✓	--
Siegburg	66, 67	✓	1609 (€)
Uedorf	16	x	--
Walberberg	18	✓	12
Waldorf	18	✓	56
Widdig	16	x	--

✓ barrierefrei
~ barrierefreier Ausbau in Umsetzung oder in Vorbereitung
x nicht barrierefrei
(€) kostenpflichtige Parkmöglichkeit
* sollen zugunsten Mobilitätsstation entfallen

Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen

Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des regionalen Stadtbahnverkehrs mit mehreren zuständigen Aufgabenträgern und diversen Verkehrs- sowie Infrastrukturunternehmen wurde im Jahr 2010 die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Stadtbahn Rhein-Sieg gegründet. In dieser soll ein regelmäßiger Austausch der einzelnen Beteiligten stattfinden. Die Arbeitsgemeinschaft hat ausschließlich beratenden Charakter und trifft keine bindenden Beschlüsse.

Streckenneubaumaßnahmen finden im Stadtbahnnetz auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises derzeit nicht statt. Der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes NRW enthält jedoch in

der Stufe 2 (Realisierung nach 2015) die Neubaustrecke Köln-Zündorf – Niederkassel – Bonn-Beuel (rechtsrheinische Rheinuferbahn). Damit würden rund 40.000 Bewohner des Kreisgebietes einen Stadtbahnanschluss sowohl nach Köln als auch nach Bonn erhalten (vgl. Kapitel 7.9.6).

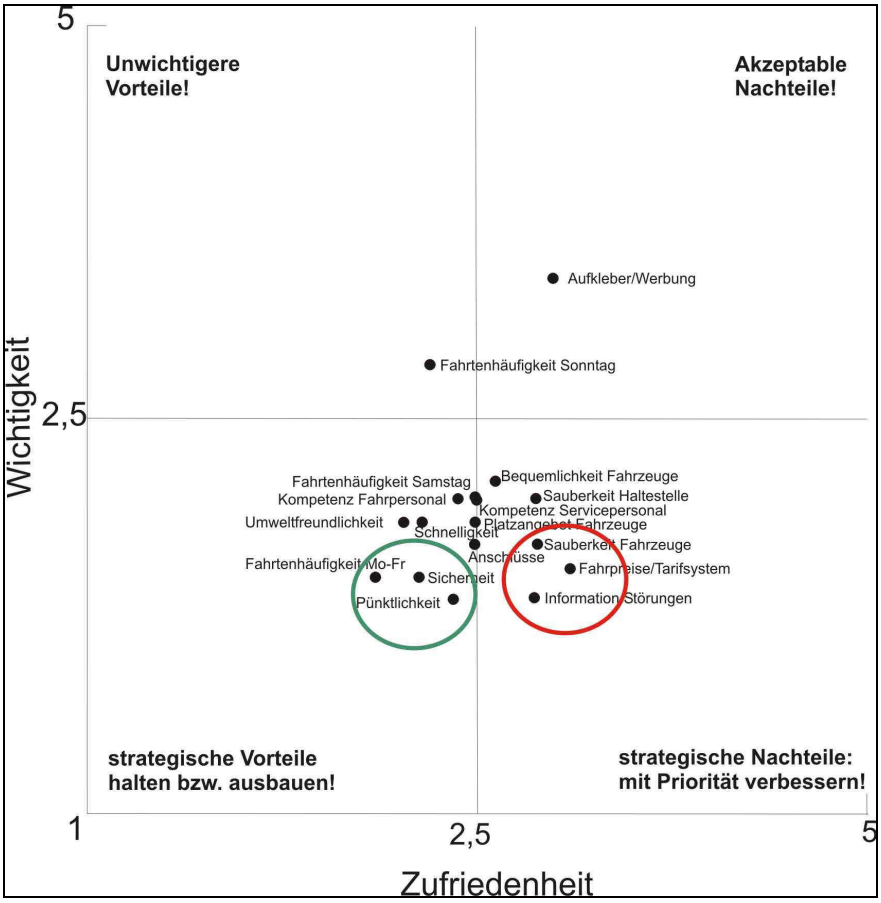
Der Kreistag hat am 13.10.2015 gleichlautend zur Beschlussfassung der Stadt Bonn folgende den Rhein-Sieg-Kreis betreffende Stadtbahnmaßnahmen für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW angemeldet:

- Stadtbahn-Neubaustrecke (Bonn Hbf-)Bonn-Beuel – Siegbrücke – Niederkassel mit möglichem Anschluss an die KVB („rechtsrheinische Rheinuferbahn"), ggf. mit Einbindung der Zweigstrecke Mondorf – Sieglar – Troisdorf und einer weiteren Rheinquerung
- Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Vorgebirgsbahn (Linie 18) zwischen Brühl und Bonn
- Beschleunigung/Kapazitätserhöhung der Stadtbahnlinie 66

3.3.3. Qualitätssicherung

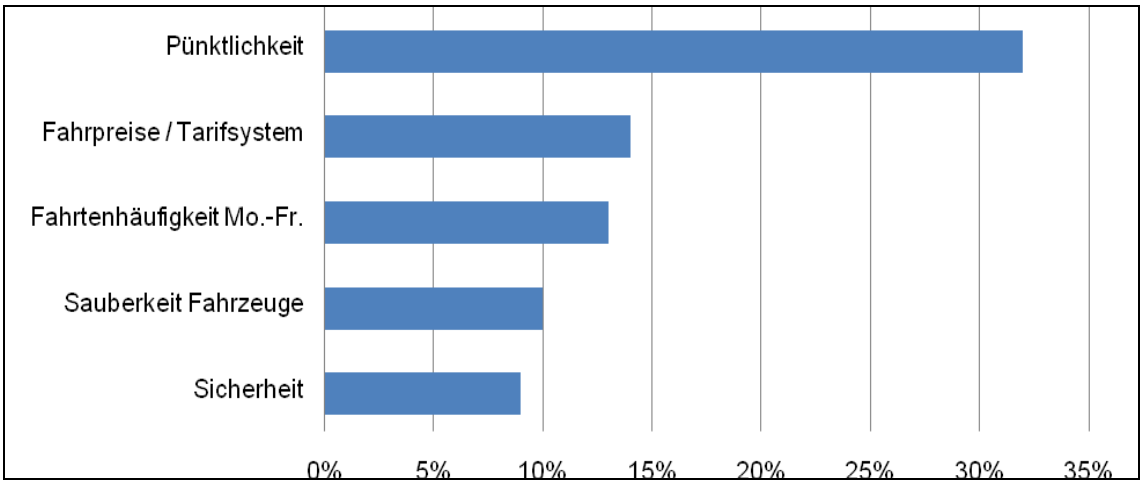
Auf der Grundlage eines Planungsausschussbeschlusses aus dem Jahr 2006 entwickelte der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit der Stadt Bonn sowie der SWBV ein umfassendes Qualitätssicherungssystem für die Linie 66. Das am Beispiel der fahrgaststärksten Linie im Kreisgebiet erarbeitete System soll die Grundlage für eine entsprechende Qualitätssicherung auf weiteren Stadtbahnlinien sowie im Busverkehr bilden.

Bestandteil der Qualitätsvereinbarung sind Qualitätskriterien und deren Überprüfbarkeit bzw. Messbarkeit. Dabei handelt es sich um Kriterien aus den Bereichen „Angebot", „Fahrzeuge", „Fahrgastinformation im und am Fahrzeug" und „Personal". Unterschieden wird nach objektiven Kriterien, welche durch Beobachtung bzw. Test messbar sind, sowie subjektiven Kriterien, welche durch die erfragte Zufriedenheit der Kunden mit den Leistungen des Betreibers beschrieben werden. In den Jahren 2009 und 2010 wurden umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Auf der Grundlage der vorliegenden Ergebnisse (zwei zentrale Aspekte können den Abbildungen 9 und 10 entnommen werden) wurde die Qualitätsvereinbarung im Jahr 2011 weiterentwickelt. Dabei wurde der Kriterienkatalog auf die eindeutig überprüfbaren und aus Kundensicht wesentlichen Kriterien beschränkt und damit auch der Umfang der Erhebungen auf das Notwendige reduziert.



Quelle: Planersocietät, 11/2010; Gutachterliche Untersuchung von Qualitätsmerkmalen auf der Stadtbahnlinie 66 (Abschlussbericht), im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises

Abbildung 12: Zusammenhang Wichtigkeit und Zufriedenheit von Qualitätskriterien



Quelle: Planersocietät, 11/2010; Gutachterliche Untersuchung von Qualitätsmerkmalen auf der Stadtbahnlinie 66 (Abschlussbericht), im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises

Abbildung 13: Wichtigste Qualitätskriterien aus Fahrgastsicht

3.4. Bus

Zum 1. Januar 2016 verfügen folgende Verkehrsunternehmen über Konzessionen für Buslinienverkehre gemäß §42 PBefG auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises:

- Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)
- Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG)
- Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV)
- Ahrweiler Verkehrs GmbH (AWV)
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG (OVAG)
- Oettershagen GmbH (ehem. Marenbach GmbH & Co KG)
- Martin Becker GmbH & Co KG (MB)

Rechtsrheinisch wird das Busnetz größtenteils durch die kreiseigene Tochtergesellschaft RSVG betrieben, linksrheinisch übernimmt diese Aufgabe die RVK, an welcher der Kreis mittelbar ebenfalls Anteile hält. Die RSVG wurde mit Kreistagsbeschluss vom 12. März 2009 mit der Durchführung der Verkehre bis zum Dezember 2016 betraut. In der gleichen Sitzung wurde die RVK ebenfalls bis zum Dezember 2016 betraut. Die anderen drei Verkehrsunternehmen betreffen kreisgrenzen überschreitende Linien.

Auf der rechten Rheinseite sind fast alle grenzüberschreitenden Buslinien zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis als Gemeinschaftskonzession RSVG / SWBV organisiert. Fahrleistungen werden von beiden Verkehrsunternehmen erbracht. Die Leistung der SWBV auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises wird dabei im so genannten Naturalausgleich direkt über Leistung der RSVG auf dem Gebiet der Stadt Bonn ausgeglichen.

Auf der linken Rheinseite liegen die Konzessionen der grenzüberschreitenden Regionalbuslinien dagegen allein bei der RVK. Gleichzeitig strahlen die drei Bonner Stadtbuslinien 604, 633 und 680 der SWBV in den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis aus. Diese Linien sind wiederum alleinige SWBV-Konzessionen. Diese Betriebsleistung fließt in den Naturalausgleich mit der RSVG ein. Darüber hinaus ist die SWBV auch Betriebsführer der grenzüberschreitenden AWV-Linien aus dem linksrheinischen Kreisgebiet in den Landkreis Ahrweiler.

Die OVAG schließlich besitzt die Konzessionen für vier grenzüberschreitende Linien zwischen dem rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und dem Oberbergischen Kreis. Dafür errichtet der Rhein-Sieg-Kreis eine Ausgleichszahlung an den Oberbergischen Kreis. Umgekehrt erhält der Rhein-Sieg-Kreis vom Oberbergischen Kreis eine Ausgleichszahlung für die grenzüberschreitende RSVG-Linie 530.

Die Konzessionen der grenzüberschreitenden Linien im rechtsrheinischen Kreisgebiet nach Rheinland-Pfalz sind zumeist an der Landesgrenze geteilt. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist die RSVG zuständig, jenseits davon die Firma Martin Becker. Die Mehrzahl der Fahrzeuge verkehren durchlaufend ohne Wechsel der Liniennummern, bei den Linien 522, 539 und 564 sind jedoch viele Kurse kurz vor der Landesgrenze gebrochen. Einen ähnlichen Sonderfall stellen die RSVG-Linien 501 und 550 dar. Diese gehen an der Grenze zur Stadt Köln auf Konzessionen der KVB über. Hier verkehren alle Fahrten durchlaufend, die Liniennummern wechseln jedoch zu 164 und 163. Daneben brechen einzelne weitere Linien der Firmen Oettershagen und Martin Becker aus Rheinland-Pfalz in den Rhein-Sieg-Kreis ein.

Angaben zu allen im Kreisgebiet verkehrenden Buslinien zum Fahrplanstand 2016 finden sich in Tabelle 9.

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
SB 55	Bonn – Lülsdorf	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
SB 56	Siegburg – Marienfeld		RSVG	31.12.2016
319	Much – Ründeroth	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2020
342	Waldbröl – Schladern	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2021
343	Waldbröl – Leuscheid	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2021
344	Waldbröl – Rosbach	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2020
501/164	Siegburg – Wahn	Stadt Köln	RSVG / KVB	31.12.2016
502	Brückberg – Wolsdorf		RSVG	31.12.2016
503	Siegburg – Sieglar		RSVG	31.12.2016
504	Spich – Lülsdorf		RSVG	31.12.2016
505	Spich – Wahn	Stadt Köln	RSVG	31.12.2016
506	Altenrath – Sieglar		RSVG	31.12.2016
507	Troisdorf – Junkersring		RSVG	31.12.2016
508	Camp Spich – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2016
509	Zange – Nordfriedhof		RSVG	31.12.2016
510	Siegburg – Kaldauen – Hennef		RSVG	31.12.2016
511	Siegburg – Schneffelrath		RSVG	31.12.2016
512	Siegburg – Ittenbach		RSVG	31.12.2016
513	Siegburg – Oberpleis		RSVG	31.12.2016
516	Vilich-Müldorf – Hennef	Stadt Bonn	RSVG	31.12.2016
517	Hangelar – Meindorf		RSVG	31.12.2016
520	Oberpleis – Niederdollendorf		RSVG	31.12.2016
521	Oberpleis – Königswinter		RSVG	31.12.2016
522	Hennef – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG MB	31.12.2016 01.06.2020
523	Uckerath – Altenkirchen	LK Altenkirchen, LK Neuwied	RSVG / MB	09.12.2017
524	Hennef – Uckerath		RSVG	15.12.2016
525	Hennef – Oberpleis		RSVG	31.12.2016
526	Ittenbach – Aegidienberg		RSVG	31.12.2016
527	Siegburg – Buisdorf – Hennef		RSVG	31.12.2016
528	Uckerath – Hüchel		RSVG	15.12.2016
529	Hennef – Bonn	Stadt Bonn	RSVG	31.12.2016
530	Hennef – Waldbröl	Oberbergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
531	Hennef – Ruppichteroth		RSVG	31.12.2016
532	Hennef – Bödingen – Hennef		RSVG	31.12.2016
533	Eitorf – Rankenhohn – Eitorf		RSVG	31.12.2016
534	Neunkirchen – Litterscheid		RSVG	31.12.2016
535	Oberpleis – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2016
536	Oberpleis – Sassenberg		RSVG	31.12.2016
537	Oberpleis – Bonn	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
539	Oberpleis – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG MB	31.12.2016 01.06.2020
541	Oberpleis – Königswinter	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
542	Lohmar – Heide		RSVG	31.12.2016
543	Lohmar – Pohlhausen		RSVG	31.08.2016
544	Lohmar – Scheiderhöhe		RSVG	31.12.2016
545	Lohmar – Neuhonrath		RSVG	31.12.2016
546	Lohmar – Durbusch		RSVG	31.12.2016
547	Lohmar – Holl		RSVG	31.12.2016
548	Lohmar – Hauptschule		RSVG	31.12.2016
549	Lohmar – Hollenberg		RSVG	31.12.2016

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
550/163	Bonn – Wahn	Stadt Bonn, Stadt Köln	RSVG / SWBV / KVB	31.12.2016
551	Bonn – Troisdorf	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
554	Wahlscheid – Heiligenhaus	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
556	Siegburg – Rösrath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
557	Siegburg – Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
558	Siegburg – Wahlscheid		RSVG	31.12.2016
560	Bad Honnef – Oberpleis		RSVG	31.12.2016
562	Bad Honnef – Neustadt	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	31.01.2018
564	Eitorf – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	31.12.2016
565	Bad Honnef – Linz	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	18.07.2021
566	Rhöndorf – Selhof		RSVG	31.12.2016
570	Eitorf – Uckerath		RSVG	15.12.2016
571	Eitorf – Rodder		RSVG	31.12.2016
572	Herchen – Leuscheid		RSVG	31.12.2016
573	Eitorf – Mühleip		RSVG	31.12.2016
575	Much – Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
576	Siegburg – Seelscheid – Much		RSVG	31.12.2016
577	Siegburg – Neunkirchen – Much		RSVG	31.12.2016
578	Hennef – Seelscheid		RSVG	31.12.2016
579	Eitorf – Rosbach		RSVG	31.12.2016
604	Hersel – Ückesdorf	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
633	Duisdorf – Sechtem	Stadt Bonn	SWBV	31.12.2016
635	Ramersdorf – Hangelar Mitte	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
636	Ramersdorf – Hangelar Ost	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
640	Bonn – Siegburg	Stadt Bonn	SWBV / RSVG	14.12.2016
641	E-Wagen-Linie Bonn	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
680	Lessenich – Gielsdorf	Stadt Bonn	SWBV	12.12.2016
722	Sechtem – Wesseling	Stadt Wesseling	RVK	12.12.2016
740	Rheinbach – Hilberath		RVK	31.12.2016
747	Rheinbach – Odendorf		RVK	31.12.2016
748	Rundverkehr Odendorf		RVK	31.12.2016
749	Rheinbach – Meckenheim		RVK	31.12.2016
750	Schülerverkehr Meckenheim		RVK	21.08.2020
752	Schülerverkehr Rheinbach		RVK	31.12.2016
800	Bonn – Rheinbach	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
802	Euskirchen – Sürst-Hardt – Wald	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
806	Euskirchen – Heimerzheim	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
812	Hardthöhe – Volmershoven	Stadt Bonn	RVK/SWBV	11.12.2016
813	Rundverkehr Rheinbach		RVK	14.12.2016
814	Rheinbach – Sürst-Hardt		RVK	12.12.2016
817	Hersel – Rheinbach		RVK	12.12.2016
818	Hersel – Sechtem		RVK	31.12.2016
828	Bad Münstereifel – Sürst-Hardt	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
840	Rheinbach – Krälingen	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
842	Rheinbach – Euskirchen	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
843	Alfter – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
844	Meckenheim – Bad Neuenahr	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
845	Bonn – Heimerzheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
848	Meckenheim – Ahrweiler	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
849	Rheinbach – Kreuzberg	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
851	Remagen – Werthhoven	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
853	Remagen – Fritzdorf – Gelsdorf	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
854	Ahrweiler – Werthhoven	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
855	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
856	Bad Godesberg – Oedingen	Stadt Bonn, LK Ahrweiler	RVK	31.12.2016
857	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
858	Meckenheim – Industriepark		RVK	31.12.2016
859	Meckenheim – Lüftelberg		RVK	31.12.2016
881	Pech – Züllighoven		RVK	12.12.2016
882	Rundverkehr Alfter		RVK	12.12.2016
889	Nachtbus Bonn – Meckenheim		RVK	k.A.
984	Straßfeld – Weilerswist	Kreis Euskirchen, Rh-Erft-Kreis	RVK	31.12.2017
986	Heimerzheim – Weilerswist	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
N8	Bonn – Dollendorf – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2019
N9	Bonn – Alfter – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2019
VRM 262	Herchen – Forst	LK Altenkirchen	Oettershagen	k.A.
VRM 299	Altenkirchen – Au – Roth	LK Altenkirchen	Martin Becker	k.A.
VRM 933	Herchen – Rettersen	LK Altenkirchen	Martin Becker	k.A.
VRM 934	Herchen – Honneroth	LK Altenkirchen	Martin Becker	k.A.

Tabelle 9: Buslinien und Konzessionsinhaber

Die Betriebsleistung der vom Rhein-Sieg-Kreis finanzierten Buslinien betrug im Jahr 2014 insgesamt rund 13,5 Millionen Wagenkilometer. Tabelle 10 enthält eine Aufschlüsselung nach Kommunen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige in obenstehender Übersicht aufgeführten Linien nicht der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Sieg-Kreises unterstehen, da sie anderweitig finanziert werden. Sie sind deshalb in der angegebenen Betriebsleistung nicht enthalten. Betroffen sind folgende Linien:

- 542-549: Finanzierung durch die Stadt Lohmar (außer 4 Fahrtenpaare der Linie 543)
- 554 zwischen Honrath und Heiligenhaus: Finanzierung durch die Stadt Lohmar
- 750: Finanzierung durch die Stadt Meckenheim (Schülerverkehr)
- 889: Finanzierung durch die Stadt Meckenheim (Nachtbus)

Darüber hinaus werden einige grenzüberschreitende Linien vom jeweils konzessionierten Verkehrsunternehmen ohne Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger betrieben. Aus diesem Grund erfolgt die Ausgestaltung des Angebotes dieser Linien vollständig oder weitestgehend eigenverantwortlich von den Verkehrsunternehmen. Betroffen sind die Linien 523, 565, VRM 262, VRM 299, VRM 933 und VRM 934 nach Rheinland-Pfalz sowie alle Linien der AWV (840, 844, 848, 849, 851, 853, 854). Auch diese Linien sind in der angegebenen Betriebsleistung nicht enthalten.

Auf der anderen Seite finanziert der Rhein-Sieg-Kreis einige grenzüberschreitende Fahrten auf den Linien 557 und 575 auch auf dem Gebiet des Rheinisch-Bergischen Kreises. Dabei handelt es sich um zusätzliche Fahrten, die im Rahmen der Umsetzung des neuen rechtsrheinischen Liniennetzes im Dezember 2010 eingerichtet wurden. Zwar stehen diese Fahrten grundsätzlich auch mit dem Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises in Einklang, dennoch liegt von diesem bislang keine Finanzierungszusage vor.

Stadt / Gemeinde	2010	2011/12	2013/14	2015/16
Alfter	467.959	426.616	428.665	428.153
Bad Honnef	326.869	351.429	351.384	344.126
Bornheim	481.645	391.687	404.835	405.960
Eitorf	224.270	327.291	350.408	375.417
Hennef	1.541.500	1.581.608	1.638.683	1.591.872
Königswinter	1.265.075	1.301.957	1.420.383	1.406.002
Lohmar	550.129	593.006	614.425	615.581
Meckenheim	587.197	520.234	525.574	535.262
Much	272.357	296.892	306.679	303.861
Neunkirchen-Seelscheid	307.394	278.824	313.379	316.731
Niederkassel	1.086.587	1.137.591	1.174.875	1.157.798
Rheinbach	353.482	280.959	290.511	332.265
Ruppichteroth	298.233	315.477	338.033	364.724
Sankt Augustin	1.168.131	1.174.178	1.150.285	1.250.019
Siegburg	1.248.931	1.326.281	1.309.412	1.335.106
Swisttal	442.447	404.260	402.831	416.767
Troisdorf	1.702.627	1.757.929	1.767.118	2.076.922
Wachtberg	507.396	383.266	392.435	390.266
Windeck	276.482	356.244	323.829	353.135
Insgesamt	**13.108.711**	**13.205.729**	**13.503.744**	**13.999.967**

Ansätze gemäß Haushaltsplan
Quelle: Haushaltspläne 2010, 2011/2012, 2013/14 und 2015/16
Werte 2015/16 für Troisdorf und Siegburg korrigiert

Tabelle 10: Betriebsleistung Bus

Im Rhein-Sieg-Kreis existieren insgesamt ca. 1.700 Bushaltestellen. Nach der VRS-Fahrgasterhebung 2004 weisen davon insgesamt 419 mehr als 50 Einsteiger pro Tag auf. 26 Haltestellen werden von über 500 Einsteigern pro Tag genutzt. Die meisten davon sind übergeordnete Verknüpfungspunkte sowie Haltestellen an Schulzentren, nur eine liegt im linksrheinischen Kreisgebiet.

Haltestelle	Einsteiger pro Tag
Siegburg Bf	5314
Hennef Bf	3540
Oberpleis ZOB	2206
Troisdorf Bf	2002
Troisdorf, Ursulaplatz	1773
Lohmar, Jabachhalle	1537
Sieglar RSVG	1145
Sankt Augustin Zentrum	948
Lülsdorf Schulzentrum	786
Rheinbach, Himmeroder Wall	777
Hennef Schulzentrum	755
Siegburg, Schwimmbad	748
Eitorf Bf	742
Siegburg, Holzgasse	693
Siegburg, Markt/Ringstr.	687
Mondorf Sportplatz	681
Hennef Gesamtschule	667
Menden, Mittelstr.	658
Siegburg, Heinrichstr.	603
Troisdorf, Altenforst	597
Troisdorf, Elsenplatz	589
Lülsdorf Kirche	580
Bad Honnef (Stadtbahn)	563
Oberpleis Schulzentrum	510
Troisdorf, Wilhelmstr.	501
Kaldauen Post	501

Quelle: VRS 2004

Tabelle 11: Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern/Tag (ohne Schiene)

3.5. TaxiBus

Der TaxiBus verkehrt zum normalen Bustarif auf einem festgelegten Linienweg mit festgelegten Fahrplanzeiten von Haltestelle zu Haltestelle. Er unterscheidet sich vom herkömmlichen Linienbus allein dadurch, dass eine Fahrt im Vorfeld angemeldet werden muss und dass der Verkehr in der Regel mit Taxen oder Mietwagen durchgeführt wird. In eben diesem Anmeldeerfordernis liegt der große wirtschaftliche Vorteil des TaxiBusses: Eine Fahrt wird nur durchgeführt, wenn auch tatsächlich ein Fahrtwunsch vorliegt. Kosten entstehen demzufolge auch nur dann, wenn eine Nachfrage besteht. Hinzu kommt, dass der TaxiBus nur den nachgefragten Streckenabschnitt befährt. Zum Einsatz kommen zum TaxiBus-Verkehr zugelassene und entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge des Taxi- bzw. Mietwagengewerbes. Ebenso können auch vorhandene Kleinbusse des Verkehrsunternehmens eingesetzt werden, welches die Konzession hält. Aufgrund weitgehend übereinstimmender Systemeigenschaften mit dem Bus kann der TaxiBus sowohl als eigenständiges Verkehrsmittel als auch zur Ergänzung des Angebotes bestehender Buslinien eingesetzt werden.

TaxiBus-Verkehre werden im Rhein-Sieg-Kreis auf Buslinien der RVK, der RSVG, der SWBV, der AWV und der OVAG angeboten. Zu unterscheiden sind folgende Anwendungsfälle:

- Linien, die den ganzen Tag über als TaxiBus verkehren,
- Linien, bei denen in den Hauptverkehrszeiten vereinzelt konventionelle Busse ohne Anmeldeerfordernis verkehren, ansonsten TaxiBusse sowie
- Linien, auf denen weitgehend konventionelle Busse ohne Anmeldeerfordernis verkehren und TaxiBus-Fahrten das Angebot in den Schwachlastzeiten ergänzen.

Eine Übersicht aller Linien zum Fahrplanstand 2016 findet sich in Tabelle 12. Die Konzessionslaufzeiten sind der Tabelle 9 zu entnehmen.

Linie	Betriebszeiten des TaxiBus-Einsatzes	Konzessionär
342	Wochenende	OVAG
343	alle Verkehrszeiten außer HVZ	OVAG
344	alle Verkehrszeiten außer HVZ	OVAG
502	sonntags	RSVG
504	Wochenende, abends	RSVG
505	samstags	RSVG
509	samstagnachmittags, sonntags, früher Abend	RSVG
511	samstagnachmittags, sonntags, abends	RSVG
517	samstagnachmittags, sonntags, abends	RSVG
533	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
534	alle Verkehrszeiten	RSVG
536	Wochenende	RSVG
541	Wochenende, abends	RSVG
564	Wochenende	RSVG
570	Wochenende, früher Abend	RSVG
571	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
572	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
573	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
579	sonntags	RSVG
SB 56	vormittags, samstagnachmittags, sonntags	RSVG
636	abends, sonntagmorgens	SWBV
680	sonntags	SWBV
722	alle Verkehrszeiten	RVK
740	Wochenende, abends	RVK
747	Wochenende	RVK
749	sonntags, abends	RVK
812	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK / SWBV
814	alle Verkehrszeiten	RVK
817	sonntags	RVK
818	samstagnachmittags, sonntags	RVK
840	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
843	sonntags, abends	RVK
844	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
848	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
849	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
851	alle Verkehrszeiten	AWV
853	alle Verkehrszeiten	AWV
854	alle Verkehrszeiten	AWV
859	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
881	alle Verkehrszeiten	RVK

Tabelle 12: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus

3.6. Anrufsammeltaxi (AST)

Das Anruf-Sammeltaxi (AST) ist nach seiner Definition ein bedarfsgesteuertes und flächendeckendes Verkehrsmittel in Ergänzung zum herkömmlichen Linienverkehr. Die wichtigsten Kriterien charakterisieren sich wie folgt:

- Der Einstieg der Fahrgäste erfolgt an gekennzeichneten AST-Abfahrtstellen. Das sind i.A. Bushaltestellen und zusätzlich eingerichtete, wohnungsnahe AST-Abfahrtstellen.
- Der Ausstieg findet innerhalb festgelegter Bedienungsgebiete an jedem beliebigen Ziel statt ("Haustürbedienung").
- Fahrten werden nur zu festgelegten Zeiten nach Fahrplan und nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung durchgeführt.
- Die Fahrpreise liegen vor Fahrtbeginn fest und sind in allen AST-Systemen einheitlich.
- Kosten gegenüber dem Kostenträger entstehen nur für eine durchgeführte Besetztfahrt.
- Zum Einsatz kommen zum AST-Verkehr zugelassene und entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge des örtlichen Taxi- bzw. Mietwagengewerbes. Konzessionsinhaber sind dagegen die RVK (linksrheinisch) bzw. die RSVG (rechtsrheinisch).
- Zur Vermeidung einer reinen Subventionierung des normalen Taxengeschäftes für einzelne Fahrgäste sind die Fahrplanzeiten so zugeschnitten, dass die gleichzeitige Beförderung einander fremder Fahrgäste möglich ist (Sammeleffekt). Im Gegensatz zum herkömmlichen Linienverkehr werden dabei die zu fahrenden Routen immer wieder neu zusammengestellt.

Durch die obligatorische Anmeldung der Fahrgäste fährt ein Anruf-Sammeltaxi nur, wenn wirklich ein Bedarf besteht. Im Gegensatz zum Linienverkehr ist tatsächlich ein flächendeckender Erschließungseffekt gegeben. Das AST ist damit ein Mittel zur Ergänzung des lokalen ÖPNV-Angebotes, insbesondere in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage. Im Regelfall fahren die AST-Verkehre nur innerhalb einer Gemeinde, um die Reiseweiten und damit die Betriebskosten zu begrenzen.

Zum 1. Januar 2016 gibt es AST-Verkehre in Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Lohmar, Meckenheim, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Rheinbach, Ruppichteroth und Windeck (vgl. Tabelle 13). In Swisttal wurde die AST-Bedienung dagegen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auf Bus- und TaxiBus-Betrieb umgestellt, in Niederkassel im Dezember 2013, in Troisdorf im Dezember 2014 und in Wachtberg im Dezember 2015. In Eitorf, Sankt Augustin und Siegburg gibt es keine AST-Verkehre, hier gewährleisten der konventionelle Linienverkehr und TaxiBusse die ÖPNV-Erschließung.

Linie	Kommune	grenzüberschreitende Verbindungen	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
580	Lohmar	--	RSVG	31.12.2016
581	Ruppichteroth	Hennef	RSVG	31.12.2016
582	Hennef	--	RSVG	31.12.2016
583	Neunkirchen-Seelscheid	--	RSVG	31.12.2016
584	Much	--	RSVG	31.12.2016
586	Bad Honnef	Rheinbreitbach Vettelschoß Sankt Katharinen Königswinter	RSVG	31.12.2016
587	Windeck	--	RSVG	31.12.2019
588	Königswinter	--	RSVG	14.12.2016
790	Bornheim	--	RVK	31.12.2016
880	Meckenheim	--	RVK	31.12.2016
883	Alfter	--	RVK	31.12.2016
884	Rheinbach	--	RVK	31.12.2016

Tabelle 13: AST-Verkehre

3.7. Bürgerbus

Beim Bürgerbus handelt es sich um Linienverkehr auf einer konzessionierten Linie mit Fahrplan, Haltestellen und einem genehmigten Tarif. Die Besonderheit ist, dass der Bürgerbus von ehrenamtlich tätigen Fahrern gesteuert wird, die sich in einem Bürgerbusverein zusammenschließen. Dadurch kann der Bürgerbus auch bei geringen Nachfragezahlen zu vergleichsweise geringen Kosten betrieben werden. Zum Einsatz kommen Kleinbusse mit 8 Fahrgastplätzen.

Jeder Bürgerbusbetrieb in NRW stützt sich auf vier Säulen:

Bürgerbusverein: Ist zuständig für die gesamte Organisation des Linienbetriebes (Erarbeitung des Fahrplans, Durchführung des Fahrbetriebs, Fahrkartenabrechnung, Betreuung aktiver und Werbung neuer Fahrer und Fahrerinnen, Öffentlichkeitsarbeit, Wartung und Reinigung des Fahrzeugs).

Stadt oder Gemeinde: Übernimmt per Ratsbeschluss etwaige Restkosten aus dem Bürgerbusbetrieb, die nicht durch die Fahrkarteneinnahmen gedeckt sind.

Verkehrsunternehmen: Ist Eigentümer des Fahrzeuges und deckt die verkehrs- und konzessionsrechtliche Seite des Projektes ab.

Land NRW: Fördert die Anschaffung des Fahrzeuges mit einem Festbetrag von 35.000 €, bei Niederflurbussen oder Bussen mit Klapprampen von 40.000 €. Der Festbetrag erhöht sich bei der Erstbeschaffung eines Fahrzeuges in beiden Fällen um 5.000 €. Sofern das Fahrzeug mit einem Erdgas- oder Hybridantrieb ausgestattet ist, werden zusätzlich 2.000 € gewährt. Daneben gewährt das Land dem Bürgerbusverein eine Organisationspauschale in Höhe von 5.000 € jährlich.

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es zum Stichtag 1. Januar 2016 Bürgerbusse in Lohmar, Much, Neunkirchen-Seelscheid und Ruppichteroth. Alle Bürgerbuskonzessionen hält die RSVG.

Grundsätzliche Voraussetzung für die Einführung eines Bürgerbusbetriebes ist lokales Engagement. Bürgerbusse können aufgrund ihres ehrenamtlichen Charakters nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans konzipiert werden. Ebenso dienen sie nicht dazu, vorhandene ÖPNV-Angebote zu ersetzen. Stattdessen sollen sie spezielle lokale Verkehrsbedürfnisse erfüllen, die im konventionellen ÖPNV nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. Durch das ehrenamtliche Engagement, die Organisation der Fahrer in einem Verein sowie den lokalen Bezug festigen die Bürgerbusvereine zudem die Identifikation aller Beteiligten sowie der Fahrgäste mit ihrer Gemeinde.

Der Nahverkehrsplan setzt aus diesen Gründen keine Vorgaben für den Einsatz von Bürgerbussen. Bei der Neueinführung von Verkehren steht der Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis beratend zu Seite, insbesondere auch was die für beide Seiten sinnvolle Einbindung von Bürgerbussen in das ÖPNV-Netz betrifft.

3.8. Tarif

Im gesamten Kreisgebiet kommt für alle ÖPNV-Linien mit Ausnahme der Bürgerbusse der Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) zur Anwendung. Dieser gilt ebenfalls in allen benachbarten Gebietskörperschaften, die zu Nordrhein-Westfalen gehören (Stadt Bonn, Stadt Köln, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Oberbergischer Kreis, Kreis Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis). Für grenzüberschreitende Fahrten in die südlich angrenzenden Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz existieren dagegen Sonderregelungen:

- Landkreis Ahrweiler: Für Fahrten aus und in den VRS-Raum wird im gesamten Kreisgebiet der VRS-Tarif angewendet, es bestehen allerdings Einschränkungen bei der Nutzung von Zeitkarten (normale JobTickets, GroßkundenTickets, SemesterTickets sowie SchülerTickets gelten nicht, für diese vier Zeitkartentypen gibt es spezielle Angebote mit Gültigkeit im Kreis Ahrweiler). Im Binnenverkehr gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), Ausnahmen sind die VRS-Linien 822 und 856.
- Landkreis Neuwied und Landkreis Altenkirchen: Auf ausgewählten grenzüberschreitenden Linien ist der VRS-Tarif ohne Einschränkung gültig, dies betrifft insbesondere die Linien des SPNV (Rechte Rheinstrecke bis Engers, Siegstrecke bis Niederschelden Nord, Oberwesterwaldbahn bis Ingelbach). Ansonsten gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM).

Für Fahrten zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und weiter entfernten Zielen in Nordrhein-Westfalen außerhalb des VRS-Gebietes können die Angebote des NRW-Tarifs genutzt werden.

Grundsätzlich kommt im VRS das Tarifmodell „Eine Stadt – ein Preis" zur Anwendung. Für Fahrten innerhalb einer Kommune gilt die Preisstufe 1, für Fahrten zwischen zwei benachbarten Kommunen die Preisstufe 2 und für weiter entfernte Ziele die Preisstufen 3 bis 5. Die Preisstufen 1 und 2 sind dabei jeweils gesplittet (1a/1b, 2a/2b). Die Preisstufe 1a gilt für Fahrten innerhalb einer kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde, die teurere Preisstufe 1b für Fahrten innerhalb der kreisfreien Städte Köln und Bonn. Die Preisstufe 2a gilt für Fahrten zwischen allen benachbarten kreisangehörigen Städten und Gemeinden und die teurere Preisstufe 2b für Fahrten aus einer Nachbarstadt oder -gemeinde nach Köln oder Bonn und umgekehrt. Zusätzlich gibt es den Kurzstreckentarif, der unabhängig von den Kommunalgrenzen für Fahrten bis zur vierten Haltestelle nach Einstieg benutzt werden kann, jedoch nicht im SPNV und auf einigen Schnellbuslinien.

Die TaxiBus-Linien im Rhein-Sieg-Kreis sind analog zum Busverkehr tarifiert, d.h. der Kunde zahlt denselben Fahrpreis wie für eine Bus- oder Bahnfahrt. Zeitfahrausweise werden anerkannt und beim Umsteigen muss kein neuer Fahrausweis gelöst werden. Für die AST-Verkehre kommt dagegen der AST-Spezialtarif des VRS zur Anwendung, der gegenüber dem vergleichbaren Tarif im Linienverkehr höher ist, was durch den höheren Komfort mit Haustürbedienung am Ziel zu rechtfertigen ist. VRS-Zeitfahrausweise berechtigen zur Lösung einer ermäßigten AST-Fahrkarte. Eine Durchtarifierung für Umsteiger auf weiterführende Linien besteht nicht.

4. Finanzrahmen

4.1. Übersicht

4.1.1. Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV

Gemäß Haushaltsplan 2015/2016 sieht der Rhein-Sieg-Kreis für ÖPNV-Leistungen im Jahr 2016 Ausgleichszahlungen in Höhe von 24,8 Mio € vor. Aus Vergleichsgründen werden für die zurückliegenden Jahre ebenfalls die Ansätze des jeweiligen Haushaltsplanes wiedergegeben (vgl. Tabelle 14). Die Haushaltszahlen sind nicht mit den Kosten der tatsächlich abgerechneten Betriebsleistung des jeweiligen Jahres zu verwechseln.

Verkehrsunternehmen	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
RSVG	8.082	14.593	13.441	9.796	11.678	11.464	12.663
RVK	3.123	3.514	3.514	4.164	4.164	4.191	4.241
SSB	3.611	3.700	4.300	4.200	4.966	5.356	5.253
KVB	2.461	2.461	2.461	2.382	2.405	2.248	2.271
OVAG	100	115	115	115	115	125	125
TaxiBus, Bus und Stadtbahn	**17.377**	**24.383**	**23.831**	**20.657**	**23.328**	**23.384**	**24.553**
AST-Verkehre	310	280	280	280	280	280	280
Insgesamt	**17.687**	**24.663**	**24.111**	**20.937**	**23.608**	**23.664**	**24.833**

Alle Angaben in Tsd. Euro
RSVG: Angaben bereinigt um Einnahmen aus RWE-Dividende

Tabelle 14: Haushaltsansätze des Rhein-Sieg-Kreises für den ÖPNV

4.1.2. Aufteilung der kommunalen Ausgleichszahlungen

Die Kostenunterdeckung für den Bus- und TaxiBus-Verkehr wird zu 45% über die allgemeine Kreisumlage und zu 55% über die Sonderumlage „Mehrbelastung ÖPNV" entsprechend der gefahrenen Wagenkilometer auf die einzelnen Städten und Gemeinden umgelegt. Selbiges gilt ab dem Haushaltsjahr 2017 auch für die AST-Verkehre.

Bei der Stadtbahn erfolgt die Umlegung zu jeweils 50% über die allgemeine Kreisumlage und die Sonderumlage. Um das größere Platzangebot des Stadtbahnverkehrs in der Abrechnung mit den Kommunen zu berücksichtigen, kommt nach dem geltenden Berechnungsschlüssel zur ÖPNV-Finanzierung ein Korrekturfaktor von 2,5 zur Anwendung. 1 km Wagenkilometerleistung Stadtbahn entsprechen danach 2,5 km Wagenkilometerleistung Bus. Durch den Ansatz der Wagen- und nicht der Fahrplankilometerleistung wird dabei der Einsatz von Doppeltraktionen im Stadtbahnverkehr berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.3.1). Liegt der sich daraus ergebende durchschnittliche Kilometerpreis bei der Stadtbahn höher als beim Busverkehr, wird der Differenzbetrag nur über die allgemeine Kreisumlage und nicht mehr über die Sonderumlage finanziert (sog. „schienenbedingte Mehrkosten"). Diese Situation trifft bei den Kostensätzen der Haushaltsplanung 2016 jedoch nicht zu.

4.1.3. Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen

Die Verlustübernahme der RSVG für den Busverkehr im rechtsrheinischen Kreisgebiet erfolgt zu 94,5% über die Kreisholding Rhein-Sieg GmbH, deren Alleingesellschafter der Rhein-Sieg-Kreis ist, und zu 5,5% unmittelbar durch den Rhein-Sieg-Kreis.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat die RVK mit der Durchführung des linksrheinischen Busverkehrs betraut und deckt folglich deren Aufwand ab.

Der Rhein-Sieg-Kreis und die SWBV tragen als Gesellschafter der „SSB Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH" deren Ergebnis. Die Aufteilung erfolgt

entsprechend dem Anteil der in der jeweiligen Gebietskörperschaft gefahrenen Platzkilometer. Auf den Rhein-Sieg-Kreis entfällt derzeit ein Anteil von ca. 56 %.

Die Stadt Köln erhält für die von der KVB auf dem Kreisgebiet erbrachte Stadtbahnbetriebsleistung eine Ausgleichszahlung. Ebenso erhält der Oberbergische Kreis für die von der OVAG auf dem Kreisgebiet erbrachte Bus- und TaxiBus-Betriebsleistung eine Ausgleichszahlung. Grundlage dafür ist die Zweckverbandssatzung des VRS.

4.1.4. Ausgleichzahlungen nach Kilometerleistung

Eine detaillierte Aufschlüsselung der im Jahr 2011 abgerechneten Betriebsleistung liefert die Tabelle 15. Aufgrund von Verrechnungseffekten und Unterschieden zwischen geplantem und tatsächlichem Betriebsaufwand weichen diese Zahlen teilweise deutlich von den Werten des Haushaltsplans ab.

Verkehrs-unternehmen	km Bus	km TaxiBus (abgerufen)	km Stadtbahn	Ausgleichs-zahlung [Mio €}
RSVG	11.855.643	177.886		11,706
RVK	1.966.796	129.949		3,999
OVAG	94.019	28.048		0,091
SSB			749.098	4,352
KVB			563.388	2,454
Insgesamt	**13.916.458**	**335.883**	**1.312.486**	**22,602**

RSVG: Angaben bereinigt um Naturalausgleich für linksrheinische Verkehre und Einnahmen aus RWE-Dividende
KVB: Planzahlen; Daten der Spitzabrechnung für 2011 liegen noch nicht vor
Stadtbahn: Angaben in Fahrplan-km; Wagen-km aufgrund Einsatz von Doppeltraktionen doppelt so hoch

Tabelle 15: Ausgleichszahlungen und Kilometerleistung der einzelnen Verkehrsmittel

Über alle Verkehrsunternehmen gemittelt wendete der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2011 pro Fahrplankilometer Stadtbahn 5,19 € und pro Fahrplankilometer Bus inklusive angerufener TaxiBus-Betriebsleistung 1,11 € auf. Bei einem Vergleich zwischen Bus und Stadtbahn sind jedoch die wesentlich voneinander abweichenden Platzkapazitäten der Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Pro Standardlinienbus lässt sich ein Durchschnittswert von 75 Plätzen angeben, ein Stadtbahn-Doppelzug fasst jedoch bis zu 366 Personen. Aus diesem Grund ist der Personalwirkungsgrad des Stadtbahnverkehrs erheblich höher als der des Busverkehrs. Der Platzkilometer Stadtbahn kostet trotz der Infrastrukturkosten für die Schienenwege mit 0,0142 € etwas weniger als der Platzkilometer Bus mit 0,0148 €. Beim vorliegenden hohen Fahrgastaufkommen auf den Stadtbahnlinien ist der Schienenverkehr wirtschaftlicher als ein vergleichbarer Busbetrieb.

Im Vergleich zum Bezugsjahr 2003 des zweiten Nahverkehrsplans haben sich die Tendenzen der Verkehrsmittel bis 2011 unterschiedlich entwickelt. Im Stadtbahnverkehr hat sich der Kostendeckungsgrad erhöht, so dass die absolute Kostenunterdeckung trotz allgemeiner Preissteigerung und zwischenzeitlich verbessertem Angebot reduziert werden konnte. Im Busbereich stiegen die durchschnittlichen Kilometerkosten dagegen an.

4.2. Landesmittel

4.2.1. Gesetzliche Grundlagen

Das Land Nordrhein-Westfalen gewährt den Aufgabenträgern für den kommunalen ÖPNV seit dem 1. Januar 2011 zwei Pauschalen nach §11 Absatz 2 und §11a ÖPNVG NRW:

- ÖPNV-Pauschale gemäß §11 Absatz 2 ÖPNVG NRW
- Ausbildungsverkehrspauschale gemäß §11 a ÖPNVG NRW

4.2.2. ÖPNV-Pauschale

Gemäß §11 Absatz 2 ÖPNVG NRW gewährt das Land NRW den ÖPNV-Aufgabenträgern aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 110 Millionen EUR. Mindestens 80% der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Die übrigen 20% sind für eigene Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Für 2015 betrug der Anteil des Rhein-Sieg-Kreises an den Landesmitteln rund 2,566 Mio. € pro Jahr.

Der Rhein-Sieg-Kreis leitet bis auf weiteres mindestens 80 % der ihm als ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW gewährten Mittel an öffentliche und private Verkehrsunternehmen zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre gemäß § 42 PBefG weiter. Voraussetzung ist, dass die gemeinwirtschaftlichen Verkehre auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises oder im Zusammenhang mit ausgreifenden Linien und auf Veranlassung des ÖPNV-Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechend erbracht werden. Die Weiterleitung der Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPVNG NRW an die Verkehrsunternehmen erfolgt im Rahmen der Ausgleichszahlungen des Rhein-Sieg-Kreises an die Verkehrsunternehmen auf Basis des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrages entweder unmittelbar oder über ihre Beteiligungsgesellschaften mit entsprechender Weisung zur Weiterleitung an die Verkehrsunternehmen. Einer Antragstellung durch die Verkehrsunternehmen bedarf es nicht.

Bis zu 20% der ihm als ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPVNG NRW gewährten Mittel verwendet der Rhein-Sieg-Kreis für Zwecke des ÖPNV wie z.B. Personalkosten, die im Zusammenhang mit dem ÖPNV anfallen, sowie für Zahlungen für Anrufsammeltaxiverkehre an die Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises.

4.2.3. Ausbildungsverkehr-Pauschale

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2011 sind die ÖPNV-Aufgabenträger auch zuständig für die Gewährung von Mitteln aus der Ausbildungsverkehrspauschale, die das Land NRW vorher gemäß §45 a PBefG selbst gewährt hat. Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß §3 Abs. 1 ÖPNVG aus Landesmitteln eine jährliche Pauschale, diese beträgt zurzeit 130 Mio. €. Für 2015 betrug der Anteil des Rhein-Sieg-Kreises rund 1,27 Mio. €.

Mindestens 87,5% der Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, Omnibusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §42 und §43 Absatz 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel sind hierzu an alle Verkehrsunternehmen im Aufgabenträgergebiet weiterzuleiten, die Ausbildungsverkehre betreiben und einen Gemeinschafts-, Übergangs- oder landesweiten Tarif anwenden.

Die übrigen 12,5% dürfen zur Finanzierung für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen oder für Maßnahmen verwendet werden, die der Fortentwicklung

von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen. Ebenso dürfen sie hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden.

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben werden gemäß der allgemeinen Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale vom 27. Juni 2011 mindestens 87,5 % (rd. 1,1 Mio. €) an die im Kreisgebiet vorhandenen Konzessionäre bzw. deren Betriebsführer auf der Basis der Erträge und Fahrleistungen im Ausbildungsverkehr weitergeleitet, soweit diese ungedeckte Kosten gemäß dem Anhang der EU-VO 1370/2007 nachweisen können. Die restlichen maximal 12,5 % verwendet der Rhein-Sieg-Kreis für im Zusammenhang mit der Planung, Organisation und Finanzierung von Ausbildungsverkehren entstehende Aufwendungen.

5. Vorgaben zur Angebotsgestaltung

5.1. Differenzierte Bedienung

Der Rhein-Sieg-Kreis wendet im ÖPNV das mehrstufig differenzierte Bedienungsmodell an. Aufeinander abgestimmten ÖPNV-Bedienungsformen ist dabei jeweils ein eigener Aufgabenbereich zugewiesen, um insgesamt ein in sich schlüssiges ÖPNV-System zu schaffen. Grundsätzliche Ziele der mehrstufig differenzierten Bedienung sind folgende:

- Trennung von lokalen und regionalen Verkehrsaufgaben
- Schaffung leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV-Hauptachsen mit eindeutigen und möglichst umwegfreien Linienführungen
- Schaffung kleinräumiger und ggf. nachfragegesteuerter Bedienungsformen zur flächendeckenden ÖPNV-Versorgung, auch in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage
- Herstellung einheitlicher Grundbedienungsstandards im gesamten Kreisgebiet
- Vermeidung von Parallelverkehren durch Abstimmung der einzelnen Angebote

5.2. Primärnetz

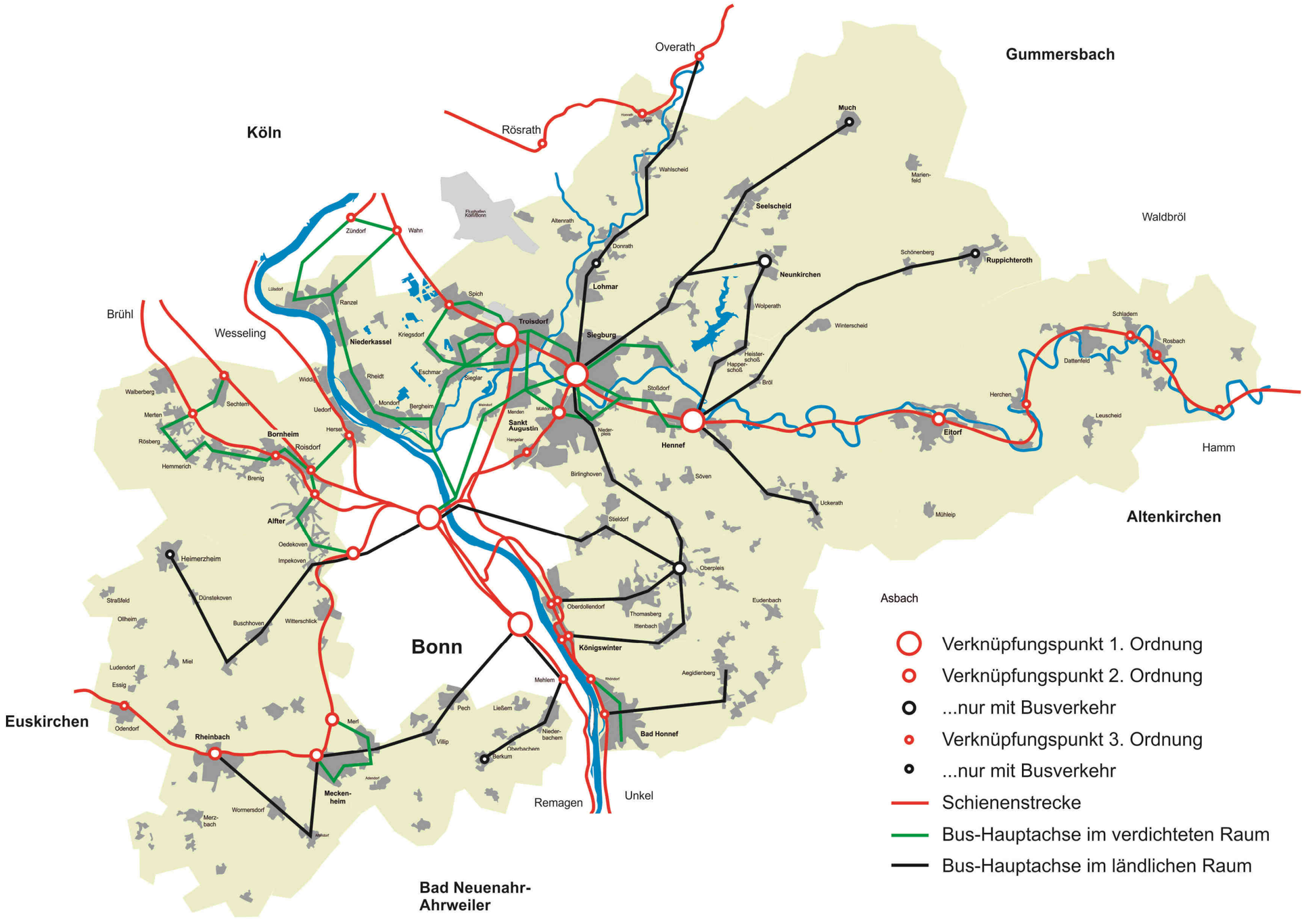
Grundlage des ÖPNV-Systems im Sinne der differenzierten Bedienung ist das Primärnetz, welches die Bedienung der fahrgaststarken Verkehrsrelationen und die Anbindung der wesentlichen Quell- und Zielpunkte sicherstellt. Auf diesem Primärnetz sollen grundsätzlich durch eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung Fahrgastpotenziale besser aktiviert werden. Ebenso sind direkte Linienführungen zur Erzielung konkurrenzfähiger Reisezeiten anzustreben. Einbezogen sind in das Primärnetz alle Gemeindehauptorte und alle sonstigen Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 2.500 Einwohnern. Insgesamt liegen Ortschaften mit zusammen rund 500.000 Einwohnern an den Achsen des Primärnetzes, entsprechend etwa 80% der Kreisbevölkerung. Mit diesem ÖPNV-Grundgerüst werden zudem alle auf die Zentren Siegburg, Bonn und Köln gerichteten Hauptverkehrsachsen abgedeckt. Ebenso sind alle definierten Verknüpfungspunkte an das Primärnetz angebunden (vgl. Kap. 5.7).

Gebildet wird das Primärnetz durch die im Kreisgebiet verkehrenden Schienenstrecken sowie rund 30 Hauptachsen des Busverkehrs (vgl. Tabelle 16 und Abbildung 14). Diese sind wiederum in Hauptachsen in den ländlichen Räumen sowie Hauptachsen im verdichteten Raum aufgeteilt (vgl. Kapitel 2.4.1, wobei die verdichteten Kernräume Meckenheim/Merl sowie entlang der rechten Rheinseite zwischen Bonn-Oberkassel, Königswinter und Bad Honnef ebenfalls dem verdichteten Raum zugeordnet werden). Mit diesem Achsengerüst ist noch keine detaillierte Liniennetzplanung verbunden. Vielmehr werden damit die Korridore festgelegt, die in der Nahverkehrsplanung aufgrund ihrer hohen strukturellen Relevanz eine besondere Wichtigkeit besitzen.

Das Sekundärnetz in Form von kleinräumigen Bedienungsformen wie lokalen Buslinien, Taxi-Buslinien und AST-Systemen soll über die Verknüpfungspunkte auf das Primärnetz ausgerichtet werden.

SPNV im verdichteten Raum
Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef
Köln – Sechtem – Roisdorf – Bonn
SPNV im ländlichen Raum
(Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef –) Eitorf – Windeck – Siegen
Köln – Troisdorf – Beuel – Niederdollendorf – Königswinter – Bad Honnef – Koblenz
Köln – Honrath – Overath
Bonn – Witterschlick – Meckenheim – Rheinbach – Odendorf – Euskirchen
Stadtbahn
Bonn – Beuel – Hangelar – Sankt Augustin – Siegburg
Bonn – Oberdollendorf – Königswinter – Bad Honnef
Köln – Wesseling – Hersel – Bonn
Köln – Brühl – Merten – Bornheim – Roisdorf – Alfter – Bonn
Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum
Duisdorf – Oedekoven – Alfter – Roisdorf – Bornheim
Bornheim – Hersel
Bornheim – Merten – Sechtem
Industriepark – Merl – Meckenheim
Bonn – Menden – Siegburg
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel
Niederkassel – Ranzel – Wahn
Niederkassel – Lülsdorf – Zündorf – Wahn
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf
Siegburg – Altenforst – Troisdorf
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal
Siegburg – Buisdorf – Hennef
Siegburg – Niederpleis
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt
Troisdorf – Spich – Sieglar
Troisdorf – Oberlar – Rotter See
Troisdorf – Kriegsdorf
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef
Rhöndorf – Bad Honnef Süd
Bus-Hauptachsen in den ländlichen Raum
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum
Meckenheim – Wormersdorf – Rheinbach
Bad Honnef – Aegidienberg
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis
Siegburg – Lohmar – Donrath – Overath
Siegburg – Seelscheid – Much
Siegburg – Neunkirchen
Hennef – Neunkirchen
Hennef – Ruppichteroth
Hennef – Uckerath
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis

Tabelle 16: Primärnetz



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 14: Primärnetz

5.3. Erschließung

Siedlungsbereiche gelten als erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zur nächsten Bus- oder AST-Haltestelle 500 m oder zur nächsten Station des Schienenverkehrs (Stadtbahn oder SPNV) 1.000 m nicht überschreitet. Bei Berücksichtigung durchschnittlicher Umwegfaktoren ergibt sich im 500 m-Einzugsbereich im Regelfall eine maximale Gehzeit von 10 Minuten zur nächsten Haltestelle. Für Siedlungsbereiche im Außenbereich kann die maximale Entfernung zur nächsten Haltestelle im Einzelfall bis zu 1.000 m betragen. Andererseits ist im verdichteten Raum eine Luftlinienentfernung von maximal 300 m anzustreben.

Bei der Erschließung neuer Wohn- oder Gewerbegebiete sind die Ziele des regionalen Handlungskonzeptes Wohnen 2020 zu beachten, herausgegeben vom *:rak* (Regionaler Arbeitskreis Entwicklung, Planung und Verkehr Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler). Der ÖPNV-Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis ist frühzeitig in die Planungsprozesse einzubinden, um eine angemessene ÖPNV-Erschließung mit praktikablen Linienführungen und Haltestellenstandorten sicherstellen zu können. Zu bevorzugen sind schienennahe Standorte.

5.4. Bedienungszeiten und Bedienungsstandards

Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern sollen mit dem ÖPNV erschlossen werden. Bei mehr als 500 Einwohnern sollen nach Möglichkeit liniengebundene Verkehrsmittel zum Einsatz kommen (SPNV, Stadtbahn, Bus oder TaxiBus). Das AST dient der Anbindung kleinerer Ortschaften sowie ggf. der Ergänzung liniengebundener Verkehrsmittel in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende.

Im gesamten Kreisgebiet gelten einheitliche Mindestbedienungsstandards:

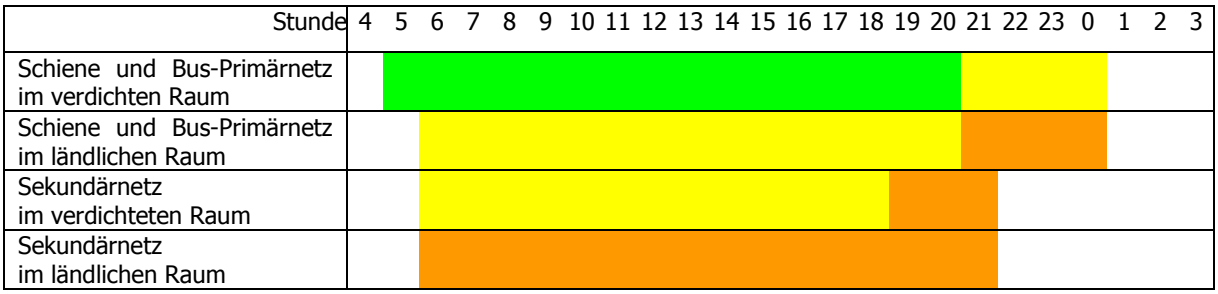
- Montags bis freitags Bedienung von ca. 5:30 bis 21:30 Uhr mindestens alle 60’
- Samstags Bedienung von ca. 7:30 bis 21:30 Uhr mindestens alle 120’
- Sonn- und feiertags Bedienung von ca. 9:30 bis 21:30 Uhr mindestens alle 120’

Die Mindestbedienungsstandards können bei folgenden Verkehren reduziert werden:

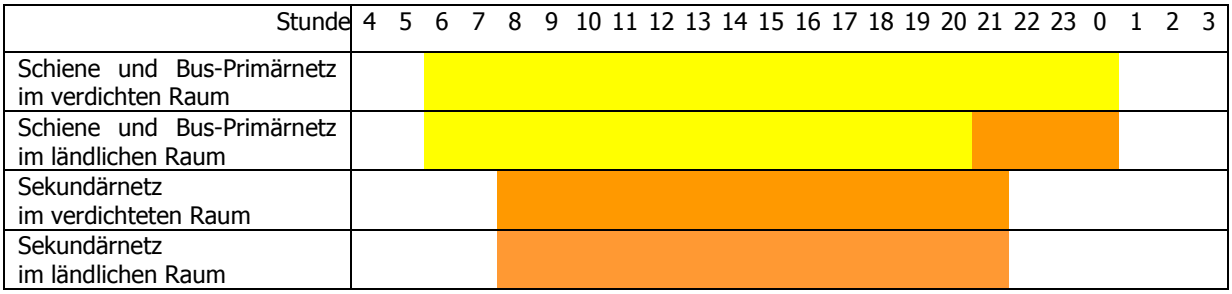
- Linien, die ausschließlich den Belangen des Schülerverkehrs dienen
- Linien, die andere Linien verdichten oder ergänzen (z.B. Schnellbuslinien)
- Tangentiallinien, deren Erschließungsgebiet auch durch andere Linien abgedeckt wird
- Grenzüberschreitende Linien ohne eigene Erschließungsfunktion im Rhein-Sieg-Kreis
- Linien mit zeitlich eingrenzbaren Aufgaben (z.B. zur Erschließung von Gewerbegebieten)
- Innerortsverkehre zur Verbesserung der Feinerschließung
- AST-Verkehre zur Anbindung von Außenbereichen

Abhängig von der Raum- und Siedlungsstruktur werden bei der Planung über die Mindestbedienungsstandards hinausgehend folgende Angebotsstrukturen angestrebt:

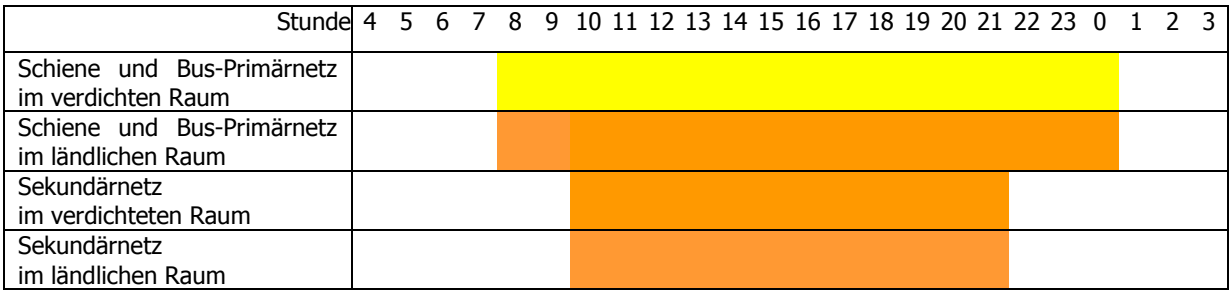
Montag bis Freitag



Samstag



Sonntag



mindestens 15- oder 20-Minuten-Takt (je nach Anschlussbeziehungen zum SPNV)
mindestens zwei Fahrten pro Stunde (30-Minuten-Takt anzustreben)
mindestens 60-Minuten-Takt

Tabelle 17: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel

Die Angebotsstrukturen können dabei auch durch die Überlagerung abschnittsweise paralleler Linien hergestellt werden. Auf diese Weise lässt sich die Erschließungsqualität im Außenbereich und das Angebot von Direktverbindungen verbessern. Unbedingte Voraussetzung ist eine sorgfältige fahrplanmäßige Abstimmung der betroffenen Linien zur Schaffung möglichst sauberer Taktstrukturen auf den parallelen Abschnitten. Sich ergänzende Linien sollen nach Möglichkeit mit aufeinander folgenden Nummern bezeichnet werden.

5.5. Vertaktung

Das Angebot ist zu vertakten. Die Vertaktung orientiert sich dabei grundsätzlich an der Taktsymmetrie des Integralen Taktfahrplans Nordrhein-Westfalen (ITF 2 NRW), um an den Anknüpfungspunkten zum SPNV systematische Anschlussbeziehungen herstellen zu können. Bei Linien, die häufiger als stündlich fahren, bieten sich daher auf der linken Rheinseite analog zur Voreifelbahn 30- oder 15-Minuten-Takte an. Dagegen sind auf der rechten Rheinseite im verstädterten Bereich analog zum S-Bahn- und Stadtbahnverkehr montags bis freitags 10- und 20-Minuten-Takte und am Wochenende 30-Minuten-Takte zu bevorzugen.

Taktsprünge sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Ebenso ist an allen Verkehrstagen eine einheitliche Grundtaktlage anzuwenden, sofern nicht abweichende Taktlagen wichtiger Anschlussbeziehungen oder differenzierte Hauptlastrichtungen dagegen sprechen.

Auf einzelne Nachfragespitzen insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit soll mit Verstärkerfahrten reagiert werden, die räumlich und zeitlich den Verkehrsbedürfnissen entsprechend angepasst werden können. Ebenso kann in der morgendlichen Hauptverkehrszeit von einer starren Vertaktung abgewichen werden, um eine möglichst hohe Produktivität des Fahrzeugparks sicherzustellen. Mittags und nachmittags soll dagegen grundsätzlich ein durchgehend vertaktetes Angebot aufrecht erhalten bleiben.

Von einer Vertaktung abgesehen wird bei Linien, die ausschließlich den Belangen des Schülerverkehrs entsprechend geplant werden (vgl. Kapitel 5.6). Grenzüberschreitende Linien ohne Relevanz für den Verkehr im Rhein-Sieg-Kreis müssen ebenfalls nicht im Taktfahrplan fahren.

5.6. Schülerbeförderung

Gemäß der Schülerfahrtkostenverordnung NRW (Verordnung zur Durchführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz des Landes NRW – SchfkVO) entscheidet der jeweilige Schulträger in eigener Zuständigkeit über die kostengünstigste Art der Schülerbeförderung. In der Regel ist dies die Beförderung im Linienverkehr. Dabei hat der Schulträger zu beachten, dass die in der Verordnung festgelegten Zumutbarkeitsgrenzen eingehalten werden:

- Anspruch auf eine Beförderung besteht bei Schulwegen über 2 km in der Primarstufe, über 3,5 km in der Sekundarstufe I und über 5 km in der Sekundarstufe II
- der Fußweg zwischen Wohnung/Schule und Haltestelle darf in der Primastufe nicht mehr als 1 km und in der Sekundarstufe nicht mehr als 2 km betragen
- Hin- und Rückweg dürfen zusammen nicht mehr als drei Stunden dauern
- die Wartezeit in der Schule vor und nach dem Unterricht darf nicht mehr als 45 Minuten betragen

Darüber hinaus besteht für jeden Schulträger die Möglichkeit, auf eigene Kosten Schülerspezialverkehre einzurichten, insbesondere wenn eine Beförderung im Linienverkehr entsprechend der o.g. Zumutbarkeitsgrenzen nicht möglich ist. Diese Sonderform des ÖPNV wird auch in einigen Gemeinden des Kreises angeboten.

Es ist ein grundsätzliches Ziel der Nahverkehrsplanung, dass ausreichend große Verkehrsströme des Schülerverkehrs in den Linienverkehr integriert werden. Dabei stehen folgende planerische Möglichkeiten zur Verfügung:

- Linienverkehr im Taktfahrplan
- Linienverkehr mit Zusatzfahrten zzgl. zum normalen Taktfahrplan
- Linienverkehr mit alleiniger Abstimmung auf die Belange der Schülerbeförderung

Eine Integration des Schülerverkehrs darf nicht dazu führen, dass die Belange der anderen Nutzer sowie der Anspruch an ein systematisches und attraktives ÖPNV-Angebot dafür aufgegeben werden. Es besteht kein Anspruch auf die Herstellung jeder gewünschten Schülerverkehrsbedienung, weder in räumlicher noch in zeitlicher Hinsicht. Bei der Angebotsgestaltung sind daher folgende Rahmenbedingungen zugrunde zu legen:

- Linienwege sind nach Möglichkeit so zu wählen, dass starke Schülerverkehrsströme ohne Abweichung vom Linienweg bedient werden können, ggf. mit temporärer Verlängerung zu den Schulstandorten von den Linienenden. Besteht diese Möglichkeit nicht, ist ein Linienverkehr mit alleiniger Abstimmung auf die Belange der Schülerbeförderung zuzüglich zu den Linien für den „Jedermannverkehr" zu bevorzugen.
- Buslinien, die mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren, erhalten grundsätzlich keine Taktsprünge zur Berücksichtigung der Schulzeiten.
- Buslinien, die nur im 60-Minuten-Takt fahren, können in der morgendlichen Hauptverkehrszeit für die Belange des Schülerverkehrs optimierte Fahrplanlagen mit Abweichungen vom Grundtakt erhalten. Nachmittags ist dagegen ein durchgehender Taktverkehr sicherzustellen.
- Wartezeiten bis 30 Minuten vor Schulbeginn oder nach Schulschluss gelten als zumutbar. Sollten diese überschritten werden, sind bei ausreichendem Fahrgastpotenzial über den jeweiligen Grundtakt hinausgehende Zusatzfahrten einzurichten.
- Werden Grundschüler im Linienverkehr befördert, soll die Beförderung umsteigefrei stattfinden.
- Es sind ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen (vgl. Kapitel 6.2). Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht nicht.
- Sofern der Schülerverkehr in den normalen Taktfahrplan integriert wird ist sicherzustellen, dass die entsprechenden Fahrten auch noch ausreichend für andere Fahrgäste aufnahmefähig sind. Sollte dies nicht der Fall sein, sind über den jeweiligen Grundtakt hinausgehende Zusatzfahrten einzurichten.

5.7. Vernetzung

Innerkommunale Verbindungen zu den Gemeindezentren oder aber zu nahe gelegenen Subzentren sollen möglichst umsteigefrei angeboten werden. Die Anbindung der Mittel- und Oberzentren erfolgt dagegen entweder umsteigefrei oder mit abgestimmten und systematisch im Takt wiederkehrenden Anschlüssen.

Parallelverkehre zum Schienennetz sind zu minimieren. Sie sollen nur in begründeten Fällen stattfinden, etwa wenn Buslinien sonst kurz vor Erreichen eines übergeordneten Verknüpfungspunktes abgebunden werden müssten oder wenn der Schienenverkehr keine Kapazitätsreserven mehr aufweist.

Auf der linken Rheinseite soll das Oberzentrum Bonn von allen Haltestellen aus mit maximal einem Umstieg erreichbar sein. Auf der rechten Rheinseite gilt selbiges für die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Siegburg. Von den Gemeindehauptorten sowie den sonstigen größeren Siedlungsschwerpunkten auf der rechten Rheinseite sollen außerdem die Oberzentren Köln und Bonn mit maximal einem Umstieg erreichbar sein.

Die Linien werden grundsätzlich auf Verknüpfungspunkte ausgerichtet. Dabei werden drei Kategorien unterschieden. Verknüpfungspunkte 1. Ordnung sind übergeordnete, regional bedeutsame Netzknotenpunkte in zentraler Lage. In ihnen treffen innerörtliche, regionale und überregionale Linien des Bus- und Schienenverkehrs zusammen und werden vielfältig miteinander verflochten. Gleichzeitig besitzen die Standorte eine erhebliche Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr. Im Rhein-Sieg-Kreis selbst sind dies die Bahnhöfe Hennef, Siegburg und Troisdorf. Aufgrund der überörtlichen Verkehrsverflechtungen kommen außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises die Bahnhöfe Köln Hbf, Köln-Messe/Deutz, Bonn Hbf und Bonn-Bad Godesberg dazu. Verknüpfungspunkte 2. Ordnung sind weitere Netzknotenpunkte, die jedoch mehr im lokalen Kontext stehen. Dies sind dies die Bahnhöfe Eitorf, Meckenheim, Meckenheim Industriepark und Rheinbach, die Stadtbahnstation Sankt Augustin Zentrum sowie die Busbahnhöfe Oberpleis und Neunkirchen Antoniusplatz. An Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung ist die Herstellung von Rundum-Anschlüssen nach dem Rendezvous-Prinzip wünschenswert, um die Anzahl der ÖPNV-Verbindungen zu maximieren. Dies gilt insbesondere dann, wenn die betroffenen Linien mehrheitlich nur stündlich oder zweistündlich verkehren. Grundsätzlich sollen Rundum-Anschlüsse systematisch zu allen Verkehrszeiten angeboten werden. In Abstimmung auf die Prinzipien des Integralen Taktfahrplans im Schienenverkehr sind derartige Knotenpunkte nach Möglichkeiten zur vollen oder zur halben Stunde einzurichten, bei Halbstundentakt im weiterführenden Schienenverkehr kommen auch Knotenpunkte um die Minuten 15 oder 45 infrage. Ein Rundum-Anschluss schließt nicht aus, dass wichtige Linien gegenüber den zur Verknüpfung notwendigen Fahrten häufiger verkehren können.

An Verknüpfungspunkten 3. Ordnung werden einzelne Buslinien mit dem weiterführenden (Schienen-)Verkehr verknüpft. Im Gegensatz zu den Verknüpfungspunkten der 1. und 2. Ordnung steht hier nicht die Herstellung möglichst vielfältiger Umsteigebeziehungen im Vordergrund, sondern die Abdeckung meist eindeutig vorgegebener gebrochener Wegeketten. Aus diesem Grund lässt sich für die Verknüpfungspunkte 3. Ordnung eine klare Hauptlastrichtung des Umsteigens definieren, und Rundum-Anschlüsse sind i.A. nicht erforderlich. Wünschenswert ist es, dass beide verknüpften Verkehrsmittel identische Taktfolgezeiten aufweisen.

Benachbarte Verknüpfungspunkte sind direkt miteinander zu verbinden. Ebenso ist eine möglichst hohe Anzahl von Direktverbindungen der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung herzustellen. Alle Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 18 und Abbildung 14 aufgeführt.

Die Übergangszeit bei verknüpften Linien soll im Regelfall fünf Minuten betragen und zehn Minuten nicht überschreiten. Definierte Anschlüsse sind ITCS-unterstützt sicherzustellen. Dies setzt eine verkehrsträgerübergreifende Datendrehscheibe voraus.

Verknüpfungspunkt	Kat.	lokaler Erschließungsbereich	Anschlüsse (Auswahl)
Alfter	3	Alfter	Stadtbahn nach Bonn und Köln
Bad Godesberg	1	Wachtberg	SPNV nach Köln, Stadtbahn nach Bonn
Bad Honnef (Stadtbahn)	3	Bergbereich Bad Honnef	Stadtbahn nach Bonn
Bad Honnef (DB)	3	Bergbereich Bad Honnef	SPNV nach Köln
Berkum EKZ	3	Außenbereich Wachtberg	Regionalbus nach Bonn
Bonn-Duisdorf	3	Außenbereich Alfter	SPNV nach Bonn
Bonn Hbf	1	Linksrheinisches Kreisgebiet	Fernverkehr, SPNV, Stadtbahn
Bonn-Mehlem	3	Wachtberg	SPNV nach Köln und Bonn
Bornheim Rathaus	3	westlicher Außenbereich Bornheim	Stadtbahn nach Bonn
Eitorf	2	Eitorf	SPNV nach Köln
Hangelar Mitte	3	Niederberg	Stadtbahn nach Bonn und Siegburg
Hangelar Ost	3	Schloss Birlinghoven	Stadtbahn nach Bonn und Siegburg
Heimerzheim Fronhof	3	Außenbereich Swisttal	Ortsverkehr
Hennef	1	Hennef, Ruppichteroth, Nk.-Seelscheid	SPNV nach Köln
Herchen	3	westlicher Außenbereich Windeck	SPNV nach Köln
Hersel	3	Bornheim	Stadtbahn nach Bonn und Köln
Honrath	3	nördlicher Außenbereich Lohmar	SPNV nach Köln
Köln Hbf	1	Kreisgebiet	Fernverkehr, SPNV, Stadtbahn
Köln Messe/Deutz	1	Kreisgebiet	Fernverkehr, SPNV, Stadtbahn
Königswinter	3	Ittenbach	SPNV nach Köln
Kw. Cl.-August-Straße	3	Ittenbach	Stadtbahn nach Bonn
Lohmar Stadthaus	3	Außenbereich Lohmar	Regionalbus nach Siegburg
Meckenheim	2	Meckenheim, Wachtberg	SPNV nach Bonn
Meckenheim Industriepark	2	Meckenheim-Neue Mitte, Merl	SPNV nach Bonn
Merten	3	nördlicher Außenbereich Bornheim	Stadtbahn nach Köln
Miel Ort	3	Außenbereich Swisttal	Ortsverkehr
Much Post / Rathaus	3	Außenbereich Much	Regionalbus nach Siegburg u. Overath
Neunkirchen Antoniusplatz	2	Außenbereich Neunkirchen-Seelscheid	Regionalbus nach Siegburg und Hennef
Niederdollendorf	3	Thomasberg, Oberpleis	SPNV nach Köln
Oberdollendorf	3	Thomasberg, Oberpleis	Stadtbahn nach Bonn
Oberpleis ZOB	2	Außenbereich Königswinter	Regionalbus (diverse Richtungen)
Odendorf Bahnhof	3	Außenbereich Swisttal	SPNV nach Bonn und Euskirchen
Overath	3	Wahlscheid	SPNV nach Köln
Rheinbach	2	Rheinbach, Swisttal	SPNV nach Bonn und Euskirchen
Rhöndorf	3	Tallagen Bad Honnef	Stadtbahn nach Bonn, SPNV nach Köln
Roisdorf Bahnhof	3	Alfter, Heimerzheim	SPNV nach Köln und Bonn
Rösrath	3	Lohmar-Mitte	SPNV nach Köln
Ruppichteroth Post	3	Außenbereich Ruppichteroth	Regionalbus nach Hennef
Rosbach Bahnhof	3	östlicher Außenbereich Windeck	SPNV nach Köln
Sankt Augustin Zentrum	2	Sankt Augustin	Stadtbahn nach Bonn und Siegburg
Schladern Bahnhof	3	nördlicher Außenbereich Windeck	SPNV nach Köln
Sechtem Bahnhof	3	westlicher Außenbereich Bornheim	SPNV nach Köln
Siegburg	1	Rechtsrheinisches Kreisgebiet	Fernverkehr, SPNV, Stadtbahn
Spich ZOB	3	Sieglar, Spich, Niederkassel	SPNV nach Köln und Siegburg
Troisdorf	1	Troisdorf	SPNV nach Köln und Siegburg
Vilich-Müldorf	3	Birlinghoven, Dambroich, Söven, Rott	Stadtbahn nach Bonn
Wahn Bahnhof	3	Niederkassel	SPNV nach Köln
Zündorf	3	Lülsdorf, Niederkassel	Stadtbahn nach Köln

Tabelle 18: Verknüpfungspunkte

5.8. Einsatz von TaxiBussen

Der Nahverkehrsplan setzt grundlegend fest, auf welchen Linien TaxiBus-Einsatz stattfinden kann. Einige Linien sind dabei ausschließlich als TaxiBus konzipiert. Auf den meisten Linien ist jedoch je nach Tageszeit und Wochentag sowohl Bus- als auch TaxiBus-Einsatz vorgesehen. In diesen Fällen stellen die für beide Betriebsformen angegebenen Betriebszeiträume nur grobe Orientierungswerte dar. Ziel ist es, die Nachfrage regelmäßig zu überprüfen und bei zu hoher Nachfrage TaxiBus-Fahrten in Busfahrten und bei zu niedriger Nachfrage Busfahrten in TaxiBus-Fahrten umzuwandeln. Dabei sind folgende Randbedingungen zu beachten:

- Bus und TaxiBus sollen in sinnvollen Zeitblöcken angeboten werden, d.h. ein andauernder Wechsel beider Betriebsformen ist zu vermeiden.
- Umlaufbedingte Bus-Kurse gegen die Lastrichtung werden auch bei geringer Nachfrage als Bus und nicht als TaxiBus angeboten.
- TaxiBusse sollen Busse insbesondere unabhängig von der Nachfrage nur dann ersetzen, wenn damit tatsächlich ein wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist. Sie sollen nicht bewirken, dass bei den zur Verfügung stehenden Bussen und Personalen unproduktive Standzeiten entstehen. Dies gilt insbesondere für die Nebenverkehrszeit vormittags.

Zudem sollen TaxiBusse nicht in gleichen Räumen und/oder Zeiten verkehren wie AST-Verkehre, da das Nebeneinander von zwei flexiblen Verkehrsmitteln mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen den Fahrgästen gegenüber nur schwer kommuniziert werden kann. Anzustreben sind klar abgegrenzte Bedienungsräume für TaxiBus- bzw. AST-Verkehre.

6. Vorgaben zur Betriebsqualität

6.1. Zuständigkeiten

Die Vorgaben zur Betriebsqualität beziehen sich zum einen auf den Ausbau der Infrastruktur und zum anderen auf Fahrzeuge, Fahrbetrieb, Service und Kundeninformation.

Die Bereiche Fahrzeuge, Fahrbetrieb, Service und Kundeninformation liegen dabei in der Regel in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Einzelheiten hierzu werden in gesonderten Vereinbarungen mit den Unternehmen geregelt.

Für den Ausbau der Bushaltestellen sind unterschiedliche Baulastträger zuständig: der Rhein-Sieg-Kreis für Kreisstraßen außerorts, der Landesbetrieb Straßen.NRW für Landes- und Bundesstraßen außerorts sowie die Städte und Gemeinden für kommunale Straßen sowie Ortsdurchfahrten an klassifizierten Straßen. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Vertretern von Behindertenverbänden sowie den Städten und Gemeinden wurden unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises einheitliche Kriterien für den barrierefreien Haltestellenausbau erstellt (vgl. Kapitel 6.3). Ebenso wurde eine Priorisierung für die mehrjährigen Um- und Ausbauprogramme seitens der Straßenbaulastträger festlegt (vgl. Kapitel 10).

Für die Stadtbahninfrastruktur inklusive der Stadtbahnhaltestellen sind die Verkehrsunternehmen bzw. im Falle von EBO-Strecken die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig.

Der Ausbau von Haltestellen wird vom NVR finanziell gefördert. Die Fördersumme beträgt bis zu 85% der zuwendungsfähigen Bau- und Grunderwerbskosten zuzüglich einer Pauschale für die Planungskosten. Das Förderprogramm wird jährlich fortgeschrieben.

6.2. Fahrzeugeinsatz

Seitens der Verkehrsunternehmen sollen die in der folgenden Tabelle 19 konkretisierten fahrzeugspezifischen Rahmenbedingungen erfüllt werden. Lediglich bei über den jeweiligen Grundtakt der Linie hinausgehenden Verstärkerfahrten in der Verkehrsspitze können auch Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die den Rahmenbedingungen bzgl. der Punkte „Einstiegsverhältnisse", „Ausstattung" und „Alter" nicht entsprechen. Erfüllt ein Verkehrsunternehmen die Standards in einzelnen Bereichen nicht, so ist darzulegen, welche Maßnahmen diesbezüglich ergriffen werden und zu welchem Zeitpunkt die Erfüllung des Standards angestrebt wird. Einzelheiten werden in Qualitätsvereinbarungen festgelegt.

Fester Bestandteil des ÖPNV im Kreisgebiet sind auch das Anruf-Sammeltaxi (AST) sowie der TaxiBus. Diese Verkehre werden auf konzessionierten Linien normalerweise nicht mit Bussen, sondern mit Taxen (Viersitzer oder Großraumtaxen für bis zu acht Fahrgäste) von Subunternehmern durchgeführt. Für diese Verkehre gelten die in Tabelle 19 aufgeführten Standards nicht. Grundlage für die Standards dieser Angebote sind vielmehr die geltenden Zulassungsbestimmungen für das Taxen- bzw. Mietwagengewerbe. Durch die bestehenden Möglichkeiten der individuellen Hilfestellung durch den Fahrer, wie sie im Taxigewerbe üblich ist, sind AST und TaxiBus-Angebote heute schon für viele Nutzer barrierefrei. Allerdings ist ein vollständig barrierefreier ÖPNV dort, wo Taxen zum Einsatz kommen nicht realistisch. So ist die Nutzung der Taxen mit Elektrorollstuhl nicht möglich. Hier gilt es für die Verkehrsunternehmen zu prüfen, ob in diesen Fällen andere geeignete Fahrzeuge, z.B. durch Kooperation mit Behindertenfahrdiensten, zum Einsatz kommen könnten.

Wünschenswert ist eine Übernahme der folgenden Standards durch die örtlichen Bürgerbusvereine.

Kriterium	Bus	Stadtbahn
Zustand	Die Fahrzeuge sind in einem sauberen und verkehrssicheren Zustand. Tägliche Innenreinigung sowie nach Bedarf wöchentliche Außenreinigung. Grobe Verunreinigungen werden sofort entfernt. Vandalismusschäden werden zeitnah entfernt.	
Kapazität	Dimensionierung entsprechend der Nachfrage. In der HVZ sind ggf. Verstärkerfahrzeuge einzusetzen. Die Stehplatzauslastung soll 4 Personen/m² nicht überschreiten. In der SVZ soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.	
Einstiegsverhältnisse	Niederflurfahrzeuge mit ausklappbarer Rampe an mindestens einer Tür bzw. Bereitstellen eines Busses mit Klapprampe auf Anforderung	Hochflurfahrzeuge mit Hochbahnsteigen und Reststufe bzw. Restspalt jeweils maximal 5 cm
Fahrgastinformation außen am Fahrzeug	Liniennummer und Ziel Frontseite Liniennummer und Ziel Einstiegsseite Liniennummer Heck Kennzeichnung rollstuhlgerechter Fahrzeuge bzw. Fahrzeugen mit Rampen	
Fahrgastinformation im Fahrzeug	Anzeige der nächsten Haltestelle Ansage der nächsten Haltestelle Haltewunsch wird optisch quittiert Piktogramme im Einstiegsbereich für Hörgeschädigte bzw. Gehörlose	Anzeige der nächsten Haltestelle Ansage der nächsten Haltestelle Aktueller Liniennetzplan Aktuelle Tarifinformation Haltewunsch wird optisch quittiert
Ausstattung	Videoüberwachung in den Fahrzeugen Kinderwagen/Rollstuhlplatz mit entsprechenden Sicherungseinrichtungen Entwerter ITCS-System Kontrastreiche Gestaltung des Fahrgastraumes Kontrastreiche Gestaltung des Einstiegsbereiches	
Alter	Durchschnittsalter 8 Jahre Höchstalter 14 Jahre (Ausnahme: Verstärkerfahrzeuge)	Keine Vorgabe
Werbung	Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge soll durch Werbung nicht übermäßig beeinträchtigt werden. Werbung auf den Scheiben ist auf ein Minimum zu reduzieren und darf die Sicht nach außen nicht unzumutbar behindern. Insbesondere ist sicherzustellen, dass von jedem Sitzplatz aus die Erkennbarkeit der Haltestellen gewährleistet ist. Keinesfalls dürfen mehr als 30% der Scheibenfläche mit Werbung bzw. Rasterfolie beklebt werden.	
Fahrpersonal	Das Fahrpersonal - kennt und beachtet die geltenden Verkehrs- und Arbeitsvorschriften - trägt gepflegte Kleidung und hat ein freundliches Auftreten den Fahrgästen gegenüber - beherrscht die deutsche Sprache - wird geschult in den Bereichen Kundenorientierung, Deeskalation, Fahrsicherheit, Fahrweise und Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste - hat Ortskenntnisse - stellt Fundstücke sicher und liefert sie im Betriebshof ab - meldet Mängel und Schäden an Haltestellen sowie Verbesserungsvorschläge seitens der Fahrgäste	
	- hat vollständige Kenntnisse zu Tarif, Vertrieb, Fahrplänen, Fahrbetrieb - gibt mobilitätseingeschränkten Personen im Rahmen des Möglichen bei Bedarf weitere Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg	

Tabelle 19: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal

6.3. Haltestellen

6.3.1. Ausbaustandards

Zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit sind entsprechend der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen sowie der vom Rhein-Sieg-Kreis erarbeiteten und abgestimmten Rahmenvorgaben folgende bauliche Standards grundsätzlich anzuwenden:

- im Regelfall Fahrbahnrand- oder Kaphaltestellen, Busbuchten nur in begründeten Ausnahmefällen und mit einer Länge, die ein spaltfreies Anfahren erlaubt
- Haltestellenkante mit einer Höhe von 18 cm
- taktiler Leitstreifen parallel zur Haltestellenkante mit Führung bis zur nächsten Querungshilfe und optischer Unterscheidbarkeit von den angrenzenden Bodenbelägen
- Markierung der Position für den Einstieg durch ein Einstiegsfeld
- Durchgangsbreite entlang der gesamten Haltestellenkante mindestens 1,50 m

Zusätzlich sollte immer geprüft werden, ob eine Querungshilfe vorhanden ist bzw. die Einrichtung einer Querungshilfe sinnvoll wäre und möglich ist.

Im Falle der Ausstattung mit Wartehäuschen ist darauf zu achten, dass deren Umrisse und die Glasflächen kontrastreich gestaltetet sind. Allgemein ist bei der Anordnung von Haltestellenausstattungselementen darauf zu achten, dass diese nicht die Durchgänge und Bewegungsflächen zustellen, um eine genügend breite Manövrierfläche für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle zu gewährleisten.

Bei Stadtbahnhaltestellen beträgt die Regelhöhe 90 cm über Schienenoberkante und die Regellänge 75 m. Die Bahnsteige müssen grundsätzlich barrierefrei erreichbar sein.

Von der Herstellung der Standards kann in folgenden Fällen abgesehen werden:

- Haltestellen, die ausschließlich von Kleinbussen oder Taxen angefahren werden
- Haltestellen, deren Bedienung ausschließlich auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet ist, sofern sichergestellt ist, dass bei Bedarf eine alternative barrierefreie Beförderungsmöglichkeit zu Verfügung gestellt wird (z.B. Beförderung zur Schule mit Taxen)
- Haltestellen, die bei absehbarer oder diskutierter Änderung der Verkehrsführung oder des Liniennetzes wegfallen würden oder mittelfristig verlegt werden sollen
- Haltestellen im Außenbereich, deren Zuwegung nicht barrierefrei ist

Bei fehlenden Platzverhältnissen oder sonstigen baulichen Zwangspunkten kann der barrierefreie Ausbau ggf. nur teilweise erfolgen.

Die Standards gelten nur für zukünftig durchzuführende Aus- bzw. Neubaumaßnahmen. Bereits barrierefrei ausgebaute Haltestellen, die den formulierten Vorgaben nicht 100%ig entsprechen, sollen bis auf weiteres nicht nachgerüstet werden.

6.3.2. Anordnung

Bei der räumlichen Anordnung von Haltestellen gelten zur Gewährleistung der Fahrgastorientierung, der Erschließungsqualität und der einheitlichen Nutzbarkeit des Kurzstreckentarifs folgende Grundsätze:

- Haltestellen sollen grundsätzlich in beiden Fahrtrichtungen bedient werden.
- Die Teilhaltestellen für beide Fahrtrichtungen sollen möglichst direkt gegenüber oder aber unmittelbar versetzt zu einer Querstraße angeordnet werden.
- Haltestellen im Zuge von richtungsweise unterschiedlichen Linienwegen durch Parallelstraßen sollen paarweise und möglichst in Höhe derselben kreuzenden Querstraße angeordnet werden. Derartige Einrichtungshaltestellenpärchen bilden eine Einheit und sind funktional eine Zweirichtungshaltestelle.
- Haltestellen an Linienverzweigungen sollen von allen dort verkehrenden Linien in jeweils beiden Fahrtrichtungen bedient werden. Dafür sind je nach räumlicher Lage vor bzw. hinter der Verzweigung entweder zwei oder drei Teilhaltestellen nötig. Fahrten mit derselben Zielrichtung sollen grundsätzlich von derselben Teilhaltestelle abfahren.
- Haltestellen an Straßenknoten mit sich kreuzenden Linien sollen zur Gewährleistung kurzer Umsteigwege möglichst nah am Knoten liegen. Sofern es auch abbiegende Verkehre gibt, sollen Fahrten mit derselben Zielrichtung grundsätzlich von derselben Teilhaltestelle abfahren, d.h. in Fahrtrichtung gesehen jeweils hinter der Kreuzung.
- An allen Verknüpfungspunkten sind bahnsteiggleiche, zumindest aber niveaugleiche Umsteigewege in den Hauptlastrichtungen anzustreben.

6.3.3. Benennung

Bei der Haltestellenbenennung ist folgenden Grundsätzen zu folgen:

- Die Teilhaltestellen von Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn sollen denselben Namen tragen, beim Bus ggf. ergänzt um den Namenszusatz „Stadtbahn", „(S)" bzw. „Bahnhof".
- Die Teilhaltestellen von Zweirichtungshaltestellen, Verzweigungshaltestellen und Haltestellen an Straßenknoten mit sich kreuzenden Linien tragen grundsätzlich denselben Namen. Wenn die funktionale Einheit nicht eindeutig erkennbar ist, können Namenszusätze verwendet werden.
- Einrichtungshaltestellenpärchen tragen im Regelfall denselben Namen. Unterschiedliche Namen oder Namenssind dann zu erwägen, wenn die beiden Teilhaltestellen weit voneinander entfernt sind oder die funktionale Einheit nicht eindeutig erkennbar ist.
- Privatwirtschaftliche Firmenbezeichnungen sind in Haltestellennamen zu vermeiden (Ausnahme: Haltestellensponsoring und Freizeiteinrichtungen).

6.3.4. Ausstattung

Der Rhein-Sieg-Kreis empfiehlt, die Haltestellenausstattung nach dem Fahrgastaufkommen und der Funktion zu differenzieren. Einzelheiten sind in Tabelle 20 dargestellt.

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkt 3. Ordnung und Stadtbahnhaltestellen	Busverkehr mindestens stündlich und Fahrgastaufkommen pro Tag ≥ 100 (1)	Busverkehr mindestens stündlich und Fahrgastaufkommen pro Tag 50-99 (1)	Busverkehr seltener als stündlich und/oder Fahrgastaufkommen pro Tag < 50 (1)
Beschilderung						
H- bzw. AST-Schild	●	●	●	●	●	●
Name der Haltestelle	●	●	●	●	●	●
Bezeichnung der verkehrenden Linien und deren Richtung	●	●	●	●	●	●
Fahrgastinformation						
Aktueller Fahrplan	●	●	●	●	●	●
Aktuelle Tarifinformation (2)	●	●	●	●	●	●
Aktueller Liniennetzplan des Gemeindegebietes (2)	●	●	●	●	●	●
Dynamische Abfahrtanzeige	●	●	●	●		
Akustische Information	●	●	●	●		
Stadtplan	●					
Haltestellenlageplan	●					
Bauliche Anlagen						
Aufstellfläche mit einer Breite von mindestens 2,50 m	●	●	●	●	●	
Papierkorb	●	●	●	●	●	
Sitzgelegenheiten (ggf. mit Lehne und Armstützen)	●	●	●	●	●	
überdachte Warteflächen mit Windschutz	●	●	●	●	●	
Beleuchtung (ggf. durch Straßenbeleuchtung)	●	●	●	●	●	
Toilette	●					

(1) Fahrgastaufkommen = ∑ Ein-/Aussteiger in beiden Fahrtrichtungen
(2) entbehrlich, wenn alle im betroffenen Gebiet verkehrenden Fahrzeuge entsprechend ausgestattet sind

Tabelle 20: Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorie

Alle Haltestellen sind zur Gewährleistung eines sauberen und verkehrssicheren Zustandes regelmäßig zu warten und zu reinigen. In den Wintermonaten muss eine verlässliche Räumung der Haltestellen gewährleistet sein. Vandalismusschäden sind unverzüglich zu entfernen.

6.4. Disposition flexibler Bedienungsformen

Die nachfragegesteuerten Verkehrsmittel AST und TaxiBus sollen grundsätzlich zentral disponiert werden. In räumlich zusammenhängenden Bedienungsgebieten ist dabei für alle Verkehre eine einheitliche Telefonnummer anzubieten. Damit das Angebot regelmäßig auf die Nachfrage abgestimmt werden kann, soll die Abrechnungsstatistik der Disposition (abgerufene Fahrten, Fahrgäste, Fahrstrecken etc.) für den Rhein-Sieg-Kreis entweder online-basiert einsehbar sein oder monatlich in Dateiform zur Verfügung gestellt werden.

Die technische und organisatorische Ausgestaltung der Disposition ist Sache des Konzessionsinhabers.

6.5. Pünktlichkeit

Die Fahrten sind pünktlich durchzuführen. Eine Verspätung bei Ankunft oder Abfahrt bis 2:59 Minuten nach Fahrplanzeit wird akzeptiert. Dadurch wird die Erreichbarkeit von Systemanschlüssen mit der Regelübergangszeit von fünf Minuten immer noch sichergestellt. Alle späteren Ankünfte und Abfahrten gelten dagegen als verspätet. Verfrühungen (Abfahrten vor Fahrplan) werden nicht akzeptiert. Ziel ist eine Pünktlichkeitsquote von mindestens 95%.

Als ausgefallen gelten Fahrten, die zu früh, überhaupt nicht oder mit einer Verspätung erfolgen, die den Zeitraum bis zur nächsten fahrplanmäßigen Abfahrt der Linie überschreiten. Ziel ist eine Ausfallquote von unter 1%.

Zur Betriebssteuerung wird ein ITCS-System eingesetzt, aus dem Pünktlichkeitsstatistiken erstellt werden. In Kooperationsvereinbarungen ist sicherzustellen, dass der Aufgabenträger Zugang zu den Pünktlichkeitsdaten erhält.

Das ITCS-System wird zudem zur Anschlusssicherung eingesetzt. Für den Verspätungsfall eines zuliefernden Verkehrsmittels ist zu definieren, ob und wie lange das weiterführende Verkehrsmittel am Verknüpfungspunkt warten kann. In die Abwägung zwischen pünktlicher Abfahrt und Verzögerung durch Anschlussabwarten werden die Dauer bis zur nächstmöglichen Weiterfahrt und die Gefahr anderer Anschlussverluste im weiteren Linienverlauf einbezogen. Die Umsetzung der Anschlusssicherung ist durch entsprechende Dienstanweisungen sicherzustellen. Anschlüsse, die bei der Anschlusssicherung bevorzugt zu berücksichtigen sind, sind in den Fahrplan-Rahmenvorgaben aufgeführt (vgl. Anhang A). Verspätungen resultierend aus Anschlussabwarten können in der Pünktlichkeitsstatistik separat aufgeführt werden und gehen nicht in die geforderte Pünktlichkeitsquote ein.

Es gilt die VRS-weite Mobilitätsgarantie.

6.6. Vertrieb

In den Fahrzeugen ist grundsätzlich die Möglichkeit eines Fahrkartenverkaufs zu gewährleisten. Dies kann durch das Fahrpersonal bzw. durch Automaten erfolgen. Sowohl im linksrheinischen als auch im rechtsrheinischen Kreisgebiet ist den Fahrgästen von der RVK bzw. der RSVG jeweils mindestens eine stationäre Beratung und Ticketerwerbsmöglichkeit an einem zentralen ÖPNV-Knotenpunkt bereitzustellen. Aktuell gibt es diese Möglichkeit von der RVK am Knotenpunkt Rheinbach Bahnhof sowie von der RSVG an den Knotenpunkten Siegburg Bahnhof, Troisdorf-Sieglar und Hennef Bahnhof. Darüber hinaus werden Fahrscheine sowie Beratung dezentral in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (Kioske, Gemischtwarenläden etc.) angeboten, möglichst in jeder Kommune. Eine telefonische Erreichbarkeit für Kunden, die eine Fahrplanauskunft wünschen, ist mindestens für die Zeit von 7.00 bis 24.00 Uhr zu gewährleisten.

Den Verkehrsunternehmen obliegen die Abonnementverwaltung und die Bearbeitung von erhöhten Beförderungsgeldern. Zur Einnahmensicherung werden regelmäßig Fahrscheinkontrollen bei den Fahrgästen durchgeführt.

6.7. Information und Kundenkommunikation

Den Verkehrsunternehmen obliegt die Entgegennahme und Beantwortung von Fahrgastbeschwerden. Berechtigten Fahrgastbeschwerden wird abgeholfen. Fahrgastbeschwerden, deren Adressat der Aufgabenträger ist, werden entsprechend an diesen weitergeleitet.

Die Verkehrsunternehmen unterhalten Internetauftritte, welche aktuell über bestehende Störungen, Umleitungen, Sonderaktionen, etc. informieren. Über Fahrplanänderungen, Betriebsstörungen oder -verzögerungen, sowie Umleitungen oder Alternativangebote werden die Fahrgäste angemessen und zeitnah informiert.

Folgende Anforderungen an eine barrierefreie Fahrgastinformation werden definiert:

- serifenfreie, ausreichend große Schrift
- geeignete Anbringung der Fahrgastinformationen
- optische und akustische Hinweise auf Verspätungen, Ausfälle etc. an Bushaltestellen mit einer hohe Einsteigerzahl, Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkten
- Kennzeichnung rollstuhlgerechter Haltestellen im Fahrplan bzw. Liniennetzplan
- Bereitstellen von Echtzeitinformationen
- Bereitstellen von Informationen in der Form, dass sie mit einem Screenreader ausgelesen werden können

Der Rhein-Sieg-Kreis bietet eine Onlineplattform im Internet für Kundeneingaben an. Diese ist unter der Adresse http://www.rhein-sieg-kreis.de/pvs_kontaktformular/mail.php erreichbar.

6.8. Dokumentation

Die Verkehrsunternehmen erstatten dem Aufgabenträger halbjährlich Bericht über die Einhaltung der Kriterien sowie der durchgeführten Maßnahmen zur Beseitigung der negativen Abweichungen von den hier dargelegten Standards.

Darüber hinaus werden vierteljährlich gesonderte Pünktlichkeitsstatistiken von den Unternehmen erstellt, welche linienbezogene Pünktlichkeitsquoten enthalten.

Dem Aufgabenträger wird halbjährlich eine Statistik über Art, Anzahl und Abhilfe der Beschwerden vorgelegt.

Die Verkehrsunternehmen gewähren dem Aufgabenträger ein Zutrittsrecht für Verkehrserhebungen und Qualitätsprüfungen und unterstützen diesen dabei.

7. Entwicklungskonzept

7.1. Überblick

Das linksrheinische Busnetz sowie die Linien in Niederkassel wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 neu geordnet, das rechtsrheinische Busnetz mit Ausnahme der Linien in Troisdorf zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010. In beiden Fällen war die Herstellung der Grundbedienungsstandards gemäß Kap. 5.4 ein wesentlicher Aspekt der Planung. Ausgenommen davon waren lediglich Linien, die vorwiegend dem Schülerverkehr dienen. Ebenso wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 und Dezember 2010 vielerlei Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität im Primärnetz gemäß Kap. 5.2 durchgeführt. Weitere punktuelle Maßnahmen im rechtsrheinischen Netz erfolgten in den Folgejahren, im Dezember 2014 wurde dann auch das Busnetz Troisdorf neu geordnet. Im Dezember 2015 gab es eine weitere große Optimierung des linksrheinischen Busnetzes, bei der ein großer Teil der vorhergehenden AWV-Verkehre von der RVK übernommen wurde.

Mit Blick auf das zur Verfügung stehende finanzielle Budget sowie noch ausstehende Optimierungskonzepte für einige Teilräume konnte die angestrebte Angebotsqualität auf einigen Relationen bislang noch nicht umgesetzt werden. Sofern in Zukunft Spielräume im Budget oder weitere Optimierungspotenziale entstehen, sollen diese Relationen schrittweise angegangen werden. Dafür werden in den folgenden Unterkapiteln „Umsetzung der Grundbedienungsstandards" „Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz", „Umsetzung der Angebotssystematisierung" und „Verbesserung des Angebots im Spätverkehr" die betroffenen Relationen analysiert.

Das Unterkapitel „Optimierung der grenzüberschreitenden Bedienung" enthält detaillierte Zielvorgaben, auf deren Erreichen im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit sukzessive hingewirkt werden soll.

Unabhängig davon soll das ÖPNV-Netz fortlaufend bedarfsorientiert optimiert werden. Dies betrifft folgende Handlungsschwerpunkte, die keine Auswirkungen auf die im Nahverkehrsplan festgelegten Vorgaben zur Angebots- und Betriebsqualität haben:

- Umwandlung von bedarfsgesteuerten Verkehren (AST und TaxiBus) in Busfahrten und umgekehrt bei Veränderung der Nachfragestruktur
- Verschiebung von Fahrplanzeiten zur Verbesserung von Anschlüssen, zur Verbesserung der Vertaktung oder zur betrieblichen Optimierung
- Streichung von Fahrten, die über das definierte Grundangebot hinausgehen, aber kapazitätsseitig und umlauftechnisch nicht erforderlich sind
- Neueinrichtung von Fahrten, die kapazitätsseitig erforderlich sind
- Neueinrichtung oder Optimierung von Fahrten, die zur Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs erforderlich sind
- Umwandlung von Leerfahrten in Nutzfahrten, sofern dadurch eine sinnvolle Ergänzung des Angebotes möglich ist
- Optimierung von AST- und TaxiBus-Verkehren zur Herstellung abgegrenzter Bedienungsgebiete
- Integration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr

7.2. Umsetzung der Grundbedienungsstandards

Die Grundbedienungsstandards gemäß Kap. 5.4 sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 nahezu vollständig realisiert. Vereinzelte Angebotsdefizite konnten bislang nicht beseitigt werden. Betroffen sind folgende Linien bzw. folgende Zeiträume:

- Schultage im Zeitraum 10 Uhr bis 15 Uhr: Stellenweise erhebliche Abweichung vom angestrebten Mindestangebot im Stundentakt mit Angebotslücken bis zu 100 Minuten. Betroffen sind vor allem die Linien 541, 556, 560/562, 575, 577 und 578. Vereinzelte Taktabweichungen mit geringerer Relevanz gibt es auf den Linien 524, 530, 531, 533, 537, 557, 572, 576, 800 und 855.
- Taktfolgezeiten erfüllen nicht die Grundbedienungsstandards: Linie 533 (Mo-Fr NVZ nur alle 2 Stunden), Linie 554 (nur HVZ), Linie 560 (Mo-Fr nur alle 2 Stunden, Wochenende kein Betrieb), Linie 562 (Mo-Fr nur alle 2 Stunden)

Auf vielen Linien besonders im ländlichen Raum sind die Grundbedienungsstandards zudem zwar nominell umgesetzt, jedoch ist das Verkehrsangebot zu Zeiten des Schülerverkehrs voll ausgelastet und damit für andere Fahrgäste nur begrenzt nutzbar. Dies betrifft vor allem die morgendliche Spitzenstunde.

7.3. Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz

Die angestrebte Bedienungsqualität im Primärnetz gemäß Kap. 5.2 und Kap. 5.4 ist auf vielen Achsen realisiert. Einige Angebotsdefizite konnten jedoch mit Blick auf das zur Verfügung stehende Budget bislang noch nicht beseitigt werden. Der Sachstand zum Stichtag 1. Januar 2016 ist Tabelle 21 bis Tabelle 25 zu entnehmen.

Es ist anzustreben, durch weitere Optimierungsmaßnahmen noch nicht realisierte Standards stufenweise einzuführen. Hervorzuheben sind dabei folgende Handlungsschwerpunkte:

- Bus-Hauptachsen in Troisdorf: Im Dezember 2014 wurde das neue Busnetz Troisdorf umgesetzt. Dabei konnte ein Großteil vorhergehender Angebotsdefizite abgebaut werden, Noch bestehende Angebotsdefizite auf den Achsen von Troisdorf nach Sankt Augustin und Bonn sollen im Zuge einer zweiten Ausbaustufe beseitigt werden, dafür ist eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Bonn erforderlich. Für die zweite Ausbaustufe wurden außerdem diverse weitere Verbesserungsmöglichkeiten festgehalten.
- Bus-Hauptachsen zwischen Bad Godesberg, Wachtberg und Meckenheim: Angebotsverbesserungen werden im Zusammenhang mit Planungen der Stadt Bonn für eine Umsetzung im Dezember 2017 geplant.
- Stadtbahnlinien: Angebotsverbesserungen werden derzeit zwischen den beteiligten Aufgabenträgern in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn" abgestimmt. Handlungsbedarf besteht auf den Linien 16 und 66 in der HVZ sowie der Linie 18 in der NVZ und SVZ.
- Freizeitverkehr: abends und am Wochenende bestehen auf vielen Achsen des Primärnetzes noch Angebotsdefizite, so dass der ÖPNV seine Potenziale nicht ausschöpfen kann. Ganz besonders betroffen ist der Einkaufsverkehr an Samstagen, bei dem auf einigen Linien zudem noch eine Taktreduzierung gegen 14 Uhr erfolgt, die nicht mehr den Fahrgastströmen entspricht.

Ferner existieren Angebotsdefizite auf mehreren Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum, insbesondere Hennef – Neunkirchen, Siegburg – Neunkirchen, Siegburg – Much und Bad Honnef – Aegidienberg.

	Linien	mindestens 20'-Takt Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 30'-Takt Sa bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 4.30 Uhr	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef	RE9,S12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Köln – Sechtem – Roisdorf – Bonn	RB26,RB48	x	~	~	~	✓	✓	✓	✓

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 21: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum

	Linien	mindestens zwei Fahrten/h Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens zwei Fahrten/h Sa bis 20:30 Uhr	mindestens 60'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 60'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 9.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
(Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef –) Eitorf – Windeck	RE9,S12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Köln – Troisdorf – Königswinter – Bad Honnef – Koblenz	RE8,RB27	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	~
Köln – Honrath – Overath	RB25	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Meckenheim – Rheinbach – Euskirchen	S23	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 22: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum

	Linien	mindestens 20'-Takt Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 30'-Takt Sa bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 4.30 Uhr	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Bonn – Beuel – Hangelar – Sankt Augustin – Siegburg	66,67	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Oberdollendorf – Königswinter – Bad Honnef	66	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Köln – Wesseling – Hersel – Bonn	16	~	✓	~	x	✓	✓	✓	✓
Köln – Brühl – Bornheim – Roisdorf – Alfter – Bonn	18,68	✓	~	x	x	✓	✓	✓	✓

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 23: Angebotsqualität Stadtbahn

	Linien	mindestens 20'-Takt Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 30'-Takt Sa bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 4.30	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Duisdorf – Oedekoven – Alfter – Roisdorf – Bornheim	633,843,882	~	✓	~	x	✓	✓	✓	✓
Bornheim – Hersel	817,818	x	~	x	x	x	x	x	x
Bornheim – Merten – Sechtem	633,818	x	~	x	x	~	~	x	x
Industriepark – Merl – Meckenheim	858	✓	✓	x	x	✓	✓	✓	✓
Bonn – Menden – Siegburg	640	✓	✓	x	x	✓	✓	✓	✓
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	550,SB55	✓	✓	~	~	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Ranzel – Wahn	550	✓	✓	x	x	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Lülsdorf – Zündorf – Wahn	501	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	x	✓	x	x	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Altenforst – Troisdorf	501,503	✓	✓	✓	~	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal	510	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Buisdorf – Hennef	527	~	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Niederpleis	512,513	✓	✓	x	x	x	x	x	~
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin	508	x	✓	x	~	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	✓	✓	✓	~	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Spich – Sieglar	503	✓	✓	x	x	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Oberlar – Rotter See	508,551	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Kriegsdorf	503,551	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar	506	✓	✓	x	x	✓	✓	✓	✓
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef	529	x	x	x	x	✓	x	x	✓
Rhöndorf – Bad Honnef Süd	566	~	x	x	x	✓	✓	x	x

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 24: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum

	Linien	mindestens zwei Fahrten/h Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens zwei Fahrten/h Sa bis 20:30 Uhr	mindestens 60'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 60'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 9.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim	845	~	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim	855	~	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum	857	~	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
Meckenheim – Wormersdorf – Rheinbach	749	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Honnef – Aegidienberg	560,562	x	x	x	x	✓	✓	✓	x
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	513,535	~	x	~	~	✓	~	~	~
Siegburg – Lohmar – Donrath – Overath	556,557	~	✓	~	~	✓	✓	✓	~
Siegburg – Seelscheid – Much	576,SB56	x	x	x	x	✓	✓	✓	~
Siegburg – Neunkirchen	577	x	x	x	x	✓	✓	✓	~
Hennef – Neunkirchen	578	x	x	x	x	✓	✓	✓	x
Hennef – Ruppichteroth	530,531	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hennef – Uckerath	522	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 25: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum

7.4. Umsetzung der Angebotssystematisierung

7.4.1. Vernetzung

Die Qualität der Vernetzung ist im Wesentlichen von kurzen und systematisch wiederkehrenden Anschlüssen an den Verknüpfungspunkten sowie deren Sicherung abhängig. Vorrausetzung dafür sind klare Taktstrukturen, die zudem gemäß ITF NRW annähernd nullsymmetrisch aufgebaut sein müssen, damit Systemanschlüsse jeweils in beiden Richtungen bestehen. Tabelle 26 zeigt dazu eine qualitative Bewertung der Situation in den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises. Die Aufstellung gilt für die Verkehrszeit montags bis freitags tagsüber. Abends und am Wochenende ist die Vernetzung der jeweiligen Linien aufgrund unterschiedlicher Betriebszeiten und reduzierter Takte teilweise nur eingeschränkt gegeben.

Knoten	Sachstand
Eitorf Bahnhof	Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit RE9 in beiden Richtungen und allen Buslinien Einschränkungen: Linie 533 teilweise nur Zweistundentakt; Linie 579 in Fahrtrichtung Eitorf kein Anschluss an RE9 (Anschluss stattdessen in Herchen) Weiterentwicklungspotenzial: Verkürzung der Übergangszeiten, sobald eine technische Anschlusssicherung möglich ist (derzeit wegen Verspätungsanfälligkeit des SPNV Busabfahrt erst 11 min nach RE9-Ankunft); volle Einbindung der Linie 579
Hennef Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund der Taktlagen des SPNV keine optimale Vollknotenbildung möglich; Buslinien fahren zudem bisher nur teilweise im annähernd symmetrischen ITF-Taktgefüge (bislang nicht symmetrisch sind die Fahrpläne der Linien 510, 522, 524 und 531) Weiterentwicklungspotenzial: Aufbauend auf die bereits symmetrischen Fahrpläne der Linien 516, 525, 527, 529, 530, 532 und 578 Herstellung eines aufgeweiteten Nullknotens, bei der die vorrangig auf den RE 9 von und nach Köln ausgerichteten Buslinien kurz nach der Minute 00 ankommen und kurz vor der Minute 00 abfahren. Zur Vermeidung überlanger Wendezeiten und zur Herstellung von Anschlüsse zwischen den Bussen kommen ausgewählte andere Linien um die Minute 50 an und fahren um die Minute 10 ab, womit gute S-Bahn-Anschlüsse bestehen und gleichzeitig Umlaufverknüpfungen gebildet werden können.
Meckenheim Bahnhof	Knotensystematik: leicht verzogener 00/30-Knoten mit S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 749, 855 und 858 (nur HVZ) Einschränkungen: keine stringente Knoteneinbindung der Linie 857 Weiterentwicklungspotenzial: Überplanung der Linie 857
Meckenheim Industriepark	Knotensystematik: Knoten zur vollen und halben Stunde mit der S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 843, 858 und 859 Einschränkungen: keine stringente Knoteneinbindung der Linie 859 Weiterentwicklungspotenzial: Überplanung der Linie 859
Neunkirchen Antoniusplatz	Knotensystematik: Knoten zur halben Stunde mit den Buslinien 577 und 578 Einschränkungen: schulzeitenbedingte Taktausreißer, TaxiBus-Linie 534 nur in einer Fahrtrichtung in den Knoten eingebunden, Abschnitt der Linie 578 nach Seelscheid nur mit einzelnen Fahrten bedient Weiterentwicklungspotenzial: Verlängerung der Linie 543 von Pohlhausen nach Neunkirchen sowie Aufwertung der Verbindung nach Seelscheid, um einen neuen regionalen Netzknoten in zentraler Lage zu schaffen und die bisherige unbefriedigende Verknüpfungssituation an der Haltestelle Pohlhausen zu ersetzen

Oberpleis Busbahnhof	Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit den Linien 513, 520, 521, 525, 536, 537 und 541, Knoten zur halben Stunde mit den Linien 520, 521, 535, 537 Einschränkungen: einzelne schulzeitenbedingter Taktausreißer, abends und am Wochenende asymmetrischer Knoten um die Minute 10 aufgrund der Berücksichtigung von Anschlüssen zur Stadtbahn und zum SPNV in Königswinter und Dollendorf Weiterentwicklungspotenzial: Ausweitung des Fahrtenangebotes zur Stärkung des Knotens zur halben Stunde
Rheinbach Bahnhof	Knotensystematik: leicht verzogener 15/45-Knoten mit S23 von und nach Bonn und den Buslinien 740, 814 und 817, Anschluss der Buslinien 747 und 749 an die S23 von und nach Euskirchen, kein systematischer Anschluss der Buslinie 800 Einschränkungen: Vollknotenbildung mit S23 und Anschlüssen zwischen den Bussen seit Dezember 2014 (neuer Fahrplan S23) nicht mehr möglich Weiterentwicklungspotenzial: --
Sankt Augustin Zentrum	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: --
Siegburg Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: abends und am Wochenende bei gedehnten Takten Ausrichtung der Buslinien auf einen 00-Knoten mit der S12 in beiden Richtungen, dem ICE von und nach Frankfurt Flughafen sowie der Stadtbahnlinie 66
Troisdorf Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: Verbesserung der Bus-Anschlüsse in der SVZ

Tabelle 26: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung

Die geforderten Vernetzungen in den Knotenpunkten 3. Ordnung sind mit unterschiedlicher Qualität gegeben. In Zukunft sollen sukzessive weitere Verbesserungen bezüglich der Übergangszeiten und der Anschlusssicherheit umgesetzt werden, sofern dies betrieblich sinnvoll machbar ist. Das Schlüsselelement der Weiterentwicklung ist eine technische Sicherung der definierten Anschlüsse.

Viele Buslinien fungieren schwerpunktmäßig als Zubringer zum Schienenverkehr. Auf derartigen gebrochenen Achsen ist anzustreben, dass beide Verkehrsmittel bei ausreichendem Fahrgastpotenzial stets taktgleich fahren und somit bei jeder Fahrt Anschluss besteht. Dies gilt ganz besonders dort, wo die Zubringerbuslinien die logische Fortsetzung von peripher gelegenen Stadtbahn- oder SPNV-Linien darstellen (z.B. Linie 566 als innerörtliche Verlängerung der Linie 66 in Bad Honnef). Aufgrund des hohen Betriebsaufwandes konnte dieses Qualitätskriterium bisher nur auf ausgewählten Linien realisiert werden (z.B. Linien S23/858 in Meckenheim Industriepark).

7.4.2. Vertaktung

Die Vertaktung der Buslinien wurde im Zusammenhang mit den Netzoptimierungen in den Jahren 2009 und 2010 weiterentwickelt. Nahezu alle Linien fahren seitdem grundsätzlich im Taktfahrplan. Abweichungen gibt es jedoch zur Berücksichtigung der Schulzeiten, insbesondere im ländlichen Raum. Es ist anzustreben, diese Taktlücken durch zusätzliche Fahrten

und/oder bessere Koordination zwischen Schulzeiten und ÖPNV sukzessive zu beseitigen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. einheitliche Grundtakte zu allen Verkehrszeiten, einheitliche Taktsymmetrie) sollen ebenfalls sukzessive umgesetzt werden.

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 5.5 nicht vertaktet ist das Angebot der Linien 319, 523, 526, 528, 539, 542-549, 558, 750, 752, 802, 806 und 842, die entweder ausschließlich nach den Belangen des Schülerverkehrs geplant werden oder aber für den Binnenverkehr im Rhein-Sieg-Kreis keine Relevanz haben.

7.4.3. Linienwege

Die Linienwege der Buslinien wurden in den vergangenen Jahren unter dem Prinzip „eine Liniennummer – ein Linienweg" vereinheitlicht. Noch nicht realisiert wurde dies auf den in Tabelle 27 zusammengestellten Teilstrecken, bei denen das Grundprinzip nach Möglichkeit ebenfalls sukzessive umgesetzt werden soll.

Linie	Uneinheitliche Bedienung	Lösungsmöglichkeit
522	verschiedene Linienwege im LK Neuwied, teilweise Brechung in Uckerath	durchgehende Fahrten immer über Hauptlinienweg, andere Fahrten eigenständig bis Uckerath
530	zwei Linienwege im Oberberg. Kreis	immer über Hauptlinienweg
537	Einzelfahrten über Rauschendorf	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
	alternierend direkt / Thomasberg	immer über den direkten Linienweg, für Thomasberg stattdessen Ausweitung Linie 520
562	verschiedene Linienwege im LK Neuwied	immer über Hauptlinienweg
575	Einzelfahrten über Gerlinghausen	generelle Umlegung oder eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
SB56	Einzelfahrten über Birk oder Wahnbachtal	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
578	Einzelfahrten verlängert bis Seelscheid	eigenständige Linie
857	SVZ-Bedienung kombiniert mit 856	SVZ-Fahrten auf beiden Linien
	Einzelfahrten bis Villip oder Züllighoven	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)

Tabelle 27: Unsystematische Linienwege

Von einheitlichen Linienwegen abgewichen wird darüber hinaus auf vielen Linien zur temporären Andienung von Schulstandorten. Diese Abweichungen sind zur Bedienung starker Schülerverkehrsströme notwendig. Es kann sukzessive geprüft werden, ob sich eine generelle Einbindung der betroffenen Schulstandorte in den Linienweg anbietet.

Ein weiteres Potenzial zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Systematik besteht in einer Evaluation der Haltestellenbezeichnungen und Haltestellenstandorte, konkret unter folgenden grundsätzlichen Zielsetzungen:

- beidseitige Haltestellenbedienung (durch Verschiebung, Zusammenlegung oder Neueinrichtung von nur in einer Richtung bedienten Haltestellen)
- eindeutige und für alle Verkehrsmittel gleiche Bezeichnung von Verknüpfungspunkten
- Vermeidung von Namensdopplungen bei verschiedenen Haltestellen
- Umbenennung von Haltestellen, die auf nicht mehr existente Einrichtungen hinweisen
- Haltepositionen an Verknüpfungspunkten mit kürzest möglichen Umsteigewegen

Diesbezügliche Optimierungen werden bilateral zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und den betroffenen Städten und Gemeinden sowie anschließend mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt.

7.5. Umsetzung der Erschließungsqualität

Gemäß Kapitel 5.4 sollen alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern mit dem ÖPNV erschlossen werden, wobei einheitliche Mindestbedienungsstandards gelten (Montag bis Freitag Stundentakt, Wochenende Zweistundentakt). Bei mehr als 500 Einwohnern sollen dabei nach Möglichkeit liniengebundene Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, bei kleineren Ortschaften kann auch das AST eingesetzt werden.

Grundsätzlich erfüllt werden diese Standards in den Städten und Gemeinden Alfter, Bornheim, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf, Wachtberg und Windeck. Bezüglich der anderen Städte und Gemeinden sind folgende Einschränkungen zu notieren:

- Bad Honnef: kein Stundentakt in den Ortschaften um Aegidienberg (Linien 560/562)
- Eitorf: Ortsteil Bohlscheid kein durchgängiger Stundentakt (Linie 533)
- Hennef: Ortsteil Stadt Blankenberg trotz mehr als 500 Einwohnern aus topographischen Gründen nur per AST angebunden, dazu Bahnanbindung in Randlage
- Lohmar: Ortsteile Scheid und Scheiderhöhe trotz jeweils mehr als 500 Einwohnern nur per AST und auf die Schülerbeförderung abgestimmte Buslinien angebunden
- Much: keine Erschließungsdefizite in Ortsteilen mit mehr als 500 Einwohnern, jedoch AST-Verkehr für kleinere Ortsteile bislang nicht stündlich
- Neunkirchen-Seelscheid: Ortsteil Eischeid trotz mehr als 500 Einwohnern nur per AST angebunden, dazu Busanbindung außerhalb der Ortschaft an der Landstraße; AST-Verkehr für Ortschaften ohne regelmäßige Busanbindung bislang nicht stündlich
- Ruppichteroth: keine Erschließungsdefizite in Ortsteilen mit mehr als 500 Einwohnern, jedoch AST-Verkehr für kleinere Ortsteile bislang nicht stündlich

Innerhalb der Siedlungsgebiete soll die Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle 500 m bei Bus- und AST-Verkehren sowie 1000 m bei Schienenverkehren nicht überschreiten. Im Außenbereich sind in Ausnahmefällen auch bei Bus- AST-Verkehren 1000 m Luftlinie zulässig (vgl. Kapitel 5.3). Nicht erfüllt werden diese Richtwerte in folgenden Bereichen:

- Bornheim: größere Siedlungsgebiete in den Hanglagen, insbesondere in Walberberg und Waldorf (bessere Erschließung nur mit zusätzlicher Kleinbuslinie möglich)
- Niederkassel: Neubaugebiet Lülsdorf (ggf. veränderter Linienweg der Linie 504 möglich)
- Troisdorf: östlicher Teil von Troisdorf West (zwar theoretisch im Einzugsgebiet bestehender Haltestellen, aber durch die Bahnstrecken nach Koblenz und Siegen von diesen separiert, Erschließung ggf. durch verlängerte Buslinie möglich)

Daneben sind in einzelnen größeren Siedlungsgebieten die äußeren Ränder zwischen 500 m und 1000 m Luftlinie von der nächstgelegenen Haltestelle entfernt. Dies ergibt sich meist dadurch, dass keine für den Busverkehr geeigneten Straßen zur Verfügung stehen.

7.6. Verbesserung des Angebots im Spätverkehr

Gemäß Kap. 5.4 ist im Primärnetz ein abendliches Angebot bis gegen 0.30 Uhr aufrechtzuerhalten. Diese Forderung ist auf vielen Achsen realisiert. Vereinzelt werden darüber hinaus nachfrageorientierte spätere Fahrmöglichkeiten angeboten. In Lastrichtung stellt sich die Sachlage mit Fahrplanstand 2016 gemäß Tabelle 28 dar.

Besonderer Handlungsbedarf besteht beim Spätverkehr bezüglich folgender Aspekte:

- Einführung des Spätverkehrs auf abends bislang noch nicht bedienten Achsen des Primärnetzes (Bornheim – Hersel, Bornheim – Merten – Sechtem, Hennef – Neunkirchen, Bad Honnef – Aegidienberg, Siegburg – Oberpleis und Rhöndorf – Bad Honnef, vgl. Tabelle 28), ggf. in einer ersten Stufe nur freitags und samstags
- Harmonisierung der Betriebszeiten an Karneval, Silvester und Vorfeiertagen möglichst einheitlich in Abstimmung mit der Stadt Bonn (z.B. werden stellenweise Fahrten zwar freitag- und samstagabends angeboten, aber nicht vor Feiertagen)
- Herstellung eines abendlichen 30‘-Taktes auf den Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum (bislang nur in Einzelfällen realisiert, vgl. Tabelle 24)

Über diese Vorgaben des Nahverkehrsplans hinausgehend sollen in Zukunft auf nachfragestarken Relationen am Wochenende auch Nachtverkehre angeboten werden. Erste Maßnahmen wurden im Dezember 2013 auf den Linien 66, 550 und 640 umgesetzt. Im Eisenbahnnetz werden auf den Achsen Köln – Bonn sowie Köln – Au (Sieg) an Wochenenden ebenfalls Nachtverkehre angeboten, dazu kommen die in den Rhein-Sieg-Kreis ausstrahlenden Nachtbuslinien N8 und N9 der SWBV. Weitere Maßnahmen sind abhängig von der Verfügbarkeit zusätzlicher finanzieller Mittel. Aufgrund des hohen Fahrgastpotenzials sind dabei die Verbindungen aus den Zentren Köln und Bonn bevorzugt zu betrachten. Grundsätzlich soll dabei sichergestellt werden, dass abbringende Buslinien auf den Spätverkehr im SPNV- bzw. Stadtbahnnetz abgestimmt sind bzw. direkt die relevanten Zentren erreichen.

Für einen zukünftigen Nachtverkehr sind folgende Relationen zur Anbindung der wichtigsten bislang nicht angebundenen Siedlungsschwerpunkte von besonderem Interesse:

- Nachtverkehr aus Bonn in den Raum Witterschlick/Meckenheim/Rheinbach nach Betriebsschluss der S23 als Vorlauf zu einem angestrebten Nachtverkehr auf der S23 selbst
- Nachtverkehr aus Bonn in den Raum Königswinter/Oberpleis/Bad Honnef
- Nachtbus-Sternverkehr ab Siegburg Bahnhof mit Anschluss an die nächtlichen Stadtbahn- und SPNV-Verkehre auf ausgewählten Linien des Bus-Primärnetzes oder alternativ auf neu konzipierten Nachtbuslinien
- Nachtverkehr auf der Buslinie 501 im verdichteten Raum Siegburg/Troisdorf/Niederkassel

	Linien	Mo-Do	Freitag	Samstag	Sonntag
SPNV					
Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef – Eitorf – Windeck – Siegen	S12/S13	✓	✓✓	✓✓	✓
Köln – Troisdorf –Königswinter – Bad Honnef – Koblenz	RB27	~	✓	✓	~
Köln – Sechtem – Roisdorf – Bonn	RB26	✓	✓✓	✓✓	✓
Köln – Honrath – Overath	RB25	✓	✓	✓	✓
Bonn – Meckenheim – Rheinbach – Euskirchen	S23	✓	✓	✓	✓
Stadtbahn					
Bonn – Beuel – Hangelar – Sankt Augustin – Siegburg	66	✓	✓✓	✓✓	✓
Bonn – Oberdollendorf – Königswinter – Bad Honnef	66	✓	✓	✓	✓
Bonn – Wesseling – Köln	16	✓	✓	✓	✓
Bonn – Alfter – Brühl – Köln	18	✓	✓	✓	✓
Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum					
Duisdorf – Oedekoven – Alfter (– Roisdorf – Bornheim)	N9	✓	✓✓	✓✓	✓
Bornheim – Hersel	818	x	x	x	x
Bornheim – Merten – Sechtem	818	x	x	x	x
Industriepark – Merl – Meckenheim	858	✓	✓	✓	✓
Bonn – Menden – Siegburg	640	✓	✓✓	✓✓	✓
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	550	✓	✓✓	✓✓	✓
Wahn – Ranzel – Niederkassel	550	✓	✓	✓	✓
Wahn – Zündorf – Lülsdorf – Niederkassel	501	✓	✓	✓	✓
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Altenforst – Troisdorf	501	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal	510	✓	✓	✓	x
Siegburg – Buisdorf – Hennef	527	~	~	✓	~
Siegburg – Niederpleis	512	~	✓	✓	~
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin	508	x	✓	✓	x
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Spich – Sieglar	503	~	✓	✓	~
Troisdorf – Oberlar – Rotter See	508	~	✓	✓	~
Troisdorf – Kriegsdorf	503	~	✓	✓	~
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar	506	✓	✓	✓	✓
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef	529	✓	✓	✓	✓
Rhöndorf – Bad Honnef Süd	566	x	x	x	x
Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum					
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim	845	~	✓	✓	~
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim	855	~	✓	✓	~
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum	857	~	✓	✓	~
Meckenheim – Wormersdorf – Rheinbach	749	✓	✓	✓	✓
Bad Honnef – Aegidienberg	562	x	x	x	x
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	513	x	x	x	x
Siegburg – Lohmar – Donrath (– Overath)	557	✓	✓	✓	~
Siegburg – Seelscheid – Much	576	~	~	x	x
Hennef – Neunkirchen	578	x	x	x	x
Hennef – Ruppichteroth	530	✓	✓	✓	✓
Hennef – Uckerath	522	~	~	~	~
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	~	✓	✓	~
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	~	✓	✓	~
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	~	✓	✓	~

x kein Spätverkehr
~ letzte Abfahrt ca. 23.30 Uhr
✓ letzte Abfahrt ca. 0.30 Uhr
✓ letzte Abfahrt ca. 1.30 Uhr
✓✓ durchgehender Nachtverkehr

Tabelle 28: Spätverkehr in Lastrichtung

7.7. Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen

Bezüglich der grenzüberschreitenden Verbindungen sind für die Nahverkehrsplanung im Rhein-Sieg-Kreis folgende Konstellationen zu unterscheiden:

- ÖPNV-Relationen, die aus dem Rhein-Sieg-Kreis zu benachbarten Zentren oder SPNV-Verknüpfungspunkten führen
- ÖPNV-Relationen, die aus benachbarten Gebietskörperschaften zu Mittelzentren oder SPNV-Verknüpfungspunkten im Rhein-Sieg-Kreis führen.

Im ersten Fall ist für den Rhein-Sieg-Kreis die Herstellung der angestrebten Bedienungsstandards auch außerhalb des Kreisgebietes relevant, um die Erreichbarkeit der benachbarten Zentren zu gewährleisten. Insbesondere hinsichtlich der bedeutsamen Verkehrsverflechtungen zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn wurden dabei zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2009 und im Dezember 2010 zahlreiche Maßnahmen im Liniennetz umgesetzt. Im Dezember 2012 erfolgte eine Neuordnung des kleinräumigen grenzüberschreitenden Verkehrs im Raum Hangelar, Birlinghoven, Pützchen, Holzlar und Hoholz, im Dezember 2015 des Verkehrs im Raum Alfter/Hardtberg.

Im zweiten Fall ist die Herstellung der angestrebten Bedienungsstandards dagegen nur innerhalb des Kreisgebietes relevant, und dann auch nur, wenn die betroffene ÖPNV-Relation Erschließungsarbeit im Kreisgebiet leistet. Ansonsten können derartige Relationen entsprechend der Erfordernisse der zuständigen benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger gestaltet werden. Der Rhein-Sieg-Kreis begrüßt dabei ausdrücklich vertaktete Angebotsstrukturen und eindeutige Linienverläufe.

Grundsätzlich erfordert die Ausgestaltung grenzüberschreitender Verbindungen mit mehreren zuständigen Aufgabenträgern beidseitig ein gewisses Maß an Kompromissbereitschaft, da die in den Nahverkehrsplänen formulierten Standards örtlich verschieden sind. Zudem existieren vielfältige Wünsche und Planungskonzepte, die ebenfalls nicht immer deckungsgleich sind. Die Fortschreibung des grenzüberschreitenden Angebotes kann daher nur in einem ständigen Prozess bezogen auf die Betrachtung einzelner Linien erfolgen. Die grenzüberschreitenden Verbindungen zum Fahrplanstand 2015 sowie in Zukunft zu bearbeitende Handlungsfelder sind in Tabelle 29 dargestellt. Folgende Handlungsschwerpunkte bestehen aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises:

- Grenzüberschreitende Linien bis Bonn Hbf: Die Stadt Bonn strebt eine Abbindung der Linien 529 und 800 an Verknüpfungspunkten mit dem Schienenverkehr an. Für beide Seiten tragfähige Kompromisse sind im Zuge der interkommunalen Abstimmung zu finden.
- Stadtbahnlinien 16, 18 und 66: Möglichkeiten zur Beseitigung von Angebotsdefiziten in den Neben- und Schwachverkehrszeiten sowie Kapazitätsengpässen in den Hauptverkehrszeiten sind zwischen den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen (vgl. Kap. 7.3).
- Ausweitung der Linien SB 55 und 551 zwischen Bonn und Niederkassel bzw. Troisdorf: Angebotsverbesserungen auf diesen beiden stark frequentierten Linien werden im Dezember 2015 umgesetzt. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen vorgesehen (insbesondere Einführung des 20'-Grundtaktes auf der Linie 551), die noch mit der Stadt Bonn abgestimmt werden müssen.

Linie	Relation	Handlungsfelder
16	Köln – Wesseling – Bonn	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nur teilweise erfüllt
18/68	Köln – Brühl – Bonn	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nur teilweise erfüllt
66	Siegburg – Bad Honnef	Überplanung Stadtbahnnetz (Stadt Bonn)
67	Siegburg – Bad Godesberg	Überplanung Stadtbahnnetz (Stadt Bonn)
501/164	Wahn – Siegburg	Vereinheitlichung der Liniennummer
550/163	Bonn Hbf – Wahn	Vereinheitlichung der Liniennummer
319	Much – Ründeroth	--
342	Waldbröl – Schladern	Vertaktung
343	Waldbröl – Leuscheid	Integration des Schülerverkehrs in Windeck
344	Waldbröl – Rosbach	Integration des Schülerverkehr sin Windeck
505	Wahn – Spich	--
516	Hennf – Vilich-Müldorf	--
522	Hennef – Asbach	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
523	Uckerath – Altenkirchen	--
529	Bonn – Hennef	Aufgabenteilung mit der Stadtbahnlinie 66
530	Hennef – Ruppichteroth	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
537	Bonn Hbf – Oberpleis	--
539	Oberpleis – Asbach	--
541	Oberpleis – Königswinter	Angebotsausweitung, Anbindung Bf Oberkassel (zukünftige S13)
SB55	Bonn – Lülsdorf	Angebotsausweitung
551	Bonn – Troisdorf	Angebotsausweitung
554	Wahlscheid – Heiligenhaus	--
556	Siegburg – Rösrath	Angebotsausweitung
557	Siegburg – Overath	Anteilige Finanzierung aller Fahrten nach Gebietskörperschaft
562	Bad Honnef – Neustadt	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
564	Eitorf – Asbach	Wiederherstellung durchgehender Fahrten
565	Bad Honnef – Linz	--
575	Much – Overath	--
604	Hersel – Ückesdorf	--
633	Duisdorf – Sechtem	--
635	Ramersdorf – Hangelar Mitte	--
636	Ramersdorf – Hangelar Ost	--
640	Bonn – Menden – Siegburg	--
680	Lessenich – Gielsdorf	--
N8	Bonn – Dollendorf	--
N9	Bonn – Alfter	--
722	Sechtem – Wesseling	--
800	Bonn – Rheinbach	--
802	Euskirchen – Bad Münstereifel	--
806	Euskirchen – Heimerzheim	--
812	Volmershoven – Hardtberg	--
828	Bad M'eifel – Sürst-Hardt	--
840	Rheinbach – Krälingen	Integration der Schülerfahrten in RVK-Linien 740/752
842	Euskirchen – Rheinbach	Einbeziehung in Linie 752
843	Alfter – Meckenheim	--
844	Meckenheim – Bad Neuenahr	Integration der Schülerfahrten in RVK-Linien 749/750
845	Bonn – Heimerzheim	--
848	Ahrweiler – Meckenheim	--
849	Rheinbach – Kreuzberg	Integration der Schülerfahrten in RVK-Linien 749/752
851	Remagen – Werthhoven	--

Linie	Relation	Handlungsfelder
853	Remagen – Gelsdorf	--
854	Ahrweiler – Werthhoven	--
855	Bad Godesberg – Meckenheim	Angebotsausweitung
856	Bad Godesberg – Oedingen	Angebotsausweitung
857	Bad Godesberg – Meckenheim	Angebotsausweitung Integration ins Stadtliniennetz Bad Godesberg
984	Straßfeld – Weilerswist	--
986	Heimerzheim – Weilerswist	Bedienzeiten entsprechend Mindestbedienungsstandards ausweiten

Tabelle 29: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen

7.8. Lokale Angebotsverbesserungen

7.8.1. Alfter

Ein Optimierungskonzept mit Auswirkungen auf die Städte Bonn, Bornheim und Meckenheim wurde im Januar 2014 vorgelegt und im Dezember 2015 umgesetzt. Kernelement für Alfter war die Einführung von zwei neuen Kleinbuslinien zur Erschließung der Hanglagen. Die mögliche Weiterentwicklung dieser Kleinbuslinien soll in den kommenden Jahren evaluiert werden.

7.8.2. Bad Honnef

Im Herbst 2015 erfolgte eine umfangreiche Fahrgastzählung in Bad Honnef und Königswinter, ebenfalls fand ein erstes Orientierungsgespräch zu möglichen ÖPNV-Maßnahmen statt. Handlungsbedarf besteht zum einen bzgl. der besseren Anbindung des Raumes Aegidienberg (Herstellung Primärachsenstandard zwischen Bad Honnef und Aegidienberg, stündliche Anbindung der Außenorte inkl. grenzüberschreitende Verbindung nach Oberpleis) sowie zum anderen bzgl. Streckenführung und Bedienungshäufigkeit der Linie 566 (Engpass Selhof, Taktverdichtung, Abendverkehr).

7.8.3. Bornheim

Im Zusammenhang mit den Netzoptimierungen in Alfter und Swisttal sind auch Teilbereiche der Stadt Bornheim mit beplant worden. Im Dezember 2015 wurde die Linie 633 von Bornheim nach Sechtem verlängert, ebenso wurde die TaxiBus-Linie 882 durch eine nach Heimerzheim verlängerte Linie 817 ersetzt. Weitere mögliche Maßnahmen werden im ÖPNV-Arbeitskreis der Stadt Bornheim beraten. Dabei stehen folgende Aspekte im Vordergrund:

- Angebotsverbesserungen auf den Stadtbahnlinien 16 und 18 (insbesondere durchgehender 30‘-Takt auf der Linie 18 samstags sowie 10‘-Takt auf der Linie 16 in der HVZ)
- Angebotsverbesserungen für die Bornheimer Höhenorte und Walberberg (ggf. in Form einer neuen Kleinbuslinie)
- Weiterentwicklung der Linie 818
- Weiterentwicklung des AST-Verkehrs
- Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr

7.8.4. Eitorf

Ein Evaluationsbericht zur Liniennetzoptimierung im Dezember 2010 wurde im April 2013 vorgelegt. Dessen Handlungsempfehlungen wurden wiederum im Dezember 2013 weitgehend umgesetzt. Offen ist noch eine Verkürzung der Umsteigezeiten am Bahnhof Eitorf, sobald eine technische Anschlusssicherung gewährleistet werden kann. Darüber hinaus wurden folgende optionale Handlungsfelder identifiziert:

- Überprüfung der Linie 533
- Ausweitung des TaxiBus-Betriebes am Wochenende und in den Abendstunden
- Neues Grundtaktschema für die Linie 579
- Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr

7.8.5. Hennef

Mit der Stadt Hennef ist verabredet, eine Evaluation des ÖPNV-Angebotes nach Verabschiedung des neuen Flächennutzungsplanes zu erarbeiten. Zur Bereitstellung der nötigen Datengrundlage werden bereits sukzessive Fahrgasterhebungen durchgeführt.

7.8.6. Königswinter

Seit 2010 erfolgt eine sukzessive Optimierung des Netzes. Die Schwerpunkte liegen auf der Weiterentwicklung des Anschlussknotens Oberpleis sowie auf den Linien 520 und 521 und der Achse entlang des Pleistals. Angebotsverbesserungen in diesen Bereichen wurden im Dezember 2012 umgesetzt. Im Dezember 2015 wurden der Schülerverkehr im Raum Oberpleis sowie die Fahrpläne der Linien 525 und 536 optimiert. 2015/16 erfolgte zudem eine Evaluation der Fahrgastnachfrage auf allen Linien.

Potenziale für die zukünftige Weiterentwicklung des Netzes liegen in folgenden Bereichen:

- Taktverdichtung auf der Linie 541
- Taktverdichtung auf der Linie 520 (Ziel: Anschluss an alle Fahrten der Linie 66)
- Überprüfung der Querverbindungen zwischen Stieldorf, Oberpleis und Ittenbach zwecks Abbau von Parallelverkehren (Linien 512 und 537)
- Angebotsverbesserungen zwischen Siegburg sowie ggf. Sankt Augustin und Oberpleis
- Herstellung der Mindestbedienungsstandards auf der Linie 560 bei gleichzeitiger Einstellung der Linie 526 (2 Fahrten)
- Maßnahmen zur Förderung des Freizeitverkehrs im Siebengebirge (z.B. dauerhafte Etablierung der Buslinie auf den Petersberg, Halbstundentakt auf den Linien 520 und 521 am Wochenende, Einsatz von Fahrradbussen)
- betriebliche Stabilisierung der staugefährdeten Linie 521 (Margarethenhöhe)
- Ersatz der vereinzelten TaxiBus-Verkehre durch Bus- oder AST-Angebote zwecks Herstellung einer einheitlichen Bedienungssystematik
- Prüfung von sinnvollen Standorten für Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

7.8.7. Lohmar

Im Februar 2013 wurde eine Untersuchung des ÖPNV-Angebotes in Lohmar vorgelegt. In diesem Zusammenhang wurde eine Umstellung des AST auf TaxiBus geprüft, aber vor dem Hintergrund der Raumstruktur verworfen.

Potenziale für die zukünftige Weiterentwicklung des Netzes liegen in folgenden Bereichen:

- Angebotsausweitung und bessere Vertaktung zwischen Siegburg und Lohmar
- verbesserte Anbindung der Verknüpfungspunkte mit dem Schienenverkehr
- Einführung eines vertakteten Busangebotes von Lohmar ausgehend in die Korridore Breidter Rücken, Heide/Inger/Birk und Scheiderhöhe/Dahlhaus/Honrath als Weiterentwicklung der bislang unstrukturierten Linien 542-549, 554 und 558

7.8.8. Meckenheim

Ein Konzept zur Netzoptimierung wurde im Frühjahr 2015 vorgelegt und im Dezember 2015 umgesetzt. In den nächsten Jahren sollen noch folgende Projekte realisiert werden:

- Führung der Linie 855 und/oder 857 durch die Merler Straße (nach Infrastrukturausbau)
- Überplanung der Linien 750 und 859 (Anbindung Lüftelberg)

7.8.9. Much

Ende 2014 wurde eine Vollerhebung aller Buslinien in Much durchgeführt, um zu prüfen, inwieweit Teile des örtlichen Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr überführt werden können. Die dadurch gewonnene Datengrundlage kann auch für eine Weiterentwicklung des

gesamten Angebotes genutzt werden. Maßnahmen sollen zusammen mit einer Optimierung des Teilraums Neunkirchen-Seelscheid umgesetzt werden.

7.8.10. Neunkirchen-Seelscheid

Mit dem neuen ZOB Neunkirchen ergeben sich neue Möglichkeiten zur besseren Vernetzung (vgl. Kapitel 5.7). Geprüft werden sollen für die mittelfristige Zukunft folgende Maßnahmen:

- Angebotsverbesserungen auf den Primärachsen (Siegburg – Seelscheid – Much, Siegburg – Neunkirchen, Hennef – Neunkirchen)
- Stärkung des Schnellbuscharakters der Linie SB56
- Etablierung eines regionalen Taktknotens in Neunkirchen nach dem Vorbild von Oberpleis durch die Weiterentwicklung von Querverbindungen (Winterscheid, Seelscheid, Lohmar, ggf. Ruppichteroth), dadurch Aufgabe der unzufriedenstellenden Verknüpfungssituation an der Haltestelle Pohlhausen
- Integration des Schülerspezialverkehrs zum Antoniuskolleg
- Prüfung der besseren Anbindung kleiner Ortschaften

7.8.11. Niederkassel

Ein Evaluationsbericht zur Liniennetzoptimierung im Dezember 2009 wurde im April 2013 vorgelegt. Mit der Umsetzung der Handlungsempfehlungen wurde sukzessive begonnen. Offen sind folgende Punkte:

- Behebung des Erschließungsdefizits in den Neubaugebieten im Norden von Lülsdorf
- Ausbau der Haltestelle Lülsdorf Schulzentrum inkl. neuem Bedienungskonzept
- Einheitliche Nummerierung der Linien 501/164 und 550/163
- Neubau Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln

7.8.12. Rheinbach

Maßnahmenvorschläge zur Optimierung des Netzes in verschiedenen Teilbereichen wurden im Frühjahr 2015 im Zusammenhang mit den Planungen für Meckenheim und Swisttal vorgelegt und im Dezember 2015 umgesetzt.

7.8.13. Ruppichteroth

Im Frühjahr 2015 wurden aktuelle Fahrgastzahlen erhoben. Maßnahmenvorschläge können zusammen mit der Evaluation des Angebotes in Hennef erarbeitet werden.

7.8.14. Sankt Augustin

Es läuft eine Abstimmung zur Weiterentwicklung des Netzes mit folgenden Hintergründen:

- Betriebsstabilisierung der Linie 517 vor dem Hintergrund zu knapper Wendezeiten
- Kleinräumige Untersuchung der Linienführung in Hangelar, wo bislang keine betrieblich zufriedenstellende Endhaltestelle für derzeit drei endende Buslinien zur Verfügung steht
- Schaffung einer Endhaltestelle für die Linie 517 in Meindorf

7.8.15. Siegburg

Etwaige Maßnahmen in Siegburg werden sukzessive bei der Bearbeitung benachbarter Teilräume mitbearbeitet, da in Siegburg Linien aus vielen Planungsräumen zusammentreffen. Vordringliche Maßnahmen existieren derzeit nicht.

7.8.16. Swisttal

Ein Konzept zur Netzoptimierung wurde im Frühjahr 2015 vorgelegt und im Dezember 2015 umgesetzt.

7.8.17. Troisdorf

Ein Busnetz-Optimierungskonzept wurde im September 2013 vorgelegt und im Dezember 2014 umgesetzt. Darüber hinaus wurden weitere Optionen verabschiedet, die sukzessive realisiert bzw. weiter untersucht werden sollen:

- Einführung des 20'-Grundtaktes auf den Linien 508 und 551
- Verlängerung der Linie 505 von Spich über die Gewerbegebiete Biberweg und Oberlar nach Troisdorf Bahnhof, Troisdorf-West und ggf. Siegburg, dafür Beschleunigung der Linie 507 zwischen Spich und Junkersring
- Beschleunigung der Linie 506 zwischen Troisdorf und Altenrath/Donrath
- Direktführung der Linie 501 nicht mehr über Sieglar RSVG
- Prüfung einer besseren Anbindung der Gartenstadt Eschmar
- Taktverdichtung der Linie 507 in den Hauptverkehrszeiten
- Taktverdichtung auf der Linie 503 sonntags und abends mit Durchbindung bis Siegburg
- Verlängerung der Linie 507 von Troisdorf Bahnhof über Friedrich-Wilhelms-Hütte nach Sankt Augustin
- Anbindung Spich Nord und Camp Spich auch samstags

Die Effekte des neuen Busnetzes sollen Ende 2016 detailliert evaluiert werden. Dazu sind umfangreiche Fahrgasterhebungen auf allen Troisdorfer Buslinien notwendig.

7.8.18. Wachtberg

Planungen für eine Netzoptimierung wurden 2015 vorgelegt, diese umfassen i.W. Taktverdichtungen entlang der bestehenden Linienwege. Es besteht dabei eine Wechselwirkung zur Nahverkehrsplanung der Stadt Bonn im Raum Bad Godesberg. Eine Umsetzung wird im Dezember 2017 angestrebt. Zudem soll der Schülerspezialverkehr in den Linienverkehr überführt werden.

7.8.19. Windeck

Es ist eine Umstellung der Linie 572 von TaxiBus- auf Kleinbusbetrieb vorgesehen. Bei erfolgreicher Realisierung kann die Übertragbarkeit der Konzeption auf weitere Relationen untersucht werden.

7.9. Ausbau der Infrastruktur

7.9.1. Vorbemerkungen

Auf die bauliche Gestaltung der Infrastruktur für den ÖPNV hat der Rhein-Sieg-Kreis nur mittelbaren Einfluss. Dies gilt insbesondere auch für die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen. Der Sachstand des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sowie der Stadtbahnhaltestellen findet sich in Kap. 3.2 und Kap. 3.3, der Sachstand . Der Rhein-Sieg-Kreis setzt sich für eine weitere Fortführung des Ausbaus ein. Bezüglich der Anforderungen an fahrgastgerechte Haltestellen sei dabei auf Kap. 6.3 verwiesen.

Auf der anderen Seite gibt es einige strukturelle Verbesserungspotenziale im ÖPNV-Netz, die nur durch den Neubau von Infrastruktur insbesondere im schienengebundenen Verkehr aktiviert werden können. Diese werden im Folgenden dargestellt. In der Abstimmung mit den Kommunen und dem SPNV-Aufgabenträger NVR können auf dieser Basis Perspektiven zur mittelfristigen Umsetzung der Maßnahmen entwickelt werden. Ebenso ist eine Berücksichtigung in der Flächennutzungsplanung sicherzustellen.

7.9.2. Kapazitätssteigerungsmaßnahmen auf den Schienenstrecken

Für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW hat der Rhein-Sieg-Kreis zusammen mit der Stadt Bonn u.a. folgende Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Schienenstrecken angemeldet, mit denen eine deutliche Ausweitung des Verkehrsangebotes möglich wird:

- Neubau linksrheinische S-Bahn Köln – Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke
- Elektrifizierung und vollständiger zweigleisiger Ausbau der S23
- Beschleunigung und Kapazitätserhöhung der Stadtbahnlinie 66
- Ausbau der Siegstrecke für den SPNV
- Ausbau der rechten Rheinstrecke zwischen Bonn-Ramersdorf und Linz/Koblenz

Insbesondere auf der linken Rheinstrecke und der Stadtbahnlinie 66 ist die Herstellung zusätzlicher Kapazitäten mit Blick auf die bestehende Auslastung in den Hauptverkehrszeiten dringend erforderlich.

7.9.3. Ausbau von Bahnhöfen

Die bestehenden SPNV-Zugangsstellen zeichnen sich durch ein qualitativ sehr unterschiedliches Erscheinungsbild aus. Stellenweise bestehen Mängel bzgl. der Aufenthaltsqualität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und der Barrierefreiheit. Folgende Projekte sind vorrangig zu forcieren bzw. in Vorbereitung:

- Bahnhof Roisdorf: Verbesserung Barrierefreiheit, Bahnhofsumfeld, Park+Ride, Bike+Ride, Busverknüpfung (Planung der Stadt Bornheim liegt vor)
- Bahnhöfe Friedrich-Wilhelmshütte und Menden: zeitgemäßer Neubau im Zusammenhang mit der Verlängerung der S13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel
- Bahnhöfe Niederdollendorf, Königswinter und Rhöndorf: Verbesserung Barrierefreiheit
- Bahnhof Schladern: Ausbau zur Mobilstation
- Bahnhof Troisdorf: Neubau des Empfangsgebäudes und Ausbau zur Mobilstation

7.9.4. Verlegung des DB-Bahnhofs Bad Honnef

Die Eisenbahnstrecke der DB sowie die Stadtbahnstrecke der SSB liegen in Bad Honnef parallel zueinander. Trotzdem sind der DB-Bahnhof und die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 66 ca. 500 m voneinander entfernt. Die Stadtbahnendhaltestelle weist dabei bereits heute

einen zeitgemäßen Ausbaustandard inklusive Busverknüpfungsanlage auf. Der Bahnhof ist dagegen bislang noch nicht barrierefrei ausgebaut und liegt auch ungünstiger zum Zentrum als die Stadtbahnstation.

Im Zusammenhang mit der mittelfristig anstehenden barrierefreien Neugestaltung des Bahnhofs Bad Honnef soll dieser auf Höhe der Stadtbahnstation verschoben werden. Dadurch kann die Stichfahrt der Buslinien zum heutigen Standort entfallen und alle vier örtlichen Verkehrsmittel SPNV, Stadtbahn, Bus und AST werden an einer Stelle miteinander verknüpft. Das Projekt wurde in die Abstimmung zur Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans eingebracht.

7.9.5. SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf

Fußläufig erreichbare Zugangsstellen des Schienenverkehrs leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV. Realisiert wurden in den letzten Jahren die neuen SPNV-Haltepunkte Hennef-Siegbogen, Alfter-Impekoven und Rheinbach-Römerkanal. Mit Bezugnahme auf den ersten Nahverkehrsplan des damaligen Zweckverbands VRS soll außerdem der Neubau des Haltepunktes Sankt Augustin-Buisdorf (Linie S12) erfolgen. Davon profitieren rund 3.300 Einwohner in Buisdorf fußläufig, ca. 1.800 weitere Einwohner in Stoßdorf sind weniger als 1,5 km entfernt. Das Projekt wurde in die Abstimmung zur Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans eingebracht.

7.9.6. Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel/Troisdorf – Köln

Am 13.10.2015 hat der Kreistag die Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel/Troisdorf – Köln zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet. In der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises erfolgte am 05.04.2016 eine Zuordnung im vordringlichen Bedarf, d.h. eine Umsetzung im Zeithorizont ca. 2025.

Mit der neuen Strecke würden etwa 90.0000 Menschen in Niederkassel, Troisdorf und Bonn-Schwarzrheindorf fußläufigen Anschluss an den Schienenverkehr erhalten. Folgende Argumentation liegt dem Projekt zugrunde:

- Niederkassel ist die größte Stadt im VRS ohne Bahnanschluss (aktuell knapp 40.000 Einwohner) und gemäß LEP NRW als Mittelzentrum klassifiziert.
- Über 95% der Einwohner und Arbeitsplätze Niederkassels sowie alle wesentlichen öffentlichen Einrichtungen sind wie entlang einer Perlenschnur aufgereiht. Diese Verkehrsachse setzt sich im Norden direkt nach Köln und im Süden direkt nach Bonn fort. Mit nur einer Linie lassen sich also die Hauptverkehrsbeziehungen sowohl im Binnenverkehr als auch in Richtung der beiden benachbarten Oberzentren herstellen. Folge: Ein nahezu optimales Verhältnis von Betriebsaufwand und Kundennutzen.
- Zusammen mit den angrenzenden Ortschaften Troisdorf-Bergheim und Bonn-Schwarzrheindorf leben entlang dieser Achse ca. 50.000 Menschen. Zum Vergleich: an der südlichen Linie 66 in Bad Honnef/Königswinter und an der Linie 18 in Bornheim/Alfter sind es jeweils rund 35.000 mit teilweise sehr langen Zugangswegen, an der Linie 16 in Bornheim lediglich 7.000. Von allen Stadtbahnstrecken im Rhein-Sieg-Kreis weist lediglich der nördliche Ast der Linie 66 in Sankt Augustin/Siegburg einen höheren Erschließungsgrad auf.
- In weiten Teilen dieser Achse existiert bereits eine Bahntrasse. Diese wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt, könnte aber durch Verbindungsstrecken in Richtung Köln und Bonn mit vergleichsweise geringem Aufwand für den regionalen Stadtbahnverkehr analog zu den bestehenden Linien 16 und 18 aktiviert werden.

- Die südlichen Stadtteile von Niederkassel und Troisdorf haben in den letzten Jahrzehnten als Wohnraum für Pendler nach Bonn erheblich an Bedeutung gewonnen, ebenso die nördlichen Stadtteile von Niederkassel für Pendler nach Köln. Seit Eröffnung der Siegauenbrücke als direkte Straßenverbindung nach Bonn im Jahre 1976 stieg die Einwohnerzahl Niederkassels um etwa 50%. Die Stadtbahn ermöglicht eine umweltverträgliche Abwicklung dieser Pendlerströme. Vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarkts in Köln und Bonn ist zudem eine weitere Steigerung der Einwohnerzahlen in Niederkassel und im Troisdorfer Süden zu erwarten.
- Trotz eines guten Busverkehrsangebotes ist die ÖPNV-Nutzung in Niederkassel bislang gering. Im Vergleich zur Stadt Bornheim auf der anderen Rheinseite, die eine ähnliche Bandstruktur und ähnliche Verkehrsverflechtungen nach Köln und Bonn aufweist, fahren in Niederkassel prozentual gesehen nur etwa halb so viele Menschen mit dem ÖPNV (Modal Split-Anteil 6% zu 11%). Der Unterscheid liegt darin, dass in Bornheim eine attraktive Stadtbahnanbindung bereits vorhanden ist. Mit einer Stadtbahn Niederkassel sind also erhebliche Verkehrsverlagerungseffekte zu erwarten. Im Busnetz sind die Verlagerungspotenziale nach einer erheblichen Angebotsverbesserung im Jahre 2009 dagegen weitgehend ausgereizt.
- Die bestehende Straßeninfrastruktur ist für zusätzlichen Autoverkehr nicht mehr aufnahmefähig. Dies betrifft besonders die L 269/L 16 im Zulauf auf Bonn, die Bonner Rheinbrücken sowie die A 59 im Zulauf auf Köln. Ebenso ist der bestehende Busverkehr trotz enger Wagenfolge überlastet (in der Spitzenstunde 15 Wagen aus Niederkassel nach Bonn und 13 Wagen zu den S-Bahn-Verknüpfungspunkten in Richtung Köln zzgl. Schulverstärker). Mit der Stadtbahn kann ein vom Autoverkehr unabhängiges Angebot mit hoher Kapazität geschaffen werden.
- Mit der Zweigstrecke von Mondorf über Sieglar nach Troisdorf lässt sich ein weiteres Siedlungsband an die Stadtbahn anschließen, an dem noch einmal rund 40.000 Menschen leben. Dieser Korridor ist die Verlängerung der o.g. Gütereisenbahn, d.h. auch hier gibt es bereits eine vorhandene Schieneninfrastruktur.

Zur Machbarkeit dieser Schienenverbindung liegen diverse Gutachten vor, die jedoch nur Teilaspekte berücksichtigen. So untersuchte die Stadt Köln bereits 1993 eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Niederkassel-Rheidt und kam dabei zu einem volkswirtschaftlich positiven Ergebnis. Nicht untersucht wurde dabei aber eine Weiterführung bis Bonn. In der IGVP NRW befindet sich das Projekt ausgehend von Köln-Zündorf über Niederkassel nach Bonn in der Stufe 2 (d.h. Projektstart nach 2015), allerdings nicht den Verkehrsströmen entsprechend ins Bonner Zentrum sondern nach Bonn-Beuel. Die jetzt für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldete Variante berücksichtigt dagegen eine Anbindung sowohl des Kölner als auch des Bonner Zentrums bei gleichzeitiger Integration der Zweigstrecke von Mondorf nach Troisdorf. Für die Verknüpfung mit dem Kölner Stadtbahnnetz gibt es zwei Varianten entweder ab Zündorf (Linie 7) oder unter Mitnutzung der geplanten Rheinbrücke ab Godorf (Linie 16).

Zur Festlegung der Trassierung hat der Rhein-Sieg-Kreis im Mai 2016 eine ingenieurtechnische Studie beauftragt. In dieser wird die Trassierung der Gesamtstrecke zwischen Stadtgrenze Bonn und Stadtgrenze Köln mit allen Gleisanlagen sowie den Stadtbahnstationen bearbeitet. Dabei sollen insbesondere die für das Projekt benötigten Flächen definiert werden, um diese planungsrechtlich sichern zu können. Geklärt werden müssen dafür u.a. die Positionierung der Haltestellen, zweigleisig auszubauende Abschnitte sowie die Linienführung möglicher Lückenschlüsse zum Bonner und Kölner Stadtbahnnetz. Zudem soll eine Kostenschätzung der gesamten für den Stadtbahnbau notwendigen Infrastruktur erarbeitet werden. Die Untersuchung bezieht dabei die komplette bestehende RSVG-Trasse von Troisdorf über Mondorf bis nach Lülsdorf ein.

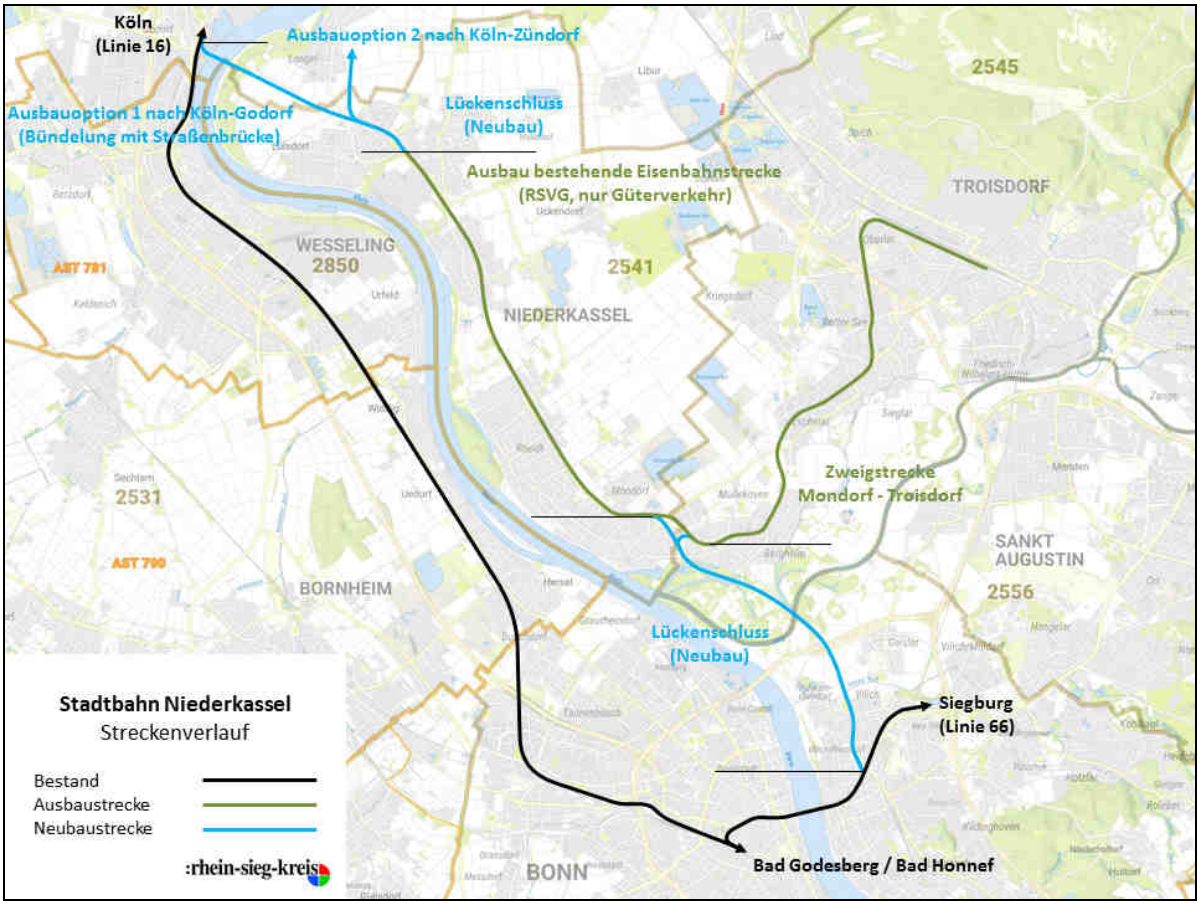


Abbildung 15: Stadtbahn Bonn – Niederkassel/Troisdorf – Köln, Ausbauabschnitte

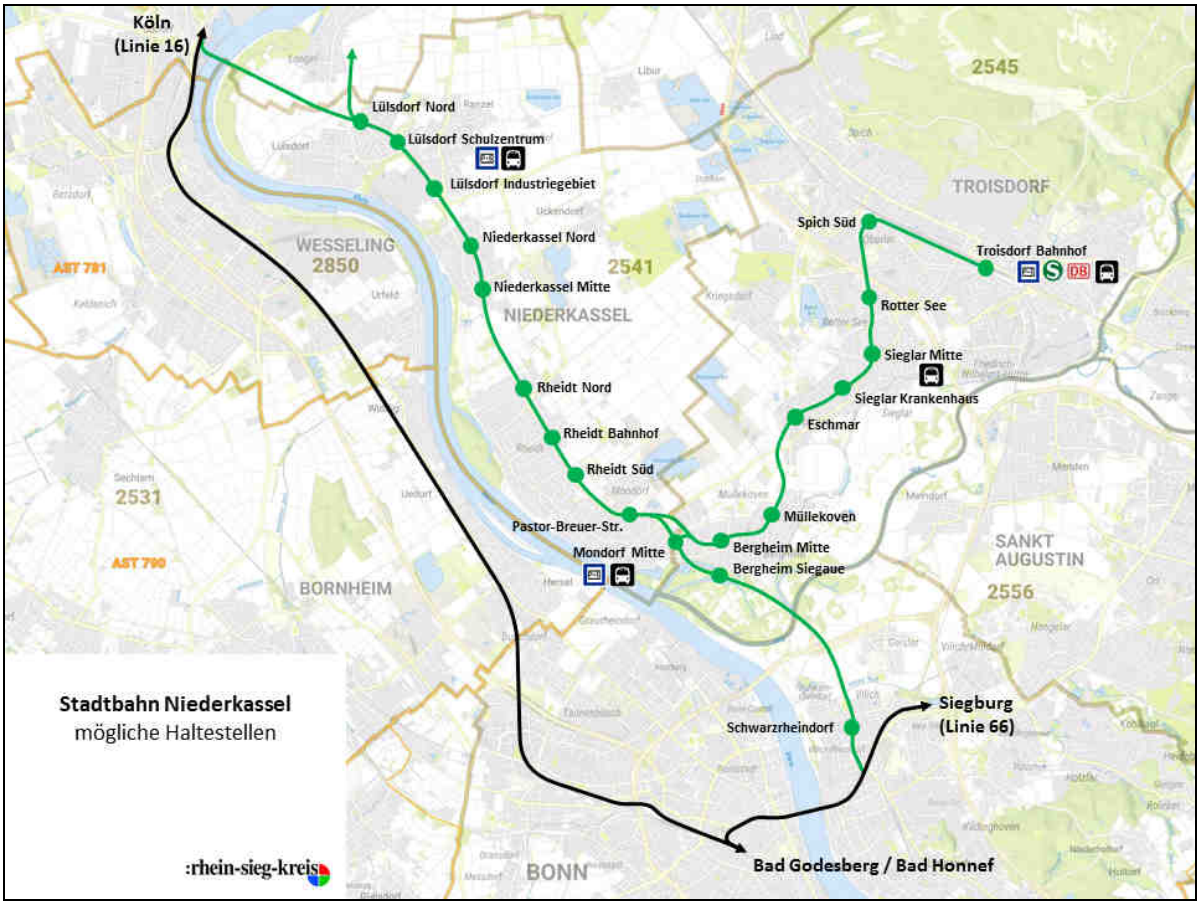


Abbildung 16: Stadtbahn Bonn – Niederkassel/Troisdorf – Köln, mögliche Haltestellen

A. Fahrplan-Rahmenvorgaben

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
319	Much - Ründeroth	-	-	-	-	-	-			
342	Schladern - Waldbröl	60	60	60	60 T	60 T	-		Schladern (Köln)	
343	Leuscheid - Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T	-		Rosbach (Köln)	
344	Rosbach - Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T	-		Rosbach (Köln)	
SB55	Bonn Hbf - Lülsdorf	20	60	60	60	60	-	550		
SB56	Siegburg - Seelscheid	60	-	120	-	-	-	576	Siegburg (Köln, Bonn)	
	Seelscheid - Much - Marienfeld	60	60 x	120	120 x	120 T	-			
501	Siegburg - Troisdorf - Lülsdorf - Wahn	20	20	30	30	30	30	503	Wahn, Zündorf (Köln) Siegburg (Bonn)	
502	Brückberg - Siegburg - Wolsdorf	30	30	60	60	60 T	-		Siegburg (Köln, Bonn)	
503	Siegburg - Troisdorf	20	20	30	30	-	-	501	Spich (Köln, Siegburg)	
	Troisdorf - Kriegsdorf – Sieglar	20	20	30	30	60	60		Siegburg (Bonn)	
504	Spich - Lülsdorf	20	60	60 T	60 T	60 T	60 T		Spich (Köln, Siegburg)	
505	Spich - Wahn	60	60	60 T	60 T	-	-		Wahn (Köln) Spich (Köln, Siegburg)	
506	Donrath - Troisdorf	20	60	60	60	60	60			
	Troisdorf - Sieglar	20	20	30	30	60	60			
507	Troisdorf - Spich - Junkersring	60	60	-	-	-	-		Spich (Köln)	
508	Camp Spich - Spich	30	30	-	-	-	-		Spich (Köln)	
	Spich - Troisdorf - Sankt Augustin	30	30	30	30	60	60	551	Sankt Augustin (Bonn)	
509	Siegburg Zange - Siegburg Nord	60	60 x	60 x	60 x	60 T			Siegburg (Köln, Bonn)	
510	Siegburg - Seligenthal	10	15	15	30	30	60		Siegburg (Köln, Bonn)	
	Seligenthal - Hennef	30	60	60	60	120	-			
511	Siegburg - Schneffelrath	30	30	60 x	60 X	60 T	60 T		Siegburg (Köln, Bonn)	
512/13	Siegburg - Niederpleis	20	20	30	30	60	60		Siegburg (Köln)	
512	Niederpleis - Ittenbach	60	60	60	60	60	60			
513	Niederpleis - Oberpleis	60	60	-	-	-	-			Knoten Oberpleis
516	Vilich-Müldorf - Hennef	30	60	60	60	120	-		Vil-M (Bonn, Siegburg)	Hoholz (636)

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
517	Meindorf - Sankt Augustin - Hangelar	30	60	60 x	60 x	60 T	-	529	Sankt Augustin (Bonn) Hangelar Mitte (Bonn)	Sankt Augustin (535)
520	Niederdollendorf - Oberpleis	20	20	30	60	60	60		Niederdollendorf (Köln) Oberdollendorf (Bonn)	Knoten Oberpleis
521	Königswinter - Oberpleis	20	30	60	60	60	60		Königswinter Bf (Köln) Cl.-August-Str. (Bonn)	Knoten Oberpleis
522	Hennef - Uckerath (- Asbach)	30	30	60	60	60	60		Hennef (Köln)	
523	Altenkirchen - Uckerath	-	-	-	-	-	-			
524	Hennef - Hanf - Uckerath	60	60	120	120	120	-		Hennef (Köln)	
525	Hennef - Frohnhardt - Oberpleis	60	60	60	60	120	-		Hennef (Köln)	Knoten Oberpleis
526	Aegidienberg - Ittenbach	-	-	-	-	-	-			
527	Hennef - Stoßdorf - Siegburg	15	15	30	30	30	60		Siegburg (Köln, Bonn)	
528	Uckerath - Hüchel	-	-	-	-	-	-			
529	Bonn Hbf - Niederpleis - Hennef	30	30	30	60	60	60	517	Sankt Augustin (Bonn)	
530	Hennef - Ruppichteroth (- Waldbröl)	60	60	60	60	120	60	531	Hennef (Köln)	
531	Hennef - Winterscheid - Ruppichteroth	60	60	120	120	120	-	530	Hennef (Köln)	Winterscheid (534)
532	Hennef - Bödingen - Hennef	60	60	120	120	120	-		Siegbogen (Köln)	
533	Eitorf - Rankenhohn - Eitorf	120 x	120 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
534	Neunkirchen - Litterscheid	60 T	60 T	120 T	120 T	120 T	-			Winterscheid (531)
535	Sankt Augustin - Oberpleis	60	60	60	60	60	-		Sankt Augustin (Bonn)	Knoten Oberpleis Sankt Augustin (517)
536	Oberpleis - Sassenberg	60	60 x	120 T	120 T	120 T	-			Knoten Oberpleis
537	Bonn Hbf - Stieldorf	30	30	60	60	60	60			Knoten Oberpleis
	Stieldorf - Thomasberg - Oberpleis	60	60	60	60	60	60			Stieldorf (541)
	Stieldorf - Oberpleis (direkt)	60	60	-	-	-	-			
539	Oberpleis - Asbach	-	-	-	-	-	-			
541	Königswinter - Oberkassel - Oberpleis	60	60	60 T	60 T	120 T	-		Oberkassel Süd (Bonn)	Knoten Oberpleis Stieldorf (537)
550	Bonn Hbf - Niederkassel - Wahn	20	20	30	30	60	60	640	Wahn (Köln)	
551	Bonn Hbf - Troisdorf	30	30	30	30	60	60	508		
554	(Heiligenhaus -) Honrath - Wahlscheid	60	-	-	-	-	-		Honrath (Köln)	
556	Siegburg - Lohmar - Rösrath	30	60	60	60	120	-	557	Rösrath (Köln) Siegburg (Bonn)	

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
557	Siegburg - Lohmar - Overath	30	60	60	60	120	60	556	Overath (Köln) Siegburg (Bonn)	
558	Siegburg - Lohmar - Wahlscheid	-	-	-	-	-	-			
560	Bad Honnef - Aegidienberg - Oberpleis	120	120	-	-	-	-	562	Bad Honnef (Bonn, Köln)	
562	Bad Honnef - Aegidienberg - Asbach	120	120	120	120	120	-	560	Bad Honnef (Bonn, Köln)	
564	Eitorf - Irlenborn - Obereip (-Asbach)	60	60	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
565	Bad Honnef - Linz	60	60	60	60	120	-		Bad Honnef (Bonn, Köln)	
566	Rhöndorf - Bad Honnef Süd	20	60	60	60	60	-		Rhöndorf (Bonn, Köln)	
570	Eitorf - Uckerath	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
571	Eitorf - Bitze - Rodder	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
572	Herchen - Leuscheid	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Herchen (Köln)	
573	Eitorf - Käsberg - Mühleip	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
575	Much - Overath	60	60	120	120	120	-		Overath (Köln)	Much (577)
576	Siegburg - Seelscheid - Much	60	60	120	120	120	120	577,SB56	Siegburg (Köln, Bonn)	
577	Siegburg - Neunkirchen - Much	60	60	120	120	120	120	576	Siegburg (Köln, Bonn)	Much (575) Nk Antoniusplatz (578)
578	Hennef - Neunkirchen Neunkirchen - Seelscheid	60 -	60 -	120 -	120 -	120 -	- -		Hennef (Köln)	Nk Antoniusplatz (577)
579	Eitorf - Schladern Schladern - Rosbach	60 60	60 60	120 -	120 -	120 T -	- -		Herchen (Köln)	Knoten Eitorf
580	AST Lohmar	60	60	60	60	60	60		Honrath (Köln)	
581	AST Ruppichteroth	60	60	60	60	60	60			
582	AST Hennef	60	60	60	60	60	60		Hennef (Köln)	
583	AST Neunkirchen-Seelscheid	60	60	60	60	60	60			Nk Antoniusplatz
584	AST Much	60	60	60	60	60	60			
586	AST Bad Honnef	60	60	60	60	60	60	562	Bad Honnef (Bonn, Köln)	
587	AST Windeck	60	60	60	60	60	60		Herchen, Rosbach (Köln)	
588	AST Königswinter	60	60	60	60	60	60			Knoten Oberpleis
604	Hersel - Ückesdorf	20	20	30	30	30	30			
633	Duisdorf - Sechtem	30	30	30	30	-	-		Duisdorf (Bonn) Sechtem (Köln)	
635	Hangelar - Ramersdorf	30	60	60	60	-	-			

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
636	Hangelar - Hoholz - Beuel	30	30	60	60	60	60 T		H.lar (Bonn, Siegburg) Beuel Bf (Köln)	Hoholz (516)
640	Bonn Hbf - Menden - Siegburg	20	20	30	30	60	60	550		
680	Gielsdorf - Duisdorf Duisdorf - Lessenich	30 30	30 30	60 60	60 60	60 T			Duisdorf (Bonn)	
722	Sechtem - Wesseling	60 T	60 T	60 T	60 T	60 T				
740	Rheinbach - Hilberath	60	60	60 T	60 T	60 T	60 T		Rheinbach (Bonn)	
747	Rheinbach - Miel - Odendorf	60	60	60 T	60 T	120 T	-		Odendorf (Bonn)	Miel (817)
748	Ortsverkehr Odendorf	60	60	-	-	-	-		Odendorf (Bonn)	
749	Rheinbach - Wormersdorf - Meckenheim	30	30	30	30	60 T	60 T		Meckenheim (Bonn) Rheinbach (Euskirchen)	
752	Schülerverkehr Rheinbach	-	-	-	-	-	-			
790	AST Bornheim	60	60	60	60	60	60		Sechtem (Köln) Roisdorf (Bonn)	
800	Bonn Hbf - Rheinbach	60	60	60	60	120	60			
802	Euskirchen - Sürst-Hardt - Wald	-	-	-	-	-	-			
806	Heimerzheim - Euskirchen	-	-	-	-	-	-			
812	Volmershoven - Hardtberg	60 x	60 x	-	-	-	-		Witterschlick (Bonn)	
813	Ortsverkehr Rheinbach	60	60	-	-	-	-			
814	Rheinbach - Sürst-Hardt	60 T	60 T	60 T	60 T	120 T	-		Rheinbach (Bonn)	
817	Rheinbach - Heimerzheim - Hersel	60	60	60	60	120 T	-	818	Roisdorf (Köln, Bonn) Rheinbach (Bonn)	Miel (747)
818	Sechtem - Hersel	60	60	60 x	60 T	120 T	-	817		
842	Rheinbach - Euskirchen	-	-	-	-	-	-			
843	Industriepark - Duisdorf Duisdorf - Alfter	60 30	60 30	60 60	60 60	60 T 60	60 T 60		Industriepark (Eusk.)	Industriepark (858)
845	Bonn Hbf - Heimerzheim	30	60	60	60	120	60			
855	Bad Godesberg - Villip - Meckenheim	30	60	60	60	120	60		Bad Godesberg (Köln)	
856	Bad Godesberg - Oedingen	30	60	60	-	-	-	857	Mehlem (Köln)	
857	Bad Godesberg - Berkum - Meckenheim	30	60	60	60	120	60	856	Mehlem (Köln)	
858	Meckenheim - Industriepark	30	30	60	60	120 T	60 T		Meckenheim (Bonn) Industriepark (Bonn)	

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
859	Meckenheim - Lüftelberg	60 x	60 T	60 T	60 T	120 T	-		Industriepark (Bonn)	
880	AST Meckenheim	60	60	60	60	60	60			
881	Züllighoven - Pech	60 T	60 T	60 T	60 T	120 T	-			
882	Ortsverkehr Alfter	30	30	30	30	30	60		Roisdorf (Köln, Bonn)	
883	AST Alfter	60	60	60	60	60	60			
884	AST Rheinbach	60	60	60	60	60	60		Rheinbach (Bonn)	
984	Straßfeld - Weilerswist	-	-	-	-	-				
986	Weilerswist - Heimerzheim	60	60	60 x	60 x	120 x				
N8	Nachtbus Bonn über Niederdollendorf	-	-	-	-	-	-			
N9	Nachtbus Bonn über Alfter	-	-	-	-	-	-			

Anhaltswerte für die Betriebszeiten

HVZ	Montag-Freitag 5:30-8:30 Uhr und 12:30 bis 18:30 Uhr
NVZ	Montag-Freitag 8:30-12:30 Uhr und 18:30 bis 20:30 Uhr
Sa1	Samstag 7:30-15:30 Uhr
Sa2	Samstag 15:30-20:30 Uhr
So	Sonn-/Feiertag 9:30-20:30 Uhr
SVZ	20:30-0:30 Uhr, Freitag und Samstag bis 1:30 Uhr

letzte Fahrt in Lastrichtung bei Linien ohne SVZ-Bedienung gegen 21.30 Uhr

Hinweise

T = TaxiBus

x = ggf. TaxiBus, je nach Nachfrage und Betriebskonzept

Systematische Anschlusssicherung auf möglichst alle Fahrten des Grundtaktes (in Klammern primäre Anschlussrichtung für beide Fahrtrichtungen)

Taktabstimmung mit Parallellinien ergeben möglichst Takthalbierung

Die Feinplanung der Fahrpläne erfolgt in Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen!

B. Umsetzungshistorie

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2009

SB55	Angebotsausweitung
163	Verknüpfung mit Linie 550 zu durchgehenden Kursen Bonn – Wahn
164	Verknüpfung mit Linie 501 zu durchgehenden Kursen Siegburg – Wahn
501	Verknüpfung mit Linie 164 zu durchgehenden Kursen Siegburg – Wahn Angebotsausweitung
503	Abstimmung mit der Linie 501 Angebotsausweitung
504	Einstellung (kompensiert durch Linie 550)
540	Neuvertaktung
550	Verknüpfung mit Linie 163 zu durchgehenden Kursen Bonn – Wahn Taktverdichtung zwischen Rheidt und Wahn Taktausdünnung zwischen Rheidt und Bonn (kompensiert durch SB 55)
640	Neuvertaktung
680	Neue TaxiBus-Linie Duisdorf – Gielsorf
790	Systematisierung der Bedienungsgebiete Neuvertaktung
800	Neuvertaktung Bedienung nur noch ausgewählter Haltestellen in Bonn Abstimmung mit den Linien 843 und 845
805	Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten Ersatz einzelner Busfahrten durch TaxiBus-Fahrten
814	Neue TaxiBus-Linie Rheinbach – Suerst-Hardt
817	Neue Bus-/TaxiBus-Linie Hersel – Bornheim – Brenig
818	Direkter Linienweg zwischen Bornheim und Dersdorf nicht mehr über Brenig Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
843	Stichfahrt zur Haltestelle Meckenheim Industriepark Taktverdichtung zwischen Le-Mée-Platz und Meckenheim Industriepark Taktausdünnung zwischen Meckenheim Industriepark und Bonn Hbf Bedienung nur noch ausgewählter Haltestellen in Bonn einheitlicher Linienweg in Bonn Abstimmung mit den Linien 800 und 845
845	Neuvertaktung Bedienung nur noch ausgewählter Haltestellen in Bonn Abstimmung mit den Linien 800 und 843
846	Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten Ersatz einzelner Busfahrten durch TaxiBus-Fahrten
855	Neuvertaktung Angebotsausweitung im Spätverkehr
856	Neuvertaktung
857	Neuvertaktung Angebotsausweitung im Spätverkehr
858	Neuvertaktung
859	Neuer Linienweg von Lüftelberg nach Alt-Meckenheim statt Le-Mée-Platz Umstellung auf TaxiBus abseits der Hauptverkehrszeiten
880	Angebotseinschränkung in Abstimmung auf die Veränderungen im Busverkehr
881	Einstellung des AST Wachtberg Neue TaxiBus-Linie Pech – Berkum – Züllighoven
882	Einstellung des AST Swisttal Neue TaxiBus-Linie Bornheim – Heimerzheim
883	Angebotseinschränkung in Abstimmung auf die Veränderungen im Busverkehr

Fahrplanwechsel 12. Dezember2010

SB56 Neue Linie Siegburg – Much – Marienfeld
343 Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
344 Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
502 Füllung von Taktlücken
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
508 Verkürzung auf den Linienweg Wahn/Sieglar – Sankt Augustin Markt
509 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
510 Teilung der Linie, Linie 510 nur noch Siegburg – Seligenthal – Hennef
511 Taktausdünnung samstags
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
512 Neuvertaktung
Angebotsausweitung zwischen Siegburg und Niederpleis
513 Einstellung (kompensiert durch Linie 517)
514 Einstellung (kompensiert durch Linie 517)
516 Angebotsausweitung
Verlängerung von Schloss Birlinghoven bis Hennef
517 Neue Linie Meindorf – Sankt Augustin Markt – Hangelar
518 Einstellung (kompensiert durch Linie 517)
520 Taktverdichtung
Neuer Linienweg Niederdollendorf – Oberpleis
521 Neuvertaktung
Neuer Linienweg Königswinter – Oberpleis
522 Füllung von Taktlücken
523 Einführung zusätzlicher Fahrten
524 Neuvertaktung
525 Neuvertaktung
Neuer Linienweg über Frohnhardt
527 Neue Linie Siegburg – Buisdorf – Hennef (ehemaliger südlicher Ast der Linie 510)
529 Taktausdünnung
530 Taktausdünnung
Abstimmung mit der Linie 531
531 Verlängerung ab Winterscheid über Hatterscheid nach Ruppichteroth
Abstimmung mit der Linie 530
532 Neuvertaktung
534 Einstellung (kompensiert durch Linie 512)
535 Neuvertaktung
Neuer Linienweg über Sankt Augustin Markt
536 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
537 Neuvertaktung
Füllung von Taktlücken
Konzentration auf zwei Linienwege (direkt bzw. über Thomasberg)
538 Einstellung (kompensiert durch Linie 516)
539 Neue Linie Oberpleis – Asbach (ehem. grenzüberschreitende Fahrten der Linie 536)
540 Einstellung (kompensiert durch Linien 517 und 640)
541 Angebotsausweitung
Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg Oberpleis – Oberkassel Süd – Königswinter
551 Taktausdünnung am Nachmittag
Angebotsausdehnung im Spätverkehr
554 Verlängerung von Dahlhaus bis Heiligenhaus, dafür nicht mehr über Schnellhaus
556 Angebotsausweitung abends und am Wochenende
562 Angebotsausweitung sonntags
564 Angebotsausweitung
Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg über Irlenborn

570 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch Einführung von TaxiBus-Fahrten
571 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg Eitorf – Rodder
572 Neue Linie Herchen – Leuscheid
573 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg Eitorf – Käsberg – Obereip
575 Neuvertaktung
576 Neuer Linienweg über Geber und Nackhausen, Neuvertaktung
577 Neuvertaktung
578 Neuvertaktung
579 Angebotsausweitung
Einführung von TaxiBus-Fahrten
Beschränkung auf den Abschnitt Eitorf – Schladern
640 Taktverdichtung (Integration der Fahrten der ehemaligen Linie 540)

Fahrplanwechsel 12. Juni 2011

576 Abstimmung mit Linien SB56 und 577

Fahrplanwechsel 11. Dezember 2011

517 Ausweitung Abendverkehr (TaxiBus)
532 Neuer Linienweg über S-Bahnhof Im Siegbogen
534 Neue TaxiBus-Linie Neunkirchen – Litterscheid
541 Ausweitung Abendverkehr (TaxiBus)
855 Angebotsausweitung abends und am Wochenende

Fahrplanwechsel 10. Juni 2012

722 Neue TaxiBus-Linie Sechtem – Wesseling

Fahrplanwechsel 9. Dezember 2012

513 Neue Linie Siegburg – Oberpleis (unter Einbindung von Kurzfahrten der Linie 512)
516 Neuer Linienweg nach Vilich-Müldorf (statt Hangelar Ost)
517 Neuer Systemanschluss zu 513 und 535, Verkürzung Übergang zur Linie 66
520 Angebotsausweitung spätabends
521 Angebotsausweitung, Neuvertaktung
535 Abbindung aller Fahrten in Sankt Augustin Markt (kompensiert durch 513)
608 Verkürzung von Schloss Birlinghoven bis Gielgen (kompensiert durch 516 und 636)
635 Neue Relation Hangelar – Ramersdorf (Verlängerung SWB in den Rhein-Sieg-Kreis)
636 Neue Relation Hangelar – Beuel (Verlängerung SWB in den Rhein-Sieg-Kreis)

Fahrplanwechsel 15. Dezember 2013

66 Nachtverkehr zwischen Bonn und Siegburg
550 Ausweitung Nachtverkehr
564 Neuer Linienweg über Scheidsbach
570 Neuer Linienweg über Schiefen
573 Verkürzung von Obereip nach Mühleip
585 Einstellung AST Niederkassel
640 Ausweitung Nachtverkehr
N6 Einstellung

Fahrplanwechsel 14. Dezember 2014

503 Neuer Linienweg nach Sieglar (statt Lülsdorf)
Taktverdichtung

504 Neue Linie von Spich nach Lülsdorf

505 Neue Linie von Spich nach Wahn

506 Neuer Linienweg im Troisdorfer Stadtzentrum
Taktverdichtung

507 Neue Linie von Troisdorf nach Junkersring
(alte Linie 507 durch Linien 506 und 508 ersetzt)

508 Neuer Linienweg über Rotter See nach Camp Spich (statt Sieglar/Wahn)
Verbessertes Angebot am Wochenende

551 Neuer Linienweg über Kriegsdorf
Verbessertes Angebot am Wochenende in Troisdorf

579 Verlängerung von Schladern bis Rosbach

589 Einstellung AST Troisdorf

680 Neuer Linienweg über Châteauneufstraße

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2015

511 Ausweitung Abendverkehr (TaxiBus)

525 Taktverdichtung und Angebotssystematisierung an Schultagen

536 Taktverdichtung und Angebotssystematisierung an Schultagen

551 Verbessertes Angebot am Wochenende nach Bonn

SB55 Verbessertes Angebot in den Ferien, am späten Nachmittag und am Wochenende

605 Einstellung auf dem Abschnitt Duisdorf – Oedekoven – Alfter

633 Neuer Linienweg Duisdorf – Sechtem
Angebotsausweitung samstags bis gegen 21 Uhr

680 Umstellung auf Kleinbusbetrieb
Taktverdichtung
Verlängerung von Duisdorf nach Lessenich

740 Neue Linie von Rheinbach nach Hilberath (Ersatz für AWV-Linie 840)

747 Neue Linie von Rheinbach nach Odendorf (Swisttaler Landhüpfer, Ersatz für Linie 846)

748 Neue Linie Ortsverkehr Odendorf

749 Neue Linie von Rheinbach nach Meckenheim (Ersatz für AWV-Linien 844 und 849)

752 Neue Linie Schülerverkehr Rheinbach

800 Taktverdichtung samstags

805 Einstellung

806 Angebotsreduzierung (nur noch Schülerverkehr)

817 Verlängerung von Brenig über Heimerzheim nach Rheinbach (Ersatz für Linien 805 und 882)
Umstellung Samstagsverkehr von TaxiBus auf Bus

843 Neuer Linienweg Industriepark – Duisdorf – Alfter (Ersatz für SWBV-Linie 605)

845 Einheitlicher Endpunkt aller Fahrten in Heimerzheim Fronhof

846 Einstellung

855 Linienwegstraffung innerhalb von Meckenheim

856 Angebotsausweitung zwischen Berkum und Werthhoven

857 Angebotsausweitung zwischen Berkum und Meckenheim
Neuer Linienweg innerhalb von Meckenheim (über Schulzentrum)
einheitliche Führung und Taktverdichtung der Fahrten auf dem kombinierten Linienweg 856/857

858 Verlängerung vom Le-Mée-Platz zum Bahnhof Industriepark (Ersatz für alte Linie 843)
Taktverdichtung

880 Reduzierung AST Meckenheim

882 Einstellung der TaxiBus-Linie Bornheim – Heimerzheim
Neue Kleinbuslinie Roisdorf – Alfter

883 Reduzierung AST Alfter

884 Reduzierung AST Rheinbach

986 Verlängerung aller Fahrten nach Heimerzheim Heckenweg

Hinweis: Einzelne zusätzliche oder weggefallene Fahrten, Umwandlung von TaxiBus-Fahrten in Busfahrten und umgekehrt sowie kleinere Fahrplanverschiebungen sind nicht dokumentiert.

C. Barrierefreier Haltestellenausbau

Vorbemerkungen

Zu Erfüllung der Anforderungen des PBefG bezüglich der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 hat der Rhein-Sieg-Kreis hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Kreisverwaltung (Amt für Kreisentwicklung und Mobilität, Straßenverkehrsamt, Behindertenbeauftragte), der Verkehrsunternehmen, der Kommunen sowie einiger im Kreisgebiet als Ansprechpartner vorhandener Behindertenverbände gebildet, welche u.a. kreisweit einheitliche Rahmenvorgaben für die Anforderungen an barrierefreie Haltestellen entwickelt hat.

Die Haltestellen im Kreisgebiet wurden zunächst kategorisiert und priorisiert. Eine Priorisierung des Ausbaus ist notwendig, um den hohen zeitlichen sowie finanziellen Aufwand für die Straßenbaulastträger zu entzerren. Auch wird somit sichergestellt, dass die Investitionen zuerst dort erfolgen, wo der größte Nutzen für die Fahrgäste erzielt werden kann. Ungeachtet dessen ist es das Ziel, sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen, um den Vorgaben des Gesetzes zu entsprechen. Ausnahme bilden hier lediglich die Haltestellen der Kategorie 5 (diese Haltestellen werden turnusmäßig dahin gehend überprüft, ob eine Zuordnung zu dieser Kategorie noch korrekt ist).

Kategorien

Für die Herstellung einer Prioritätenreihenfolge wurden fünf Haltestellenkategorien in Abhängigkeit der Funktion sowie der Fahrgastnachfrage gebildet.

- Kategorie 1: Verknüpfungspunkte (gemäß Nahverkehrsplan) und Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und sehr hoher Fahrgastnachfrage (Summe der Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung ≥ 100)
- Kategorie 2: Haltestellen mit regelmäßigem Angebot (Montag bis Freitag mindestens Stundentakt) und hohem Ausbaubedarf unabhängig von der Fahrgastnachfrage (individuelle Beurteilung, z.B. fehlende Aufstellflächen, unsichere Querungen oder besondere Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte/Ältere Menschen im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle)
- Kategorie 3: Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung ≥ 50 und < 100)
- Kategorie 4: Haltestellen mit unregelmäßigem Angebot und/oder niedriger Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung < 50)
- Kategorie 5: Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden sollen

Die angestrebten Standards für den barrierefreien Ausbau sind für die Kategorien 1 bis 4 identisch; bei Kategorie 5 ist der Verzicht auf den Ausbau zu begründen (vgl. Kapitel 6.3.1). Für die angestrebte Haltestellenausstattung wird auf Kapitel 6.3.4 verwiesen.

Kategorie	Ausbaubedarf	Priorität
✓	bereits ausgebaut	
1	vordringlich	1
2	vordringlich	2 bzw. in Einzelfällen auch Priorität 1
3	mittelfristig	3
4	nachrangig	4
5	derzeit nicht vorhanden	kein Ausbau

Haltestellenkategorisierung nach Städten und Gemeinden

Gemeinde Alfter

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Witterschlick	Kirche	2	224	✓	Fahrtrichtung Rheinbach nicht spaltfrei anfahrbar
Alfter	Landgraben	2	217	✓	
Oedekoven	Mühlenstraße	2	125	✓	
Witterschlick	Wilde Straße	2	72	✓	
Witterschlick	Bahnhof	1		✓	vorwiegend TaxiBus-Bedienung, langfristige Perspektive Linie 812 unklar
Alfter	Stadtbahn	4	437	1	vor Ausbau Neupositionierung der Halteplätze untersuchen
Oedekoven	Ginggasse	2	284	1/✓	Fahrtrichtung Bonn bereits ausgebaut
Impekoven	Alfter-Impekoven S	2	245	1	
Oedekoven	Kramersbruch	2	209	1	
Oedekoven	Châteauneufstraße	2	201	1	Verschiebung Fahrtrichtung Bornheim nach Norden (mit Querungshilfe)
Alfter	Roisdorfer Weg	2	72	2	Seniorenheim geplant
Witterschlick	Ramelshoven	2		2	geplante neue Haltestelle an der B56, Ecke Raiffeisenstraße/Burggarten
Alfter	Im Benden	2	172	3	
Witterschlick	Friedhof	2	153	3/✓	Fahrtrichtung Bonn bereits ausgebaut
Nettekoven	Nettekoven	4	152	3/✓	2 von 4 Fahrtrichtungen ausgebaut
Volmershoven	Ort	2	139	3	
Gielsdorf	Gielsdorf	2	136	3	
Alfter	Stühleshof	2	127	3/✓	Fahrtrichtung Bonn bereits ausgebaut
Gielsdorf	Prinzgasse	2	112	3/✓	Fahrtrichtung Bornheim bereits ausgebaut
Gielsdorf	Am Wurmerich	2	111	3	
Oedekoven	Wegscheid	2	110	3	
Volmershoven	Sägewerk	2	85	4	
Alfter	Hüffelweg	2	82	4/✓	Fahrtrichtung Bonn bereits ausgebaut
Volmershoven	Am Bockshof	2	78	4	
Alfter	Jägerstraße	2	53	4	
Witterschlick	Schmale Allee	2	30	4	
Volmershoven	Abzw. Kottenforst	2	8	4	
Impekoven	Unterdorf	2		4	
Alfter	Hertersplatz	3	560	5	Planung gemeinsam mit geplanter Umgestaltung Hertersplatz
Nettekoven	Am Wormshof	1	107	5	
Oedekoven	Kapelle	2		5	Kleinbushaltestelle
Gielsdorf	Wasserturm	1		5	Kleinbushaltestelle
Oedekoven	Buchenweg	2		5	Kleinbushaltestelle

Oedekoven	Steingasse/Waldstraße	2		5	Kleinbushaltestelle
Alfter	Domplatz	2		5	Kleinbushaltestelle
Alfter	Lohheckenweg	2		5	Kleinbushaltestelle
Alfter	Olsdorf	2		5	Kleinbushaltestelle
Alfter	Strangheidgesweg	2		5	Kleinbushaltestelle
Alfter	Görreshof	2		5	Kleinbushaltestelle
Volmershoven	Mehrzweckhalle	1		5	vorwiegend TaxiBus-Bedienung, langfristige Perspektive Linie 812 unklar
Witterschlick	Duisdorfer Str.	2		5	vorwiegend TaxiBus-Bedienung, langfristige Perspektive Linie 812 unklar
Alfter	Auf der Mirbache	2		5	geplante neue Haltestelle, bisher kein Grundstück, im B-Plan berücksichtigen

Stadt Bad Honnef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Rhöndorf	Rhöndorf Bf	1	382	✓	
Mitte	Bad Honnef (Stadtbahn)	2	344	✓	
Mitte	Bad Honnef Bf	2	101	✓	
Mitte	Neuer Friedhof	2	45	✓	
Mitte	Floßweg	2		✓	
Himberg	Himberg	1	349	1	Schleife
Mitte	Linzer Str.	2	332	1	Haltestelle ggf. versetzen
Aegidienberg	Aegidiusplatz	2	197	2	höhere Nachfrage aufgrund neuer Verknüpfung
Rhöndorf	Rhöndorfer Str.	2	36	2	Ausbau ggf. vorziehen, Erschließung Penaten
Mitte	Alter Friedhof	2		2	gepl. Ausbau 2016 im Zuge Straßenbaumaßnahme, ggf. versetzen
Mitte	Karlstr.	2		2	gepl. Ausbau 2016 im Zuge Straßenbaumaßnahme
Mitte	Bad Honnef Post	2	195	3/✓	Fahrtrichtung Selhof ausgebaut
Rottbitze	Rottbitze	2	147	3	
Aegidienberg	Siefenhoven	2	139	3	
Hövel	Hövel Denkmal	2	124	3	wenig Platz, ggf. verkürzte Lösung
Mitte	Berck-sur-Mer-Str.	2	116	3	
Orscheid	Orscheid	2	106	3	
Mitte	Moltkestr.	2	95	4	
Rottbitze	Höheweg	2	92	4	
Mitte	Drieschweg	1	87	4	teilweise ausgebaut (Hochbord)
Mitte	Städtisches Kurhaus	2	87	4	teilweise ausgebaut (Hochbord)
Mitte	Wolfshof	1	81	4	
Rhöndorf	Rhöndorf Kapelle	2	77	4/✓	Ausbau ggf. vorziehen, Fahrtrichtung Bad Honnef ausgebaut
Hövel	Brüngsberg	2	76	4	
Wülscheid	Wülscheid Post	1	67	4	
Selhof	Selhof Kirche	2	63	4	
Mitte	Am Brünnele	2	57	4	
Wülscheid	Jägerheim	2	55	4	
Hövel	Autobahn	2	44	4	
Wülscheid	Im Heidchen	2	39	4	
Rhöndorf	Physikzentrum	2	33	4	
Mitte/Selhof	Feilweg	2	20	4	
Mitte	Bergischer Hof	2	14	4	
Mitte	Bad Honnef Sportplatz	2	11	4	
Aegidienberg	Aegidienberg Grundschule	1	7	4	

Mitte	Honnefer Kreuz	2	4	4	Richtung Rhöndorf nur Schulbusverkehr
Mitte	Am Honnefer Graben	2		4/✓	wird von VG Unkel ausgebaut, Fahrtrichtung Bad Honnef bereits ausgebaut
Mitte	Feuerschlößchen	1	666	5	nur Schulbusverkehr, teilweise ausgebaut
Selhof	Sankt Martinskapelle	2	64	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Selhof	Selhof Sparkasse	2	35	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Mitte	Brückenstr.	2	34	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Selhof	Schulstr.	2	32	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Aegidienberg	Logebachstr.	1	7	5	nur eine Schülerfahrt pro Tag, kann zugunsten Haltestelle Brüngsberg entfallen
Aegidienberg	Servatiushof	2	3	5	keine Zuwegung vorhanden
Mitte	Jagdhaus Schmelztal	2	1	5	keine Zuwegung vorhanden
Aegidienberg	Einsiedel	2	0	5	keine Zuwegung vorhanden
Aegidienberg	Kohlstr.	2	0	5	keine Zuwegung vorhanden
Mitte	Am Spitzenbach	1		5	Haltestelle Schienenersatzverkehr
Mitte	Bahnhofstr./Menzenbergerstr.	1		5	reine Schulbushaltestelle

Stadt Bornheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Hersel	Hersel Bf	1	841	✓	Haltestellenerweiterung zusammen mit Hochbahnsteigen
Mitte	Bornheim Rathaus	2	313	✓	
Sechtem	Sechtem Bf	1	179	✓	ggf. erweitern, da seit 12/2015 Endpunkt für zwei Buslinien
Mitte	Kreissparkasse	2	146	✓	
Waldorf	Waldorf (Stadtbahnn)	1	107	✓	Hochbord vorhanden
Sechtem	Eupener Str.	2	65	✓	komplett ausgebaut
Brenig	Auf dem Ploon	2	57	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Hennesenbergstr.	2	54	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Brenig Post	2	39	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Wasserturm	2	22	✓	Hochbord vorhanden
Mitte	Gewerbepark Süd	2	15	✓	komplett ausgebaut
Roisdorf	Friedrichstr.	2		✓	Hochbord vorhanden
Hersel	Alte Schule	1	418	1	Ausbau 2016 vorgesehen
Merten	Merten Schule	2	190	2	Ausbau 2016 vorgesehen
Merten	Merten(Stadtbahn)	2	180	2/✓	Ausbau 2016 vorgesehen, Richtung Sechtem bereits ausgebaut
Mitte	Schwimmbad	2	124	2	ersetzt ab 12/2015 Haltestelle Europaschule
Sechtem	Krausplatz	2	106	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Sechtem, Ausbau 2017 vorgesehen
Hemmerich	Hemmerich Schule	2	106	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Hemmerich, Ausbau 2017 vorgesehen
Rösberg	Rösberg Schule	2	59	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Rösberg, Ausbau 2016 vorgesehen
Kardorf	Schulstr.	2	48	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Kardorf , Ausbau 2016 vorgesehen
Waldorf	Gaststätte Kreuel	2	35	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Waldorf, Ausbau 2017 vorgesehen
Dersdorf	Dersdorf	2	8	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Dersdorf, Entschärfung Gefahrensituation
Hersel	Moselstr.	2		2	Ausbau im Zuge anstehender Straßenbauarbeiten 2016 vorgesehen
Hersel	Grüner Weg	2		2	Seniorengerechtes Wohnen am Standort, Ausbau 2018 vorgesehen
Roisdorf	Roisdorf Bf / Rosental	2		2	neue SPNV-Verknüpfung, Ausbau in Abhängigkeit vom Bahnhofsausbau 2017 vorgesehen
Mitte	Mühlenstr.	2	93	4	Ausbau 2019 vorgesehen
Merten	Heide	2	76	4	Ausbau 2021 vorgesehen
Roisdorf	Karthäuserstr.	2	52	4	Ausbau 2019 vorgesehen
Roisdorf	Siegesstr.	2	48	4/✓	Ausbau 2018 vorgesehen, Richtung Hersel bereits ausgebaut
Rösberg	Hemmergasse	2	48	4	Ausbau 2021 vorgesehen
Kardorf	Lindenstr.	2	46	4	Ausbau 2020 vorgesehen
Merten	Apotheke	2	14	4	Ausbau 2019 vorgesehen
Hersel	Vorgebirgsstr.	1		4	Ausbau 2021 vorgesehen
Hersel	Clarenweg	2		4	Ausbau 2020 vorgesehen
Kardorf	Auf dem Knickert	2		4	Haltestelle an Landstraße, Gefahrenpunkt, Ausbau 2019 vorgesehen

Mitte	Hellenkreuz	2		4	Ausbau 2021 vorgesehen
Roisdorf	Roisdorf Bf	3		4	Ausbau 2019 vorgesehen
Roisdorf	Johann-Phillip-Reis-Str.	2		4	Ausbau 2018 vorgesehen
Hersel	Siemenacker	1	8	5	zurückgestellt, Entwicklung Gewerbegebiet abwarten, ggf. Linienwegsänderung
Brenig	Lückenhof	2		5	ab 12/2015 Busverkehr, Nachfrageentwicklung abwarten
Brenig	Brenig Sportplatz	1		5	Wendeplatz, ggf. 2. Fahrtrichtung nachrüsten

Gemeinde Eitorf

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mitte	Eitorf Bf	3	1387	1	oberste Priorität, genügend Platz für Rendezvous-Verkehr mit 6 Linien vorsehen
Mitte	Eitorf Markt	2	226	1	
Mitte	Schümmerichstr.	2	27	2	Nahversorgung
Mitte	Eitorf Krankenhaus	2	20	2	
Irlenborn	Irlenborn	2	182	3	
Mitte	Halft	2	126	3	
Mühleip	Mühleip	4	147	3	
Mitte	Baleroth Abzw.	2	49	4	
Lindscheid	Lindscheid	2	46	4	
Mitte	Untenroth	2	45	4	
Irlenborn	Wassack Abzw.	2	45	4	
Mitte	Königssiefen	2	42	4	
Alzenbach	Schönenberger Str.	2	38	4	
Obereip	Obereip	1	38	4	
Mitte	Industriegebiet	2	36	4	
Mitte	Lascheider Weg	2	28	4	
Bitze	Käsberg Abzw.	2	27	4	
Merten	Bach	2	27	4	
Stein	Stein	2	25	4	
Alzenbach	Alzenbach Schule	2	22	4	
Hove	Sägewerk	2	22	4	
Schiefen	Schiefen	2	22	4	
Schiefen	Blumenhof	2	22	4	
Mitte	Probach	2	19	4	
Mitte	Happach	2	19	4	
Hove	In der Helte	2	19	4	
Alzenbach	Siegbrücke	2	17	4	
Alzenbach	Alzenbach Gewerbegebiet	2	16	4	
Bitze	Alzenbacher Str.	2	14	4	
Mitte	Am Fuhrweg	2	14	4	
Mitte	Schützenau	2	13	4	
Mitte	Bergstr.	2	12	4	
Hove	Keuenhof	2	11	4	
Huckenbröl	Zum Höhenstein	2	11	4	
Linkenbach	Linkenbach	2	11	4	

Mitte	Berufskolleg	2	10	4	
Mitte	Kelters	2	10	4	
Mitte	Büsch/Hausen	2	10	4	
Bitze	Rodder Abzw.	2	7	4	
Huckenbröl	Huckenbröler Str.	2	5	4	
Obereip	Obereiper Mühle	2	1	4	
Mitte	Auf der Heide	2		4	
Mitte	Im Auel	2		4	
Mitte	Eitorf Schulzentrum	2	115	5	zukünftige Bedienung ungewiss wegen geplanter Eisenbahnkreuzungsmaßnahme
Mitte	Eitorf Brückenstr.	2	107	5	zukünftige Bedienung ungewiss wegen geplanter Eisenbahnkreuzungsmaßnahme
Bitze	Zur Alten Burg	2	35	5	kein Gehweg vorhanden, geringe Straßenbreite
Obenroth	Obenroth	2	23	5	keine Zuwegung, fehlende Aufstellfläche
Rodder	Rodder	1	23	5	keine Zuwegung
Mitte	Eitorf Post	2	14	5	langfristige Befahrbarkeit unklar
Mitte	Käsberg	2	14	5	kein Gehweg vorhanden, keine Aufstellfläche vorhanden
Alzenbach	Canisiusstr.	2	13	5	
Mitte	Alte Siegstr.	2	12	5	langfristige Befahrbarkeit unklar
Bohlscheid	Niederbohlscheid	1	11	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Mitte	Gartenstr.	2	11	5	langfristige Befahrbarkeit unklar
Mitte	Kehlenbach Abzw.	1	11	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Mitte	Köttingen	1	10	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Mitte	Niederrottersbach	1	8	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Rankenhohn	Rankenhohn	1	7	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus.
Scheidsbach	Scheidsbach	2	4	5	kein Gehweg vorhanden, abschüssiges Gelände
Bohlscheid	Oberbohlscheid	1	2	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Rankenhohn	Kreisfeld	1	2	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Bohlscheid	Oberbohlscheid Alte Schule	1	1	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Mitte	Oberottersbach	1	1	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Sehlenbach	Sehlenbach	2	1	5	keine Zuwegung, kein Fahrgastpotenzial vorhanden
Rankenhohn	Grengel	1	0	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Obereip	Meisenbach Abzw.	2	0	5	ggf. auflassen
Rankenhohn	Lüttershausen Abzw.	1	0	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus
Rankenhohn	Rankenhohn Abzw.	1	0	5	nur Fahrten im Schülerverkehr und TaxiBus => Haltestelle auflassen

Stadt Hennef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mitte	Hennef Bf	5	5513	✓	
Stoßdorf	Stoßdorf	2	535	✓	
Uckerath	Grundschule	2	518	✓	
Mitte	Theodor-Heuss-Allee	2	501	✓	
Geistingen	Helenenstift	2	476	✓	
Uckerath	Alter Zoll	2	306	✓	
Warth	Warth Friedhof	2	235	✓	
Bödingen	Altenbödingen	1	186	✓	
Zentrum	Gewerbegebiet West	2	181	✓	
Bierth	Bierth	2	176	✓	keine Leitstreifen
Bröl	Schule	2	150	✓	
Weldergoven	Ort	2	149	✓	
Allner	Schloßstr.	2	137	✓	
Lichtenberg	Adscheider Weg	2	106	✓	
Söven	Schultes	2	80	✓	
Bödingen	Bödingen Ort	1	80	✓	
Kurscheid	Kurscheid	2	65	✓	
Lanzenbach	Lanzenbach	2	54	✓	
Edgoven	Am Bürgerberg	1	32	✓	
Allner	Zum Rosengarten	2	29	✓	keine Leitstreifen
Söven	Oberpleiser Str.	2	29	✓	
Eulenberg	Überholz	2	23	✓	
Hennef	Mittelstr.	2	16	✓	
Süchterscheid	Kindergarten	2	15	✓	
Bödingen	Altersheim	1	10	✓	
Wasserheß	Wasserheß B8	2	10	✓	
Mitte	Christuskirche	2	9	✓	
Lanzenbach	Kuchenbach Abzw.	2	6	✓	keine Leitstreifen
Kurscheid	Broichhausen	2	4	✓	
Weldergoven	Im Siegbogen (S)	2		✓	
Mitte	Hennef Gesamtschule	2	1178	1	
Mitte	Hennef Schulzentrum	2	1166	1	Ausbau geplant
Geistingen	Schützenstr.	2	700	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Siegburg, Ausbau Fahrtrichtung Hennef geplant
Söven	Söven Schule	2	365	1	Ausbau geplant
Geistingen	Sieg-Rheinischer Hof	2	350	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Geistingen

Geisbach	Hanftalstr./Schule	2	322	1	Ausbau in Fahrtrichtung Hennef geplant
Lichtenberg	Ort	2	275	1	Ausbau geplant
Mitte	Beethovenstr./Mozartstr.	2	257	1	Ausbau geplant
Mitte	Bröltalstr.	2	230	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl
Eulenberg	Eulenberg	2	106	2/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Köschbusch
Happerschoß	Jugenddorf	2	191	3	
Bröl	Wolters	2	188	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl, keine Leitstreifen
Geistingen	Lorenzhöhe	1	163	3	
Heisterschoß	Wiesenstr.	2	161	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Neunkirchen
Lauthausen	Mitte	1	147	3	Ausbau geplant
Warth	Warth Siedlung	2	137	3	kein Hochbord, keine Leitstreifen
Allner	Allner B478	2	129	3	Ausbau im Zusammenhang mit Ausbau B478
Westerhausen	Westerhausen Schule	2	127	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Söven
Uckerath	West	2	117	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wasserheß
Rott	Mitte	2	109	3	Ausbau geplant
Dahlhausen	Dahlhausen	2	107	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wellesberg
Happerschoß	Friedhofstr.	2	106	3	Ausbau geplant
Oberauel	Oberauel	1	101	3	früherer Ausbau erfolgte über Dorferneuerungsmaßnahme, derzeit noch zweckgebunden
Heisterschoß	Zum Wahlbach	2	83	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Weingartsgasse	Weingartsgasse	2	81	4	Ausbau geplant
Mitte	Weldergoven Abzw.	2	77	4	Ausbau im Zusammenhang mit Ausbau B478
Geisbach	Im Alten Garten	2	72	4	Ausbau geplant
Mittelscheid	Mittelscheid	2	51	4	
Allner	Müschmühle	2	46	4	
Wiersberg	Wiersberg Abzw.	2	45	4	
Uckerath	Kindergarten	2	36	4	
Striefen	Striefen	2	33	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Rott	Denkmal	2	31	4	
Hüchel	Denkmal	2	31	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Uckerath
Oberscheid	Oberscheid	2	29	4	
Geistingen	Waldfrieden	2	26	4	
Kningelthal	Kningelthal	1	21	4	
Lauthausen	Sportplatz	1	21	4	
Geistingen	Sportschule	2	20	4	
Süchterscheid	Auf der Sandkaule	2	19	4	
Kurenbach	Kurenbach	2	15	4	
Söven	Golfplatz	2	13	4	
Hanf	Hanfmühle	2	12	4/✓	Richtung Dahlhausen ausgebaut
Niederscheid	Niederscheid	2	9	4	

Bröl	Katharinental	2	9	4	
Hossenberg	Hossenberg	2	8	4	Fahrtrichtung Hennef geplant
Käsberg	Käsberg	2	5	4	
Bödingen	Friedhof	1	5	4	
Hofen	Hofen Abzw.	2	5	4	
Zumhof	Zumhof Abzw. I	2	4	4	
Hermesmühle	Hermesmühle	2	3	4	
Uckerath	Mitte	2	327	5	Umbau geprüft, wegen bestehender Zufahrten beidseits nicht möglich
Dambroich	Hennefer Str.	1	85	5	Namensvereinheitlichung mit "Auf den Hähnen" (2x eine Richtung) prüfen
Bülgenauel	Bülgenauel	2	64	5	nur Schülerfahrten
Greuelsiefen	Greuelsiefen	2	54	5/✓	eine Richtung ausgebaut, nur Schülerfahrten
Hollenbusch	Hollenbusch	2	54	5	nur Schülerfahrten
Blankenberg	Blankenberg	2	48	5	nur Schülerfahrten
Stein	Stein	2	43	5	nur Schülerfahrten
Hüchel	Hüchel Abzw.	2	39	5	nur Schülerfahrten
Edgoven	Edgovenstr.	1	39	5	Schleife Edgoven überprüfen
Hanf	Hanf	2	35	5	Notwendigkeit prüfen, ggf. nur noch Schülerfahrten
Lichtenberg	Lichtenberg B8	2	34	5	Zusammenlegung mit Lichtenberg Oberdorf prüfen
Warth	Warth	2	33	5	Ausbau zurückstellen (Linienführung nach BÜ-Beseitigung?)
Mitte	Lipgenshof	2	32	5	Ausbau zurückstellen (Linienführung nach BÜ-Beseitigung?)
Söven	Denkmal	1	29	5	Notwendigkeit prüfen
Dambroich	Auf den Hähnen	1	23	5	Namensvereinheitlichung mit "Hennefer Str." (2x eine Richtung) prüfen
Heide	Heide	2	18	5	Zusammenlegung mit Köschbusch Abzw. prüfen
Westerhausen	Grüner Weg	2	16	5	nur Schülerfahrten, Verlegung auf die L331 prüfen
Lichtenberg	Lichtenberg Oberdorf	2	15	5	Zusammenlegung mit Lichtenberg B8 sowie Busbedarfsampel prüfen
Mitte	Obere Siegstr.	2	15	5	Nachrüstung 2. Richtung prüfen, steht in Zusammenhang mit Schließung des BÜ
Dondorf	Dondorf Schule	2	13	5	nur Schülerfahrten, Name unzutreffend
Edgoven	Forellenweg	1	9	5	Schleife Edgoven überprüfen
Wasserheß	Wasserheß Büllesbach Abzw.	2	7	5	Zusammenlegung mit Wasserheß B8 oder Auflassung prüfen
Köschbusch	Köschbusch Abzw.	2	6	5	Zusammenlegung mit Heide prüfen
Heide	Heide Abzw.	2	5	5	Entfall prüfen (kaum Nachfrage, Haltestelle Hanfmühle direkt in der Nähe)
Mitte	Blankenberger Str.	2	5	5	entfällt, falls Linie 532 zukünftig via Lise-Meitner-Str. fährt
Eulenberg	Eulenberg Abzw.	1	4	5	Entfall (keine Erschließung, keine Nachfrage)
Dahlhausen	Hanftalstr.	2	2	5	Entfall (keine Nachfrage, Haltestelle Dahlhausen direkt in der Nähe)
Eichholz	Mendt Abzw.	2	2	5	Zusammenlegen mit Industriepark/B8 und Stotterheck Abzw. prüfen
Buchheide	Buchheide	2	1	5/✓	nur einzelne Linienfahrten, Fahrtrichtung Hennef ausgebaut
Stotterheck	Stotterheck B8	2	1	5/✓	nur einzelne Linienfahrten, Fahrtrichtung Hennef ausgebaut
Lauthausen	Bauhof Gilliam	1	0	5	kein Gehweg, d.h. Zuwegung nicht barrierefrei
Bröl	Derenbachtal Abzw.	2	0	5	Notwendigkeit prüfen (keine Erschließung, keine Nachfrage)

Wiederschall	Wiederschall	2	0	5	Notwendigkeit prüfen, Zählung 2013 kaum Nachfrage
Kurenbach	Stöckerfeld Abzw.	2	0	5	Entfall (keine Nachfrage, Haltestelle Kurenbach in der Nähe)
Dondorf	Dondorf Post	2	0	5	nur Schülerfahrten, Name unzutreffend
Zumhof	Zumhof Abzw. II	1	0	5	nur Schülerfahrten

Stadt Königswinter

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Oberpleis	Boseroth	2	125	✓	
Königswinter	Bahnhof	1	114	✓	
Rauschendorf	Am Tor	2	32	✓	
Thomasberg	Palm	2	5	✓	
Oberpleis	Grundschule	1		✓	
Oberpleis	Busbahnhof	8	4049	1	Verknüpfungspunkt
Heisterbacherrott	Heisterbacherrott	2	593	1	
Oberpleis	Schulzentrum	2	512	1	
Oberdollendorf	Stadtbahn	2	507	1	
Ittenbach	Busbahnhof	3	446	1	
Königswinter	Clemens-August-Straße	1	397	1	
Niederdollendorf	Bahnhof	1	297	1	Ausbau geplant
Vinxel	Kapelle	2	288	1	
Ittenbach	Linde	3	282	1	insgesamt 3 Richtungshaltestellen, ggf. neu positionieren
Thomasberg	Bauverwaltung	2	228	1	
Thomasberg	Wiesenstraße	1	202	1	
Thomasberg	Zum kleinen Ölberg	1	163	1	
Thomasberg	Terassenweg	1	100	1	
Stieldorf	Süd	2	125	2	
Berghausen	Neuer Weg	2	179	3	Bushaltestelle verlegen
Vinxel	Im Winkel	2	172	3	
Oelinghoven	Oelinghoven	2	150	3	
Niederdollendorf	Fähre	2	140	3	Verknüpfung mit Rheinfähre, prüfen und ggf. vorziehen
Eudenbach	Schule	2	133	3	
Thomasberg	Grengelsbitze Weiler	2	120	3	
Uthweiler	Kapelle	2	107	3	
Niederdollendorf	In der Rheinaue	2	98	4	
Oberdollendorf	Rennenberg	2	95	4	
Ittenbach	Margarethenhöhe	2	94	4	
Ruttscheid	Ruttscheid	2	92	4	
Uthweiler	Mühle	2	89	4	
Rauschendorf	Schule	2	87	4	
Stieldorferhohn	Stieldorferhohn	2	80	4	
Ittenbach	Gräfenhohn	2	79	4	
Thomasberg	Hirschbergerstraße	2	68	4	

Freckwinkel	Freckwinkel	2	68	4	
Thomasberg	Am Kuxenberg	2	67	4	
Bockeroth	Düferoth	2	65	4	
Bockeroth	Bockeroth	2	62	4	
Oberpleis	Auel, Freizeitzemtrum	2	61	4	
Heisterbacherrott	Mehren	2	59	4	
Frohnhardt	Denkmahl	2	59	4	
Niederdollendorf	Schönsitzstraße	2	58	4	
Rauschendorf	Probsthofstr	2	57	4	
Rauschendorf	Am Grünen Berg	2	56	4	
Wahlfeld	Wahlfeld	2	48	4	
Niederscheuren	Niederscheuren	2	48	4	
Bellinghausen	Bellinghausen Abzw.	2	40	4	
Sassenberg	Mitte	?	40	4	
Sand	Sand	2	39	4	
Oberdollendorf	Heisterbach, Kloster	2	33	4	
Kochenbach	Kochenbach	2	32	4	
Heisterbacherrott	Sommerfelder Str.	2	30	4	
Quirrenbach	Quirrenbach	2	26	4	
Bellinghauserhohn	Bellinghauserhohn	2	25	4	
Sassenberg	Wendeschleife	1	24	4	
Oberscheuren	Oberscheuren	2	24	4	
Quirrenbach	Hühnerberg	2	23	4	
Sassenberg	Komp Abzw.	2	22	4	
Berghausen	Im Hagen	2	21	4	
Bellinghausen	Ort	1	20	4	
Oberpleis	Herresbach	2	19	4	
Düferoth	Niederscheuren Abzw.	2	17	4	
Sonderbusch	Sonderbusch	2	15	4	
Oberpleis	Am Niederbach	2	14	4	
Thomasberg	Busch	2	13	4	
Nonnenberg	Nonnenberg	2	13	4	
Sand	Waschpohl	2	11	4	
Frohnhardt	An den Eichen	2	10	4	
Vinxel	Mitte	2	9	4	
Königswinter	Rosenauer Weg	2	8	4	
Dahlhausen	Dahlhausen	2	8	4	
Oberdollendorf	Friedhof	2	5	4	
Rostingen	Rostingen	2	4	4	

Oberdollendorf	Idyllenmühle	2	3	4	
Königswinter	Wintermühlenhof	2	3	4	
Heisterbacherrott	Verschönerungsweg	2	2	4	
Eudenbach	Sassenberg Abzw.	2	2	4	
Frohnhardt	An der Probstbitze	2		4	
Vinxel	Frankenforst Abzw.	2	.	4	
Königswinter	Longenburg	3		4	
Sonderbusch	Grengelsbitze, Bellinghausen	2		4	
Niederdollendorf	Haus der Jugend	2		4	
Königswinter	Schulzentrum	1	556	5	
Stieldorf	Stieldorf Kirche	2	228	5	Besonderer Prüfbedarf zusammen mit den Haltestellen Stieldorf Passionshalle und Oelinghauser Str.; Ziel ist ein Mini-Verknüpfungspunkt in Stiefdorf mit Fahrten in den drei möglichen Richtungen Rauschendorf/Oelinghoven/Vinxel jeweils von derselben Haltestellenkante und nicht wie heute teilweise unterschiedlich; Entscheidung aus der Politik (dann Priorität 1)
Heisterbacherrott	Auf der Bergwiese	1	163	5	enge Platzverhältnisse; Besondere Prüfung
Königswinter	Hauptstraße	1	120	5	Platzverhältnisse prüfen, ggfs. Mini-Lösung
Eudenbach	Kirche	2	107	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Oberdollendorf	Mitte	2	83	5	kein Platz für Ausbau
Pützstück	Pützstück	-	59	5	nur Schulbus
Stieldorf	Passionshalle	1	53	5	besonderer Prüfbedarf zusammen mit der direkt daneben liegenden Haltestelle Stieldorf Kirche; entweder Nutzung für alle Fahrten in Richtung Rauschendorf oder Auflassung
Willmeroth	Ort	2	41	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Pleiserhohn	Pleiserhohn	2	37	5	nur Schülerfahrten
Stieldorf	Oelinghovener Str	1	33	5	besonderer Prüfbedarf zusammen mit den Haltestellen Stieldorf Kirche und Passionshalle (fällt bei kleinräumiger Modifikation der Fahrwege ggfs. weg)
Sandscheid	Sandscheid/Berghausen Abzw.	1	27	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr, Haltestelle kann ggfs. entfallen
Eudenbach	Gartenstraße	2	19	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Berghausen	Willmeroth Abzw.	2	13	5	kein Platz, keine Zuwegung
Sandscheid	Sandscheid	2	13	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Eudenbach	Sportplatz	2	12	5	
Pleiserhohn	Campingplatz	2	4	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Faulenbitze	Faulenbitze	2	3	5	kein Gehweg
Eudenbach	Flugplatz Nord	2	3	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Eisbach	Eisbach Abzw.	2	3	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Bennerscheid	Bennerscheid Abzw.	2	2	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Bennerscheid	Bennerscheid Ort	1		5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Thomasberg	Schauinsland	2	0	5	Wanderhaltestelle
Oberpleis	Alter Sportplatz	?	0	5	Parkplatz, Entlastungshaltestelle

Stadt Lohmar *(noch nicht abgestimmt, nur entsprechend der Fahrgastzahlen sortiert)*

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Lohmar	Jabachhalle		1912	1	
Wahlscheid	Grundschule		646	1	
Lohmar	Schulzentrum		625	1	
Lohmar	Stadthaus		503	1	
Donrath	Kreuzung		474	1	
Lohmar	Hauptschule		369	1	
Donrath	Grundschule		346	1	
Wahlscheid	Kirche		332	1	
Heide	Franzhäuschen		325	1	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Lohmar	Steinhöferweg		315	1	
Wahlscheid	Im Müllerhof		271	1	
Heide	Kapellenstr.		214	1	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Birk	Kirche		211	1	
Birk	Bürgerzentrum		208	1	
Wahlscheid	Bachermühle		196	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Ellhauser Weg		194	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Lohmar	Eichen		170	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Pohlhausen	Pohlhausen		117	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Wahlscheid	Naafshäuschen		109	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Birk	Inger		102	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Breidt	Krahwinkel Ort		86	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar, eine Fahrtrichtung ist bereits ausgebaut
Donrath	Kreuznaaf		74	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Breidt	Breidt		73	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Scheiderhöhe		65	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Hausen		63	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Wahlscheid	Höffen		62	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Honrath	Dahlhaus		61	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Lohmar	Ellhausen Kindergarten		48	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar, eine Fahrtrichtung ist bereits ausgebaut
Donrath	Wielpütz		41	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Kreuzhäuschen		31	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Wahlscheid	Scheid		27	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Am Heppenberg		16	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Bönnerbergstr.		3	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Durbusch			2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar, einseitig, Gegenrichtung auf Gebiet der Stadt Rösrath
Lohmar	Königsberger Str.		197	3	

Lohmar	Vila-Verde-Str.		174	3	
Lohmar	Bachstr.		169	3	
Birk	Marienhöhe		149	3	
Wahlscheid	Aueler Hof		128	3	
Honrath	Holunderweg		111	3	
Donrath	Pützrath		104	3	
Honrath	Bergagger Str.		90	4	
Lohmar	Kirchstr.		89	4	
Honrath	Bahnhof		79	4	
Krahwinkel	Krahwinkel/B56		73	4	
Honrath	Agger		70	4	
Breidt	Geber		68	4	
Donrath	Mitte		66	4	
Birk	Zum Friedenskreuz		59	4	
Lohmar	An den Steinen		58	4	
Honrath	Oberhaus		51	4	
Honrath	Grünaggerstr.		49	4	
Wahlscheid	Schloßstr.		46	4	
Lohmar	Zur Jabachbrücke		44	4	
Honrath	Frankenpohler Str.		43	4	
Honrath	Kirche		41	4	
Honrath	Neuhonrath Kirche		40	4	
Lohmar	Weegen		37	4	
Honrath	Aggerhütte		35	4	
Birk	Albach		34	4	
Donrath	Stolzenbach		32	4	
Donrath	Grimberg		29	4	
Breidt	Salgert		28	4	
Wahlscheid	Schmiede		25	4	
Wahlscheid	Oberscheid		23	4	
Honrath	Goldene Ecke		23	4	
Donrath	Naaferberg		19	4	
Honrath	Wickuhl		17	4	
Honrath	Lindner Str.		17	4	
Wahlscheid	Hausdorp		16	4	
Donrath	Bacherhof		16	4	
Honrath	Stumpf		16	4	
Mitte	Raiffeisenstr.		15	4	
Wahlscheid	Am Schlagbaum		15	4	

Honrath	Aiselsfeld		14	4	
Honrath	Birken		14	4	
Donrath	Ellhausen Abzw.		14	4	
Wahlscheid	Holl		12	4	
Honrath	Neuhohnrath Brücke		12	4	
Donrath	Halberg Kapelle		11	4	
Wahlscheid	Muchensiefen		11	4	
Wahlscheid	Kern		10	4	
Honrath	Weilerhohn		9	4	
Donrath	Steinauer Häuschen		9	4	
Heide	Albach Ort		8	4	
Breidt	Gebermühle		8	4	
Donrath	Meigermühle		7	4	
Wahlscheid	Mailahn		7	4	
Wahlscheid	Weeg		6	4	
Wahlscheid	Oberstehöhe		6	4	
Wahlscheid	Kellershohn		6	4	
Honrath	Kuckenbach Abzw.		5	4	
Honrath	Schnellhaus		5	4	
Donrath	Bach		4	4	
Birk	Fernsehturm		4	4	
Donrath	Altenrath Abzw.		2	4	
Wahlscheid	Rosaueler Weg		2	4	
Wahlscheid	Broich		2	4	
Wahlscheid	Schiffarther Weg		2	4	
Breidt	Winkel		1	4	
Breidt	Fischburg		1	4	
Wahlscheid	Birken 2		1	4	
Donrath	Hollenberg		1	4	
Donrath	Burg Sülz		0	4	
Wahlscheid	Klasberg		0	4	
Geber	Salgert Höhe		0	4	
Wahlscheid	Kleinhecken		0	4	
Honrath	Heiden		0	4	

Stadt Meckenheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Lüftelberg	Industriepark Bf	1	426	✓	
Mitte	Le-Mée-Platz	2	366	✓	
Mitte	Neuer Markt	2	300	✓	
Merl	Merl Schleife	1	225	✓	
Merl	Herkulesstraße	2	211	✓	fehlende Informationen zum Ausbaustand
Merl	Beethovenstr.	2	140	✓	
Mitte	Breslauer Str.	2	120	✓	
Mitte	Hauptstr.	1	77	✓	
Merl	Sängerhof	2	7	✓	
Altendorf	Gärtnerei	2	5	✓	
Mitte	Meckenheim Bf	1	754	1	Planungen für den Ausbau werden nach Fertigstellung der Unterführung begonnen
Mitte	Heerstr.	2	411	1	
Merl	Zypressenweg	2	335	✓/1	in Fortschreibung des Ausbausprogramms zum Ausbau vorgesehen
Mitte	Adendorfer Str.	2	258	1	
Merl	Godesberger Str.	2	253	1	Ausbau 2015 geplant: Kap und Querungshilfe
Mitte	Meckenheim Schulzentrum	2	248	1	
Mitte	Meckenheim Seniorenhaus	1	121	1	wird vsl. 2017 barrierefrei, Gegenstück zu Kirche
Mitte	Meckenheim Kirche	1	160	1	wird bis 2016 barrierefrei, Gegenstück zu Seniorenhaus
Mitte	Am Kölnkreuz	2	95	2	neue Zählungen ergaben erhebliche Fahrgaststeigerung nach Angebotsverbesserung
Mitte	Wormersdorfer Str.	1	93	2	Ausbau vorziehen (Gegenstück zu Hauptstr.)
Lüftelberg	Am Hambuch	2	15	2	wird verschoben ‚Maßnahme in aktuellem Förderprogramm der Stadt enthalten
Mitte	Marienburger Str.	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Mitte	Stephansberg	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Mitte	Swistbachaue	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Mitte	Friedhof	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption, Bucht vorhanden, wieder aktivieren
Mitte	Meckenheim Obertor	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Lüftelberg	Lüftelberg Ort	1	173	3	
Merl	Wachtbergstr.	2	168	3	im aktuellen Ausbauprogramm der Stadt enthalten
Merl	Nußstr.	2	109	3	
Altendorf	Altendorf Schule	2	109	3	
Merl	Merl Sportzentrum	2	107	3	
Ersdorf	Ersdorf Kirche	2	40	4	
Ersdorf	Ersdorf Mitte	2	25	4	
Merl	Bundeskriminalamt	2	16	4	
Lüftelberg	Kottenforststr.	2	13	4	

Lüftelberg	Feldstr.	2	5	4	
Lüftelberg	Heidestr.	2		4	in Ausbauprogramm der Stadt enthalten, zunächst zurückgestellt, soll verschoben werden
Lüftelberg	Buschstr.	2		4	
Mitte	Giermaarstr.	2	102	5	fällt bei Umsetzung Projekt Merler Straße weg
Mitte	Bahnhofstr.	2		✓/5	nur Schülerfahrten, Gegenrichtung ausgebaut
Lüftelberg	Gartenstr.	2	21	5	zukünftige Linienführung unklar
Mitte	Wißfeldstr.	1	16	5	Haltestelle entfällt vsl. 2017 (Ende AWV-Konzession)
Mitte	Josef-Kreuser-Str.	2	5	5	Haltestelle entfällt vsl. 2017 (Ende AWV-Konzession)
Altendorf	Mühle	2	4	5	nur Schülerfahrten
Mitte	Schützenstr.	1		5	nur Schülerfahrten
Altendorf	Haus Jägersruh	2		5	nur Schülerfahrten
Lüftelberg	Auf den Steinen	1		5	zukünftige Linienführung unklar

Gemeinde Much

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Much	Schulzentrum		657	✓	
Much	Rathaus	1	416	✓	
Eigen	Eigen	2	22	✓	Hochbord vorhanden
Much	Post	1	251	1	
Much	Krahm	2	50	✓/2	Fahrtrichtung Siegburg ausgebaut
Much	Schwimmbad	2	32	2	Situation unbefriedigend, bevorzugter Ausbau, Planung gemeinsam mit H "Wahnbachtalstr."
Marienfeld	Kirche	2	130	3	
Kranüchel	Kranüchel	2	89	3	
Much	Wahnbachtalstr.	2	92	4	Planung Gesamtsituation gemeinsam mit Haltestelle "Schwimmbad"
Much	Gippenstein	2	81	4	
Wohlfahrt	Wohlfahrt	2	68	4	
Nackhausen	Nackhausen	2	66	4	Gegenrichtung liegt auf Gebiet der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid
Sommerhausen	Herrenteich	2	47	4	
Hetzenholz	Hetzenholz Abzw.	2	46	4	
Bövingen	Bövingen	2	45	4	
Bövingen	Industriegebiet	2	38	4	
Gerlinghausen	Gerlinghausen	2	35	4	
Loßkittel	Loßkittel	2	34	4	
Hevinghausen	Hevinghausen	2	24	4	
Marienfeld	Post	2	22	4	Platzverhältnisse überprüfen
Feld	Feld	2	19	4	
Gibbinghausen	Gibbinghausen	2	17	4	
Markelsbach	Markelsbach	2	16	4	
Kreuzkapelle	Kreuzkapelle	2	16	4	
Scheid	Scheid	2	11	4	
Wersch	Wersch	2	9	4	
Heinenbusch	Heinenbusch Abzw.	2	9	4	Ausbaumöglichkeiten prüfen
Siefen	Siefen Abzw.	2	8	4	
Bennrath	Bennrath	2	7	4	
Leverath	Leverath	2	6	4	
Pillenhof	Pillenhof	2	5	4	
Amtsknechtswahn	Amtsknechtswahn	2	4	4	
Much	Kirche	1	30	5	wenig Platz, kann je nach Planung für die H "Schwimmbad" und "Wahnbachtalstr." entfallen.
Neverdorf	Neverdorf	2	28	5	keine Zuwegung vorhanden
Senschenhöhe	Schenschenhöhe	2	24	5	keine Zuwegung vorhanden

Köbach	Köbach Abzw.	2	20	5	kein Platz zum Ausbau vorhanden
Gerlinghausen	Gerlinghausen Abzw.	2	14	5	keine Zuwegung vorhanden
Eckhausen	Eckhausen	2	13	5	keine Zuwegung vorhanden
Herchenrath	Herchenrath	2	8	5	nur eine Schülerfahrt pro Tag und Richtung
Oberhausen	Oberhausen Abzw.	2	7	5	keine Zuwegung vorhanden
Hillesheim	Hillesheim	2	6	5	nur eine Schülerfahrt pro Tag
Tillinghausen	Tillinghausen Abzw.	2	6	5	keine Zuwegung vorhanden
Bitzen	Bitzen	2	2	5	keine Zuwegung vorhanden
Niederwahn	Niederwahn	2		5	nur Schülerfahrten
Niederhof	Niederhof	2		5	nur Schülerfahrten
Oberwahn	Oberwahn	2		5	nur Schülerfahrten
Wellerscheid	Wellerscheid	2		5	nur Schülerfahrten
Niedermiebach	Niedermiebach	2		5	nur Schülerfahrten

Stadt Niederkassel

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mondorf	Sportplatz	2	1553	✓	
Ranzel	Schule	2	870	✓	
Rheidt	An der Enggasse	2	687	✓	
Lülsdorf	Hallenbad	2	670	✓	
Rheidt	Markt	2	573	✓	
Rheidt	Unterführung	2	527	✓	
Mondorf	Ahrstr.	2	508	✓	
Mondorf	Rosenthalstr.	2	500	✓	
Niederkassel	Rathausplatz	1	303	✓	
Ranzel	Sonnenberger Weg	2	287	✓	
Rheidt	Nord	2	264	✓	
Niederkassel	Ev. Kirche	1	264	✓	
Ranzel	Kirche	2	150	✓	
Uckendorf	Niederkasseler Str.	2	118	✓	
Niederkassel	Sportplatz	2	73	✓	
Rheidt	Pastor-Breuer-Str.	2	30	✓	
Rheidt	Südstr.	2	23	✓	
Mondorf	Provinzialstr.	2	22	✓	
Ranzel	Schulstraße	2		✓	
Niederkassel	Kölner Str.	1		✓	
Lülsdorf	Ludwigsplatz	2		✓	
Lülsdorf	Schulzentrum	2	1304	1	in Ausbauprogramm der Stadt, soll verschoben werden
Lülsdorf	Kirche	2	1218	1	Hochbordstein soll nachgerüstet werden
Mondorf	Beckergasse	2	519	✓/1	in Ausbauprogramm der Stadt, Gegenrichtung bereits ausgebaut
Rheidt	Pastor-Ibach-Straße	2	444	1	in Ausbauprogramm der Stadt, ehemals Bahnhofstr.
Niederkassel	Spicher Str.	2	392	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Niederkassel	Bergstr.	2	386	✓/1	in Ausbauprogramm der Stadt, Fahrtrichtung Lülsdorf bereits ausgebaut
Lülsdorf	Stahlenstr.	1	304	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Niederkassel	Waldstr.	2	288	✓/1	Ausbau ab 2016 vorgesehen, Fahrtrichtung Lülsdorf bereits ausgebaut
Lülsdorf	Uhlandstr.	2	250	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Uckendorf	Schäferstraße	2	179	✓/3	Fahrtrichtung Niederkassel ausgebaut, in Ausbauprogramm der Stadt
Lülsdorf	Nord	2	37	4	
Rheidt	Bahnhofstr.	2	28	4	in Ausbauprogramm der Stadt
Stockem	Stockem	2	17	4	in Ausbauprogramm der Stadt
Ranzel	Weilerhof	2	8	4	

Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Neunkirchen	Antoniusplatz / ZOB		679	✓	
Neunkirchen	Kirche	2	648	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Post	2	451	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Unterste Zeith	2	54	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Oberste Zeith	2	88	✓	Hochbord vorhanden
Eischeid	Birkenfeld	2	111	2	großer Einzugsbereich
Seelscheid	Leienkreuz	2	140	3	
Pohlhausen	Hochhausen	2	107	3	
Neunkirchen	Dahlerhof	2	182	3	
Seelscheid	Oberheister	2	90	4	
Seelscheid	Nackhausen	2	64	4	
Wolperath	Remschoß	2	61	4	
Seelscheid	Oberdorst	2	57	4	
Eischeid	Eischeid Abzw.	2	55	4	
Wolperath	Wiescheiderstr.	2	54	4	
Wolperath	Mitte	2	53	4	
Seelscheid	Heister	2	20	4	
Pohlhausen	Winkel Abzw.	2	17	4	
Eischeid	Brackemich	2	16	4	
Neunkirchen	Franziskushaus	1	6	4	derzeit nur eine Richtung, Ausbau in beiden Ri in Zusammenhang mit Wolperath Weg
Pohlhausen	Herkenrath Abzw.	2	3	4	
Seelscheid	Talstr.	2	157	✓/5	beengte Verhältnisse, Ausbau nicht möglich (in Richtung Hennef Hochbord vorhanden)
Neunkirchen	Ingersau	4	86	5	viel Umstieg Schülerspezialverkehr, abwarten im Hinblick auf Entwicklung der Linie 534
Seelscheid	Grundschule	2	50	5	taktile Streifen, weiterer Ausbau zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Seelscheid	Altenheim	1	17	5	Senioreneinrichtung, Ausbau jedoch zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Seelscheid	Franziskusschule	2	10	5	Ausbau zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Wolperath	Wolperather Weg	1	7	5	nur eine Richtung, auflösen und dafür "Franziskushaus" in beide Richtungen ausbauen
Seelscheid	Hausermühler Str.	2	5	5	Ausbau zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Seelscheid	Hausermühle	2	0	5	nur eine Fahrt SB 56, es wird geprüft, ob Haltestelle aufgelöst werden kann
Seelscheid	Grasgarten	1	0	5	auflösen, da in unmittelbarer Nähe zu vorh. Haltestellen
Seelscheid	Gutmühle	2		5	nur eine Fahrt SB 56, es wird geprüft, ob Haltestelle aufgelöst werden kann
Seelscheid	Steinermühle	2		5	nur eine Fahrt SB 56, es wird geprüft, ob Haltestelle aufgelöst werden kann

Stadt Rheinbach

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mitte	Rheinbach Bahnhof	1		✓	
Mitte	Glasfachschule/Stadthalle	1		✓	
Mitte	Rheinbach Römerkanal	1		✓	nur AST und SEV
Irlenbusch	Irlenbusch	2		✓	
Mitte	Schulzentrum	3	1031	1	derzeit zwar überwiegend Schülerverkehr, Fahrgastpotenzial jedoch vorhanden
Mitte	Wilhelmsplatz	2	268	1	
Mitte	Voigtstor	2	236	1	
Mitte	Gymnasiumstr.	2	216	1	
Oberdrees	Ort	2	203	1	
Merzbach	Merzbach	2	188	2	Zentrale Haltestelle in Merzbach
Flerzheim	Mitte	2	173	2	Zentrale Haltestelle in Flerzheim
Hilberath	Hilberath	2	161	2	Zentrale Haltestelle in Hilberath
Neukirchen	Neukirchen	2	55	✓/2	Zentrale Haltestelle in Neukirchen, in Richtung Berscheid bereits ausgebaut (soweit möglich)
Niederdrees	Niederdrees	2	53	2	Zentrale Haltestelle in Niederdrees
Todenfeld	Todenfeld	2	36	2	Zentrale Haltestelle in Todenfeld, Rückbau Busbucht (kein spaltfreies Anfahren möglich)
Ramershoven	Ort	2	34	2	Zentrale Haltestelle in Ramershoven
Wormersdorf	Kirche	3	124	2	Zentrale Haltestelle in Wormersdorf, eine Fahrtrichtung noch als „Denkmal" bezeichnet
Flerzheim	Kloster	2	147	3	
Neukirchen	Kurtenberg	2	125	3	Querungshilfe vorhanden
Mitte	Hauptstraße	1	92	4	
Mitte	Grabenstraße	1	65	4	
Mitte	Industriestraße	2	12	4	
Mitte	Koblenzer Str.	2	18	4	
Mitte	Hochschule/Ärztehaus	2	25	4	
Mitte	Rheinbach Bf/Keramikerstr	2	7	4	
Mitte	Waldwinkel	2	2	4	
Oberdrees	Vollmar	2	7	4	
Oberdrees	Hof Schurz	2	1	4	
Ramershoven	Peppenhoven	2	9	4	
Wormersdorf	Kantenberg	2	58	4	Querungshilfe vorhanden
Wormersdorf	Klein-Altendorf	2	3	4	
Loch	Loch	2	23	4	
Queckenberg	Queckenberg	1	20	4	
Queckenberg	Sürst-Hardt	2	11	4	
Mitte	Breslauer Straße	2		4	

Mitte	Sürster Weg	2		4	
Mitte	Himmeroder Wall	2	1185	5	nur Schülerfahrten
Mitte	Sonnenscheinstraße	2	18	5	Haltestelle entfällt ggfs. Im Zuge der Neukonzeption
Mitte	Monte Mare	1	14	5	ausschließlich TaxiBus-Angebot (Kleinbus)
Neukirchen	Berscheid	2	4	5	kein Zugang zur Haltestelle möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Hilberath	Forsthaus	2	1	5	kein Ausbau, da keine Aufstellfläche vorhanden
Mitte	Obstversuchsanlage	2	0	5	Haltestelle wird nur mit Schulfahrten bedient
Queckenberg	Winterburg	2	0	5	kein Ausbau, da kein Zugang möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Mitte	Dederichsgraben	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Am neuen Wasserwerk	2		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Ärztehaus	2		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Schweitzerstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Gut Waldau	2		5	ausschließlich TaxiBus-Angebot (Kleinbus)
Mitte	Münstereifelerstraße	2		5	ausschließlich TaxiBus-Angebot (Kleinbus)
Mitte	Meckenheimer Str.	2		5	Haltestelle wird nur mit Schulfahrten und vom Stadthüpfer bedient
Mitte	Rheinbach Rathaus	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Gnadenkirche	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Römerkanal (Bus)	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus), wegen Verwechslungsgefahr ggf. umbenennen
Mitte	Schumannstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Weberstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	In dem Busch	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Beethovenstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Regerstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Berliner Straße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Stifterweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Bei den Birken	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Rosenstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Waldfriedhof	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Mittelweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Burg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Bachstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Tulpenweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Fliederstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Burgacker	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Ölmühlenweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Märkte	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Rotdorn	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Lurheck	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Schützenhalle	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)

Gemeinde Ruppichteroth

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Ruppichteroth	Post	2		✓	Barrierefrei nach Beendigung der Baumaßnahme
Ruppichteroth	Denkmal	2		✓	Hochbord +Leitstreifen
Schönenberg	Bröleck	2	130	2	Seniorenheim
Schönenberg	Schönenberg	2	115	2	zentrale Haltestelle in Schönenberg
Winterscheid	Kirche	2	91	4	
Schönenberg	Ahe	2	62	4	
Winterscheid	Weiher	2	55	4	
Schönenberg	Büchel	2	51	4	
Ruppichteroth	Oeleroth	2	45	✓/4	Richtung Waldbröl bereits ausgebaut
Ruppichteroth	Harth	2	39	4	
Ruppichteroth	Hallenbad	2	31	4	
Winterscheid	Fußhollen Ort	2	27	4	
Schönenberg	Hänscheid Abzw.	2	23	4	
Winterscheid	Haus Tanneck	2	21	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Winterscheid	Schreckenberg Ort	2	12	4	
Schönenberg	Beiert Abzw.	2	11	4	
Winterscheid	Hatterscheid Ort	2	10	4	
Schönenberg	Herrenbröl	2	10	4	
Winterscheid	Litterscheid	2	8	4	
Winterscheid	Schreckenberg Abzw.	2	5	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Winterscheid	Holenfeld Abzw.	2	5	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Winterscheid	Berg Abzw.	2	3	4	
Schönenberg	Herrnstein	2	2	4	
Winterscheid	Schmitzdörfgen Abzw.	2	2	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Winterscheid	Kreuzung Schneppe	2	1	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Schönenberg	Bröler Hof	1	1	4	
Winterscheid	Pfaffensteg Abzw.	2	0	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Winterscheid	Bechlingen	2	0	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Winterscheid	Winterscheiderbröl	2	0	4	
Winterscheid	Stockum Abzw.	2	0	4	
Schönenberg	Hänscheid	2	0	4	
Winterscheid	Kuchem	2	0	4	
Winterscheid	Hatterscheid Abzw.	2		4	
Winterscheid	Winterscheider Mühle	2	31	5	nur TaxiBus
Schönenberg	Hänscheider Str.	2	0	5	liegt nah an Hänscheid Abzw., ggf. Auflassen

Stadt Sankt Augustin

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Ort	Sankt Augustin Zentrum	3	1616	✓	
Niederpleis	Schulzentrum	2	798	✓	Haltestelle der Linie 517/529 komplett ausgebaut, Schul-ZOB zurückgestellt
Buisdorf	Buisdorf	2	541	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen, wenn möglich Leitsystem bis zur Querungshilfe
Ort	Kinderkrankenhaus	2	231	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Menden	Post	2	221	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Am Engelsgraben	2	147	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Pleistalstr.	2	104	✓	
Ort	Sankt Augustin Ort	2	94	✓	Hochbord
Mülldorf	Granthamallee	2	84	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Buisdorf	Brückenstr.	2	82	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen
Hangelar	Lindenstr.	2	62	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Ort	Freibad	2	36	✓	Hochbord
Ort	Sankt Augustin Kloster	1	28	✓	entfällt nach Umlegung Linie 508 durch neue Unterführung
Hangelar	Auf dem Niederberg	2	24	✓	Hochbord, Haltestelle so umbauen, dass Bedienung durch Linie 636 ermöglicht wird
Hangelar	Hangelar Ost	2		✓	Hochbord, Noppenplatten parallel dazu, Rillenplatten an Haltestellenanfang
Mülldorf	Europaring	2		✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Menden	Im Rebhuhnfeld	2		✓	komplett barrierefrei ausgebaut inkl. Querung
Menden	Mittelstr.	2	1117	1	in Ausbauprogramm der Stadt, 1. Antrag
Menden	Markt	2	569	1	Ausbau zurückgestellt bis Ortsteilentwicklungskonzept vorliegt
Birlinghoven	Pleistalstr.	2	448	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag
Niederpleis	Eibenweg, Wohnpark	2	423	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Meindorf	Schule	2	356	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag
Niederpleis	Schulstr.	2	353	1	in unmittelbarer Nähe befinden sich ausgebaute Haltestellen
Menden	Haas	2	280	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag
Birlinghoven	Schloß Birlinghoven	1	270	1	Buswendeschleife, Privatgelände an Kreisstraße außerorts
Meindorf	Siedlung	2	254	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag, verschieben an die L
Buisdorf	Ringstr.	2	230	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag, Leitsystem bis zur Ampel vorgesehen
Niederpleis	Wohnpark	2	177	2	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag inkl. Rückbau Busbucht zur Verkehrsberuhigung
Niederpleis	Lochnerstr.	2	153	2	in Ausbauprogramm der Stadt, 2. Antrag, mehrere Mobilitätseingeschränkte am Standort
Meindorf	Kirche	2	148	✓/2	verschieben an die L (abhängig von Bau der Wendeschleife)
Menden	Brücke	2	123	2	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag inkl. Rückbau Busbucht
Menden	Bahnhof	2	93	2	Provisorium, Planung in Zusammenhang mit Anlage eines Gehweges in der Unterführung
Niederpleis	Bahnstr.	2	85	2	Veranstaltungsstätte, vorliegende Anfragen von mobilitätseingeschränkten Bürgern
Niederpleis	Pleiser Dreieck	2		✓/2	Handlungsbedarf Schülerverkehr zur Grundschule Pleiser Wald, 2. Richtung für L535 fehlt neue Haltestelle: in Ausbauprogramm der Stadt, 1. Antrag

Mülldorf	Fährstr.	2	157	3	
Mülldorf	Gartenstr.	2	112	3	
Menden	Ernststr.	2	108	3	
Niederpleis	Schmerbroich	2	107	3	
Menden	Kirchstr.	2	96	4	
Menden	Obermenden	2	90	4	
Niederpleis	Sieben Bäumchen	2	86	4	
Birlinghoven	Karl-Hennecke-Str.	2	82	4	
Hangelar	Eisenachstr.	2	75	4	
Hangelar	Heckenweg	2	73	4	
Ort	Am Thomaskreuzchen	2	67	4	
Menden	Boschstr.	2	58	4	
Mülldorf	An der Hongsburg	2	57	4	
Ort	Am Kreuzeck	2	57	4	
Niederpleis	Langstr.	2	57	4	
Menden	Friedhof	2	52	4	
Menden	Nobelstr.	2	46	4	
Buisdorf	Buschberg	2	43	4	
Menden	Böttgerstr.	2	43	4	
Hangelar	Hirschbergweg	2	41	4	
Birlinghoven	Schloßstr.	2	34	4	
Birlinghoven	Pleistalwerk	2	31	4	
Ort	Waldstr.	2	25	4	
Ort	Marienkirchstr.	2	22	4	
Menden	Einsteinstr.	2	19	4	falls die Straße in Zukunft ausgebaut werden sollte, wir die Haltestelle mit berücksichtigt
Ort	Logistikamt	2	16	4	wird im Zuge des Radwegeausbaus ausgebaut (Hochbord, Leitstreifen), vsl. 2016 fertig
Birlinghoven	In der Holle	2	15	4	Platzproblem
Meindorf	Wasserwerke	2	3	4	ggf. Bau Buswendeplatz
Menden	Rechenzentrum	2		4	
Hangelar	Buschweg	2		4	
Hangelar	Mitte	2	366	5	Ausbau zurückgestellt, da Linienführung Hangelar mittelfristig noch offen
Mülldorf	Sankt Augustin-Mülldorf	2	214	✓/5	Ausbau in Richtung Siegburg zurückgestellt, da zukünftige Linienführung unklar
Hangelar	B56	2	85	5	Standort zusammen mit Haltestelle Eifelstr. prüfen (vor/hinter Knoten)
Hangelar	Rheinstr.	2	62	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Nonnenstrombergstr.	2	45	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Eifelstr.	2	45	5	Standort zusammen mit Haltestelle Hangelar B56 prüfen (vor/hinter Knoten, Linie 517 fährt an beiden vorbei), eine Haltestelle kann dann entfallen
Hangelar	Kirche	1	44	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Hangelar mittelfristig noch offen
Hangelar	Petersbergstr.	2	36	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen

Hangelar	Im Goldwinkel	2	29	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Jagdweg	2	27	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Weimarstr.	1	23	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Löwenburgstr.	2	23	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Ort	Zentrum-Südarkaden	2	15	5	Haltestelle entfällt/wird verschoben, wenn neue Unterführung fertig ist
Hangelar	Erfurtstr.	1	9	5	kann ggfs. wegfallen, nah an Hirschbergweg
Menden	Otto-von-Guericke-Str.	2	2	5	entfällt bei möglicher Umlegung Linie 517 über Menden Brücke

Stadt Siegburg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mitte	Siegburg Bf	6	8958	✓	Ausstiegshaltestelle vor dem Bahnhof (Mo-Fr 6-9 Uhr) nicht ausgebaut
Kaldauen	Kaldauen Post	2	1098	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Kaiserstr.	2	871	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Siegburg Markt/Ringstr.	1	813	✓	erhöhter Bordstein
Deichhaus	Beethovenstr.	2	778	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Stadthalle	1	573	✓	erhöhter Bordstein,
Mitte	Cecilienstr.	1	542	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Zum Hohen Ufer	2	430	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	AOK	1	365	✓	erhöhter Bordstein
Brückberg	Brückberg	2	356	✓	erhöhter Bordstein
Stallberg	Kaldauerstr.	1	327	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Waldstr.	2	231	✓	erhöhter Bordstein
Heide	Derenbachstr.	2	171	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Gartenstr.	2	34	✓	Ausbau vorgesehen nach Beendigung Kanalbaumaßnahmen
Brückberg	An der Schlade	2	30	✓	erhöhter Bordstein, Leitstreifen
Mitte	Schwimmbad	2	2090	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Mitte	Holzgasse	2	1311	1	
Mitte	Heinrichstr.	2	1048	1	
Kaldauen	Lendersbergstr.	2	675	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Kaldauen	Münchshecke	2	552	1	ggf. bevorzugt im Rahmen des 3. BA ausbauen
Stallberg	Zeithstr.	2	429	✓/1	stadteinwärts bereits ausgebaut, stadtauswärts Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Deichhaus	Wilhelm-Oswald-Str.	2	315	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt, Fahrtrichtung Bahnhof verschieben
Stallberg	An den Höfen	2	275	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Kaldauen	Mühlenhofweg	2	274	1	-
Kaldauen	Seligenthal	2	262	1	baulich schwierig (Platzverhältnisse), besonderer Planungsbedarf
Brückberg	Kaserne	2	224	1	ggf. in BA 2 vorziehen
Kaldauen	Waldfriedhof	2	217	1	ggf. in BA 2 vorziehen oder bevorzugt in BA 3 ausbauen
Brückberg	Kolpingplatz	2	165	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Mitte	Ernststr.	2	164	2	Ausbau vorziehen (neues Nahversorgungszentrum)
Mitte	Nordfriedhof	3	140	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt, Linie 509 neu an Kante der 556/557 halten lassen
Schreck	Hochhauser Weg	2	138	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Wolsdorf	Seidenbergstr.	1	121	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Braschoß	Bitzerweg	2	109	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Zange	Zange	2	75	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Deichhaus	Am Turm	2	63	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt, Fahrtrichtung Bahnhof verschieben

Mitte	Feuerwache	1	46	2	zentrale Lage, barrierefreies Wohnen in der Nähe, Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Schneffelrath	Schneffelrath	1	40	2	ausgebaute Haltestelle im Stadtteil Schneffelrath Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Schreck	Schreck	2	159	3	
Stallberg	Jägerstr.	2	175	3	
Brückberg	Blücherstr.	1	150	3	
Braschoß	Brunnenweg	2	104	3	
Stallberg	Am Pfahlweiher	1	80	4	
Wolsdorf	Jakobstr.	1	69	4	
Stallberg	Deutzer-Hof-Str.	2	50	4	
Wolsdorf	Marienhofstr.	1	48	4	
Zange	Lindenstr.	1	46	4	ggf. 2. Richtung nachrüsten (Projekt Verlängerung Linie 509)
Brückberg	Gneisenaustr.	1	43	4	
Mitte	Adalbert-Stifter-Str.	1	38	4	
Stallberg	Barbarastr.	1	29	4	Ausbau zusammen mit mittelfristiger Straßensanierung
Wolsdorf	Wolsdorfer Str.	1	29	4	
Mitte	Alte Poststr.	1	20	4	
Mitte	Bernhardstr.	1	17	4	
Mitte	Steinbahn	1	14	4	
Zange	Bismarckstr.	1	13	4	ggf. 2. Richtung nachrüsten (Projekt Verlängerung Linie 509)
Deichhaus	Hans Alfred Keller-Schule	1	10	4	2. Fahrtrichtung nachrüsten (mit Verschiebung "Am Turm")
Zange	Breslauer Str.	1	10	4	ggf. 2. Richtung nachrüsten (Projekt Verlängerung Linie 509)
Mitte	Waldstr./Sportplatz	1	5	4	
Mitte	Am Brungshof	1	4	4	
Mitte	Johannesstr.	2	148	5	Wegfall wird geprüft (90m von Heinrichstr.)
Mitte	Bambergstr.	1	10	5	Wegfall zugunsten neuer Haltestelle "Aulgasse" wird geprüft
Mitte	Schulzentrum Neuenhof	2		5	nur Schulbusverkehr: Verschiebung und Einrichtung für den Regelverkehr prüfen

Gemeinde Swisttal

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Heimerzheim	Fronhof	1	561	1	
Morenhoven	Mitte	2	352	1	
Buschhoven	Quesnoy-Platz	3	277	1	eine Kante nur Kleinbusbedienung, diese wird nicht ausgebaut
Buschhoven	Mitte	2	251	1	
Odendorf	Bahnhof	1	118	2	P&R Anlage, Umbau/Umgestaltung beabsichtigt, B-Plan liegt vor, Seniorenwohnanlage
Miel	Ort	2	90	2	seit 12/2015 Rendezvoushaltestelle
Heimerzheim	Heckenweg	1	79	2	Seniorenwohnanlage
Buschhoven	Am Fienacker	2		2	seit 09/2015, Lebensmitteldiscounter und Gemeinschaftssportanlage
Heimerzheim	Altes Kloster	2		2	seit 12/2015, zentrale innerörtliche Lage
Buschhoven	Abzweig	2	180	3	
Heimerzheim	Mühlenberg	2	161	3	
Heimerzheim	Friedhof	2	139	3	
Ollheim	Ollheim	2	120	3	
Heimerzheim	Schule	2	114	3	
Morenhoven	Siedlung	2	60	3	erwartet wird höhere Nachfrage durch neues Wohngebiet auf dem ehem. Sportplatz
Heimerzheim	Schillerstr.	2		3	
Dünstekoven	Waldstr.	2	70	4	
Straßfeld	Straßfeld	2	50	4	
Heimerzheim	Kölner Str.	2	29	4	
Dünstekoven	Capellenstr.	2	11	4	
Heimerzheim	Dornbuschweg	2	75	4	
Heimerzheim	Bundespolizei	2	29	4	
Heimerzheim	An den Märkten	2		4	
Heimerzheim	Gewerbegebiet	2		4	
Heimerzheim	Euskirchener Str.	2		4	
Heimerzheim	Birkenallee	1		4	
Mömerzheim	Mömerzheim	2		4	
Morenhoven	Schleife	2	377	5	(aus heutiger Sicht) überdimensionierte Umsteigeanlage
Ludendorf	Mitte	3	53	5	nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Odendorf	Am Dorfhaus	2	40	5	nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Odendorf	Siedlung	2	40	5	nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Essig	Mitte	2	33	5	nur Kleinbusbedienung
Hohn	Ort	1	22	5	nur Fahrten im Schülerverkehr
Ludendorf	Weidesheimer Str.	2	17	5	nur Kleinbusbedienung
Essig	Kloster	2	14	5	nur Kleinbusbedienung

Außenbereich	Vier Bänke	2	7	5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Außenbereich	Millenberger Hof	2	6	5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Miel	Post	2	6	5	nur Fahrten im Schülerverkehr (Linie 984)
Mömerzheim	Ort	2	5	5	nur Fahrten im Schülerverkehr
Außenbereich	Parkplatz Dützhof	2		5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Odendorf	Bendenweg	2		5	nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Odendorf	Kirche	1		5	Haltestellenbucht schulseitig, nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Odendorf	Jülicher Ring	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Odinstr.	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Drosselweg	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Keltenring	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Zehnthof	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Ort	2		5	nur Kleinbusbedienung
Ludendorf	Rathaus	1		5	nur Kleinbusbedienung (Einrichtung in Gegenrichtung auf B56 nicht möglich)
Miel	Kirchfeld	2		5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Wilhelm-Tent-Str.	1		5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Birkenweg	1		5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Friedhof	1		5	nur Kleinbusbedienung
Morenhoven	Hohner Weg	2		5	nur Kleinbusbedienung, bestehendes Buskap
Morenhoven	Friedhof	2		5	nur Kleinbusbedienung
Heimerzheim	Kriegshoven	2		5	nur Fahrten im Schülerverkehr (Linien 806, 984)

Stadt Troisdorf

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Troisdorf	Bahnhof	2	5282	✓	
Troisdorf	Ursulaplatz	2	2465	✓	
Troisdorf	Altenforst	2	1637	✓	
Troisdorf	Wilhelmstraße	2	1397	✓	Fahrgastzahlen inkl. ehemaliger Haltestelle Evangelische Kirche
Rotter See	Schulzentrum/Schwabenweg	2	1288	✓	
Troisdorf	Elsenplatz	2	1228	✓	
Rotter See	Rotter See	2	1034	✓	Fahrgastzahlen inkl. ehemalige Haltestelle Evrystraße
Sieglar	RSVG	1	850	✓	
Sieglar	Rathausstraße	3	676	✓	inkl. Teilhaltestelle Rathausstraße/Kreisel
Troisdorf	Kuttgasse	2	663	✓	
Spich	Busbahnhof	2	642	✓	
Troisdorf	Rathaus	2	595	✓	
Troisdorf	Bergeracker	2	578	✓	
Müllekoven	Müllekoven	2	537	✓	
Sieglar	Flachtenstraße/Krankenhaus	2	497	✓	
Bergheim	Friedhof	2	447	✓	
Spich	Kreissparkasse	2	409	✓	
Spich	Rodderstraße	3	403	✓	
Altenrath	Mitte	2	391	✓	
Oberlar	Lindlaustraße	2	374	✓	
Troisdorf	Aggerbrücke	2	357	✓	
Eschmar	Kirche	2	324	✓	
Sieglar	Feuerwache	2	315	✓	
Eschmar	Im Kirchtal	2	301	✓	
Troisdorf	Brunnenstraße	2	300	✓	
Oberlar	Oberlarer Platz	2	300	✓	
Spich	Grundschule	2	295	✓	
Oberlar	Landgrafenstraße	2	294	✓	
Bergheim	Kirche	2	290	✓	
Spich	Lülsdorfer Straße	3	286	✓	
FWH	Kirche	2	263	✓	
Altenrath	Jägerhof	2	257	✓	
FWH	Mendener Straße	2	252	✓	
Oberlar	Kirche	2	224	✓	
FWH	Bahnhof	2	213	✓	

Sieglar	Leostraße	2	212	✓	
Rotter See	Bremer Straße	2	196	✓	
Rotter See	Im Zehntfeld	2	193	✓	
Spich	Asselbachstraße	2	190	✓	
Sieglar	Kerpstraße	2	186	✓	
Bergheim	Müllekovener Straße	2	176	✓	
Troisdorf	Im Grund	2	166	✓	
Sieglar	Schmelzer Weg	2	162	✓	
FWH	Friedhof	2	159	✓	
Bergheim	Breite Straße	2	150	✓	
FWH	Hermann-Ehlers-Straße	2	149	✓	
Spich	Kriegsdorfer Straße	2	147	✓	
Kriegsdorf	Offenbachstraße	2	137	✓	
Kriegsdorf	Händelstraße	2	136	✓	
FWH	Nahestraße	2	132	✓	
Troisdorf	Tierheim	2	132	✓	
Bergheim	Grundschule	2	130	✓	
Oberlar	Friedhof	2	127	✓	
Oberlar	Schützenstraße	2	122	✓	
Bergheim	Industriegebiet	2	119	✓	
Troisdorf	Blücherstraße	2	117	✓	
Eschmar	Bergheimer Straße	2	114	✓	
Spich	Seniorenheim	2	111	✓	
Oberlar	Haberstraße	2	108	✓	
Troisdorft	Königsberger Straße	2	100	✓	
Bergheim	Bergstraße/L269	2	94	✓	
Kriegsdorf	Akazienweg	2	92	✓	
Troisdorf	Grundschule Heerstraße	2	92	✓	
Troisdorf	Stettiner Straße	2	82	✓	
Troisdorf	Römerstraße	2	72	✓	
Spich	Spichbuschstraße	1	70	✓	
Bergheim	Fährhaus	2	66	✓	
Kriegsdorf	Junkersring Abzweig	2	60	✓	
Spich	Brüsseler Straße	2	56	✓	
Spich	Telegrafstraße	1	54	✓	
Troisdorf	Kunsthaus Tor III	2	52	✓	
Spich	Maarstraße	1	50	✓	
Spich	Antwerpener Straße	2	49	✓	
Sieglar	Parkfriedhof	2	38	✓	

Spich	Kasseler Furt	2	37	✓	
Spich	Vogelsang	2	36	✓	
Troisdorf	Waldfriedhof	2	36	✓	
Altenrath	Waldsiedlung	2	36	✓	
Spich	Porzer Straße	2	31	✓	
Kriegsdorf	Freizeitpark Haus Rott	2	30	✓	
Spich	Im Wiesengrund	1	29	✓	
Spich	Redcarstraße	2	27	✓	
Sieglar	Krankenhaus	2	27	✓	
Spich	Josef-Frank-Straße	1	26	✓	
Troisdorf	Krankenhaus	2	25	✓	
Spich	Langbaurghstraße	2	22	✓	
Troisdorf	Mannstaedtwerke	2	66	2	
Troisdorf	Julius-Leber-Straße	2	30	✓/2	Fahrtrichtung Waldfriedhof bereits ausgebaut
Spich	Belgische Allee	2	30	✓/2	Fahrtrichtung Spich bereits ausgebaut
Troisdorf	Aggerdeich	2	26	2	
Spich	Langer Ring	2	25	✓/2	Fahrtrichtung Junkersring bereits ausgebaut
Troisdorf	Geschwister-Scholl-Straße	2	22	✓/2	Fahrtrichtung Waldfriedhof bereits ausgebaut
Sieglar	Herderweg	2	19	✓/2	Fahrtrichtung Rotter See bereits ausgebaut
Kriegsdorf	Junkersring West	2		2	
Kriegsdorf	Heinkelstraße	2		2	
Kriegsdorf	Junkersring Gewerbepark	1		2	
Troisdorf	Grundschule Schlossstraße	2	82	5	nur Schülerfahrten
Spich	Camp Spich, Kreisel	2	66	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard
Troisdorf	AGGUABad	3	61	✓/5	Wendeschleife ausgebaut, Gegenseite nicht, da zukünftige Linienführung unklar
Spich	Dachsweg	2	24	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard
Kriegsdorf	Reichensteinstr.	1	19	5	fällt nach Fertigstellung der L332n weg
Kriegsdorf	Sportplatz	2	19	5	fällt nach Fertigstellung der L332n weg
Spich	Iltisweg	2	14	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard
Spich	Biberweg	2	8	✓/5	Gewerbegebiet, Fahrtrichtung Spich bereits ausgebaut
Spich	Camp Spich, Casino	1		5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard

Gemeinde Wachtberg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Berkum	EKZ	1	304	✓	
Villiprott	Burgstraße	2	180	✓	Ausbau durch Gemeinde
Berkum	Rathaus	2	324	1	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Pech	Huppenberg	2	288	1	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Niederbachem	Post	2	248	1	nicht beantragt, da in Niederbachem zunächst H Vulkanstraße ausgebaut werden soll
Villip	Kirche	2	198	2	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Ließem	Kapelle	2	153	2	zentrale Haltestelle für Ließem, Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Niederbachem	Vulkanstraße	2	102	2	Haltestelle soll verlegt werden, Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Oberbachem	Raiffeisenbank / Pastorat	2	90	2	zentrale Haltestelle für Oberbachem, derzeitige Situation unbefriedigend
Berkum	Seniorenpark	2	61	2	
Pech	Seibachstraße	2	177	3	
Niederbachem	Feuerwehr	2	154	3	
Adendorf	Kirche	2	144	3	
Ließem	Am Köllenhof	2	137	3	
Niederbachem	Austraße	2	107	3	
Oberbachem	Blankenheimer Weg	2	93	4	
Gimmersdorf	Hermesgarten	2	82	4	
Adendorf	Sportplatz	2	77	4	Fußweg zw. Wartehäuschen und Einstieg
Villip	Bruch	2	76	4	
Werthhoven	Mitte	2	67	4	Ausbau problematisch (Platzverhältnisse)
Kürrighoven	Kürrighoven	2	64	4	
Gimmersdorf	Berkumer Weg	2	55	4	
Fritzdorf	Kindergarten	1	55	4	
Arzdorf	Arzdorf	2	33	4	
Werthhoven	Institut	2	24	4	
Fritzdorf	Mitte	1	15	4	
Fritzdorf	Eckendorfer Straße	2	13	4	
Adendorf	Burg Münchhausen	2	13	4	
Villip	Sportplatz	2	13	4	
Ließem	Siebengebirgsstraße	2	6	4	
Werthhoven	Am Nussbäumchen	2	14	4	
Werthhoven	Wasserhäuschen	2	34	4	
Villip	Hauptstraße	1	105	5	beengte Verhältnisse
Berkum	Schulzentrum	2	99	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr, überwiegend Schülerspezialverkehr
Berkum	Alte Molkerei	1	53	5	Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe zum ZOB

Villip	Kreuzgasse	2	35	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Villip	Zwischen den Hüllen	2	26	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Züllighoven	Züllighoven	1	16	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Fritzdorf	Oevericher Straße	1	13	5	entfällt vsl. 2017 mit Ende der AWV-Konzession
Fritzdorf	Windmühlenstraße	2	13	5	entfällt vsl. 2017 mit Ende der AWV-Konzession
Adendorf	Abzw. Kl. Villip L123	2	3	5	entfällt vsl.2017 mit Ende der AWV-Konzession
Berkum	Haus Wülfing	2	1	5	Zuwegung vorhanden nicht möglich
Villip	Post	2	1	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Holzem	Heidegartenweg	2	0	5	Aufstellfläche problematisch, nur Schülerfahrten und TaxiBus
Holzem	Krahnhofstraße	2	0	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Pech	Nachtigallenweg	2	0	5	nur TaxiBus
Villip	Wachtberger Weg	2	0	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus

Gemeinde Windeck

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Schladern	Bahnhof	3	158	2	Haltestelle sollte in Ausbauprogramm der Gemeinde aufgenommen werden
Herchen	Bahnhof	2	138	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Rosbach	Bahnhof	1	102	2	gestiegene Bedeutung der Haltestelle durch verbesserte Anbindung
Herchen	Stromberg Mitte	2	52	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Herchen	In der Au	2	48	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Schladern	Dattenfeld Kreuz	2	33	2	in Ausbauprogramm Linie 579, ggfs. Standort verschieben
Dattenfeld	Bahnhof	2	32	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Schladern	Altwindeck	2	13	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Hoppengarten	Hoppengarten	1	10	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Hoppengarten	Eschenweg	1	1	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Hoppengarten	Kiefernweg	1	7	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Dattenfeld	Übersetziger Str.	1	6	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Dattenfeld	Im Ünken	2	0	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Schladern	Am Sonnenhang	2	5	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Hoppengarten	Röcklinger Brücke	2	2	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Schladern	Gierzhagen	2	26	4	
Rosbach	Kleehahn	2	21	4	
Rosbach	Rolandseck	2	19	4	
Dattenfeld	Lütz Eck	2	18	4	
Stromberg	Auf der Rutsche	2	14	4	
Herchen	Siegtalstraße	2	9	4	
Schladern	Gierzhagen Abzw.	2	9	4	
Schladern	Rommen	2	7	4	
Dattenfeld	Dreisel	2		4	
Rosbach	Rüddel Abzw.	2	31	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Leuscheid Markt	2	27	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Roth	2	25	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Hurster Hof	2	24	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Rosbach Friedhof	2	22	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Halscheid	1	20	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Roth Siedlung	2	19	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Altenhof	2	14	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Hurst	2	13	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Kohlberg	Perseifen	2	12	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Herchen	Werfen Mitte	2	12	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr

Kohlberg	Kohlberg Eisenstr.	2	58	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Obernau	2	39	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Wardenbach	2	6	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Locksiefen	2	6	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Kohlberg	Distelhausen	2	6	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Alser Weg	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Lindenpütz	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Leuscheid Kirche	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Saal	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Sieg	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Kohlberg	Öttershagen	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Leuscheid Friedhof	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Herchen	Siegbrücke	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Werfen	Alsen Weierswiese	2	3	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Bellingen Abzw.	2	3	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Werfen	Bienenhof	2	2	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Schladern	Mauel	2	2	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Kohlberg	Langenberg	2	2	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Alsen	2	1	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Schladern	Präsidentenbrücke	2	1	5	Haltestelle kann entfallen
Kohlberg	Wäldchen	2	1	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Waldkrankenhaus	2	0	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr, kein Krankenhaus mehr
Kohlberg	Silberhardt	2	0	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr, Haltestelle evt. Auflassen
Kohlberg	Kohlberg Am Weiher	2	0	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Herchen	Unkelmühle	2	0	5	Bedarf prüfen
Rosbach	Schule	2		5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Schladern	Mauel Industriegebiet	2		5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr