

Vorbemerkungen:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr hat in seiner Sitzung am 28.01.2020 den Antrag „Öffentlichen Nahverkehr evaluieren und ausbauen“ beschlossen. Ein Zwischenbericht wurde in der Sitzung am 16.06.2020 gegeben.

Nach wie vor ist die für die Evaluation notwendige VRS-Verbunderhebung 2018 nicht vollständig ausgewertet. Inzwischen liegen aber vorläufige Daten für die Buslinien der RVK und RSVG vor, die einen Vergleich der Nachfrageentwicklung von 2009 bis 2018 erlauben und nachfolgend dargestellt werden.

Auf Grundlage der Analyse vergangener Projekte sowie im Abgleich mit den im Nahverkehrsplan definierten Angebotsstandards hat die Verwaltung außerdem Schwerpunkte für eine Strategie der Weiterentwicklung ausgearbeitet.

Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV ist der Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, der zum 01.01.2021 letztmals aktualisiert worden und diesem TOP in elektronischer Form beigelegt ist. Der Nahverkehrsplan definiert Standards zur Gewährleistung eines kreisweit integrierten ÖPNV-Systems, wobei raumstrukturell zwischen der Verdichtungszone und dem ländlichen Raum einerseits sowie dem ÖPNV-Primär- und Sekundärnetz andererseits unterschieden wird. Dies ermöglicht eine differenzierte Planung mit Blick auf die sehr unterschiedlichen strukturellen Voraussetzungen, ohne das Ziel kreisweit gültiger Standards aufzugeben.

Erläuterungen:

Die Fahrgastentwicklung im Busverkehr wird nachfolgend in Form einer Gegenüberstellung der linienbezogenen Nachfragedaten aus den VRS-Verbunderhebungen 2009 und 2018 dargestellt, da diese jeweils kreisweit nach derselben Methodik durchgeführt worden sind. Aus der VRS-Erhebung 2018 liegen der Verwaltung allerdings bislang nur vorläufige Ergebnisse für die Linien der RSVG und der RVK vor, die von der Verwaltung teilweise hochgerechnet und anhand eigener Erhebungen auf Plausibilität geprüft worden sind. Von der KVB, SWBV/SSB und OVAG wurden bislang noch keine Daten bereitgestellt. Ein abschließender Vergleich ist erst dann möglich, wenn endabgestimmte Daten aller Linien inklusive Stadtbahn vorliegen. Insbesondere wird es dann möglich sein, die Fahrgastentwicklung auf Ortsebene zu analysieren.

Folgende grundlegende Anmerkungen zur tabellarischen Übersicht vorab:

- Die genannten Linienverläufe beschreiben den Zustand während der VRS-Erhebung 2018. Linien aus der 2009er-Erhebung, die 2018 nicht mehr existierten, sind kursiv gesetzt. Aufgrund veränderter Linienwege sind die Nachfragedaten 2018 und 2009 nicht immer direkt miteinander vergleichbar. So wurden z.B. diverse Streckenabschnitte auf andere Linien übertragen. Um derartige Einflüsse auszugleichen und eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, sind die Linien in Teilnetze gruppiert.
- Einige große ÖPNV-Projekte waren 2018 noch nicht umgesetzt. Dies betrifft insbesondere „Leadcity Bonn“ sowie die Buskonzepte Lohmar, Bornheim und Wachtberg. Dementsprechend bilden die Erhebungsdaten teilweise nicht das heutige Netz ab. Zu „Leadcity Bonn“, Wachtberg und Lohmar liegen separate Evaluationen aus 2019/20 vor (vgl. dazu auch entsprechenden Vorlagen aus dem Ausschuss für Planung und Verkehr vom 16.06.2020).
- Die Auswirkungen der Covid19-Pandemie auf das längerfristige Nachfrageverhalten im ÖPNV können derzeit nicht seriös abgeschätzt werden. Während des „Shutdown Light“ im November 2020 (Schulen und Einzelhandel offen, Gastronomie und Freizeitangebote geschlossen) hat die Verwaltung zur Ergänzung der „Lead-City“-Evaluation Fahrgaster-

hebungen auf den beiden Linien 540 und 550 durchführen lassen. Diese ergaben montags bis freitags in den Normalverkehrszeiten eine Nachfrage in einer Größenordnung von ca. zwei Drittel im Vergleich zum Stand vor der Pandemie. Abends und am Wochenende waren die Rückgänge aufgrund des weggebrochenen Freizeitverkehrs weitaus größer. „Normale“ Verhältnisse im ÖPNV wird es erst dann wieder geben, wenn die pandemiebedingten Einschränkungen durch fortgeschrittene Impfung etc. weitgehend aufgehoben werden können.

- Alle Nachfragedaten beziehen sich auf Normalwerkstage mit Schulbetrieb. Daten für das Wochenende liegen noch nicht vor.

Bei der Entwicklung der Fahrgastnachfrage 2009-2018 stechen folgende Ergebnisse heraus:

- Sowohl bei der RSVG als auch bei der RVK gab es ein **spürbares Fahrgastwachstum**. Pro Normalwerktag wurden mit den Buslinien 2018 etwa 120.000 Fahrgäste befördert, das waren gut 15.000 mehr als 2009. Die RSVG konnte die Schwelle von 100.000 Fahrgästen pro Normalwerktag knapp überschreiten.
- Etwa die Hälfte des Fahrgastwachstums der RSVG resultiert aus dem **Buskonzept Troisdorf** (+5.405 Fahrgäste auf den Troisdorfer Linien, gegenüber 2009 ein Wachstum von 20%). Dort waren Ende 2014 Taktverdichtungen und optimierte Linienwege im Primärnetz umgesetzt worden.
- Die restlichen Zuwächse der RSVG verteilen sich über das Gesamtnetz, konzentrieren sich bei genauerer Betrachtung aber auf wenige Linien, die ebenfalls fast alle dem **Primärnetz im verdichteten Raum** zuzuordnen sind, insbesondere SB55 (Bonn – Lüssdorf), 510/527 (Siegburg – Hennef), 520 (Niederdollendorf – Oberpleis), 556 (Siegburg – Rösrath) und 640 (Bonn – Siegburg).
- Der einzige ländliche Teilraum der RSVG mit deutlichem Fahrgastwachstum ist **Eitorf**, wo allerdings bis 2009 nur ein rudimentäres Angebot existierte. Ansonsten stagniert die Nachfrage im ländlichen Raum. Eine Trendumkehr soll mit dem laufenden Projekt der regionalen Schnellbuslinien erreicht werden.
- Bei der RVK betreffen die Zuwächse ganz überwiegend den Teilraum **Rheinbach/Swisttal**, resultierend aus den dort geschaffenen neuen Angeboten (Übernahme der AWV-Linien, Buskonzept Swisttal). Bei der Interpretation der Werte ist allerdings zu beachten, dass die Busfahrten zwischen Rheinbach und Meckenheim 2009 noch dem Teilnetz Meckenheim zugeordnet waren (Linie 855), 2018 dagegen dem Teilnetz Rheinbach (Linien 749, 752). In **Meckenheim** hat insbesondere die Neuordnung des Stadtverkehrs (Linie 858) zu spürbaren Fahrgastzuwächsen geführt.
- In den ländlichen rechtsrheinischen Gebieten wurden **Schulfahrten** der RSVG in den letzten Jahren soweit möglich in die „normalen“ Linien überführt. Daraus erklärt sich der Rückgang der dezidierten Schulverkehre bei gleichzeitig moderatem Zuwachs anderer Linien.
- Einige Linien mit sehr geringer Fahrgastnachfrage umfassten 2018 teilweise nur einzelne Fahrten und wurden inzwischen eingestellt oder in andere Linien integriert (526, 528, 544-549). Bei anderen erklärt sich die geringe Nachfrage daraus, dass es sich um Linien mit ausschließlicher oder überwiegender Bedienung mit TaxiBussen handelt (533, 859) bzw. 2018 noch handelte (881).

Die 2018 noch nicht umgesetzten und daher auch nicht aus der VRS-Erhebung ableitbaren **Buskonzepte Lohmar und Wachtberg** haben den Erhebungen 2019/20 zufolge 1.100 bzw. 2.300 zusätzliche Fahrgäste pro Normalwerktag gebracht, die verbesserten „Leadcity“-Linien nach Bonn etwa 3.400. Auch hier konzentriert sich das absolute Fahrgastwachstum vor allem auf Streckenabschnitte im Verdichtungsraum (Siegburg – Lohmar, Berkum – Bad Godesberg sowie Linien in die Bonner Innenstadt). Linienscharfe Zählergebnisse aus Lohmar und Wachtberg, die Anfang 2020 erhoben worden waren, sind ebenfalls tabellarisch dargestellt. Zum Bus-

konzept **Bornheim** (Umsetzung 2019) sowie zu den diversen Verbesserungsmaßnahmen in **Hennef** (sukzessive Umsetzung ab 2018, z.B. neue Linie SB52) liegen noch keine Zahlen vor. Ebenfalls ist ohne die Daten der SWBV-Linien keine Auswertung der Linien in **Alfter** möglich.

Insgesamt bestätigt die Evaluation die Strategie, mit Angebotsverbesserungen insbesondere auf den Hauptachsen die Relevanz des ÖPNV spürbar zu steigern. Ein sehr wichtiger Aspekt ist dabei außerdem die Bereitstellung ergänzender Angebote auf kommunaler Ebene zur Verbesserung der individuellen und nähräumlichen Mobilität (z.B. Bikesharing, Carsharing, On-demand-Verkehre) sowie deren Vernetzung in Mobilstationen. Nach Normalisierung der Verkehrsverhältnisse sollte dieser Weg aus Sicht der Verwaltung weitergegangen werden.

Linie	Linienweg	2009	2018	Entwicklung	
504	Wahn - Mondorf	200	--		
163/550	Bonn Hbf - Niederkassel - Wahn	5.686	4.630		
SB55	Bonn Hbf - Lülldorf	354	2.592		
	Teilnetz Niederkassel	6.240	7.221	+981	+16%
164/501	Siegburg - Troisdorf - Wahn	13.126	13.344		
503	Siegburg - Troisdorf - Sieglar	1.345	4.919		
504	Spich - Lülldorf	--	1.088		
505	Spich - Wahn	54	771		
506	Lohmar - Troisdorf - Sieglar	3.250	3.998		
507	Troisdorf - Junkersring	1.894	431		
508	Sankt Augustin - Troisdorf - Spich	3.160	3.789		
551	Troisdorf - Bonn Hbf	3.793	3.687		
	Teilnetz Troisdorf	26.622	32.027	+5.405	+20%
502	Stadtverkehr Siegburg	949	1.345		
509	Stadtverkehr Siegburg	406	248		
510	Siegburg - Kaldauen - Hennef	7.547	5.064		
511	Siegburg - Schneffelrath	1.020	1.190		
527	Siegburg - Buisdorf - Hennef	--	4.188		
	Teilnetz Siegburg	9.923	12.035	+2.112	+21%
575	Much - Overath	932	882		
576	Siegburg - Seelscheid - Much	2.020	1.075		
SB56	Siegburg - Marienfeld	--	810		
577	Siegburg - Neunkirchen - Much	1.484	1.838		
	Teilnetz Neunkirchen-Seelscheid/Much	4.437	4.610	+173	+4%
512	Siegburg - Ittenbach	768	1.282		
513	Siegburg - Oberpleis	--	806		
534	Abendverkehr	64	--		
535	Sankt Augustin - Oberpleis	1.030	630		
	Teilnetz Pleistal	1.862	2.718	+856	+46%
513	Schulfahrten	170	--		
514	Schulfahrten	174	--		
517	Meindorf - Hangelar	134	1.544		
518	Sankt Augustin - Hangelar	132	204		
529	Bonn Hbf - Hennef	3.538	3.030		
540	Bonn Hbf - Sankt Augustin	1.066	--		
599	Schulfahrten	457	348		

640	Bonn Hbf - Menden - Siegburg	3.318	5.254		
	Teilnetz Sankt Augustin	8.991	10.379	+1.389	+15%
520	Oberpleis - Niederdollendorf	1.557	2.509		
521	Oberpleis - Königswinter	1.878	1.473		
526	Ittenbach - Aegidienberg	2	27		
536	Oberpeis - Sassenberg	556	384		
537	Oberpleis - Bonn Hbf	2.593	2.392		
539	Oberpleis - Asbach	--	250		
541	Oberpleis - Stieldorf - Königswinter	165	1.077		
598	Schulfahrten	343	163		
	Teilnetz Oberpleis	7.095	8.274	+1.179	+17%
516	Hennef - Vilich-Müldorf	--	1.514		
522	Hennef - Uckerath - Asbach	1.394	2.131		
524	Hennef - Hanf - Uckerath	464	570		
525	Hennef - Oberpleis	693	869		
528	Uckerath - Hüchel	67	--		
530	Hennef - Waldbröl	1.611	1.251		
531	Hennef - Ruppichteroth	424	722		
532	Hennef - Bödingen	381	491		
538	Hennef - Bonn	1.119	--		
578	Hennef - Neunkirchen	1.156	1.394		
592	Schulfahrten	2.932	1.231		
	Teilnetz Hennef	10.241	10.173	-68	-1%
533	Eitorf - Rankenhohn	59	70		
564	Eitorf - Asbach	175	660		
570	Eitorf - Uckerath	194	392		
571	Eitorf - Rodder	171	227		
572	Herchen - Leuscheid	--	255		
573	Eitorf - Mühleip	471	226		
579	Eitorf - Rosbach	433	952		
	Teilnetz Eitorf/Windeck	1.504	2.782	+1.279	+85%
542	Lohmar - Heide	504	527		
543	Lohmar - Pohlhausen	613	569		
544	Schulfahrten	186	77		
545	Schulfahrten	672	463		
546	Schulfahrten	639	402		
547	Schulfahrten	229	167		
548	Schulfahrten	66	21		
549	Schulfahrten	143	131		
554	Heiligenhaus - Wahlscheid	127	183		
556	Siegburg - Lohmar - Rösrath	1.179	2.103		
557	Siegburg - Lohmar - Overath	1.716	2.267		
558	Siegburg - Lohmar - Wahlscheid	163	188		
	Teilnetz Lohmar	6.235	7.097	+861	+14%
560	Bad Honnef - Oberpleis	658	715		
562	Bad Honnef - Asbach	1.063	814		

566	Bad Honnef - Rhöndorf	675	815		
	Teilnetz Bad Honnef	2.397	2.344	-53	-2%
	sonstige RSVG-Schulfahrten	3.026	542	-2.484	-82%
	Summe RSVG	88.572	100.197	+11.625	+13%
740	Rheinbach - Hilberath	--	237		
741	Rheinbach - Wald	--	134		
747	Rheinbach - Odendorf	--	351		
749	Rheinbach - Meckenheim	--	1.013		
751	Schulfahrten	--	371		
752	Schulfahrten	--	812		
800	Rheinbach - Bonn	1.886	2.018		
813	Rheinbacher Stadthüpfen	--	98		
817	Rheinbach - Hersel	--	1.229		
845	Bonn - Heimerzheim	2.553	1.863		
846	<i>Rheinbach - Buschhoven</i>	624	--		
	Teilnetz Rheinbach/Swisttal	5.063	8.127	+3.064	+61%
750	Meckenheim – Lüftelberg	--	120		
855	Bad Godesberg - Meckenheim	3.125	1.941		
856	Bad Godesberg - Oedingen	1.295	1.325		
857	Bad Godesberg - Meckenheim	1.897	2.426		
858	Industriepark - Meckenheim	574	2.525		
859	Industriepark - Lüftelberg	987	98		
881	Pech - Züllighoven	--	17		
	Teilnetz Meckenheim/Wachtberg	7.878	8.451	+574	+7%
812	Volmershoven - Hardtberg	--	188		
818	Sechtem - Hersel	1.864	1.619		
843	Alfter - Meckenheim	1.653	1.390		
882	Ortsverkehr Alfter	--	621		
	Teilnetz Bornheim/Alfter	3.517	3.818	+301	+9%
	Summe RVK	16.457	20.396	+3.939	+24%

Tabelle: Linienbezogene Fahrgastnachfrage Normalwerktag 2009/2018

Linie	Linienweg	2018	2020	Entwicklung	
553	Lohmar - Neuhonrath	--	400		
554	Lohmar - Heide (ex 542)	527	347		
555	Siegburg - Pohlhausen (ex 543)	569	1.186		
556	Siegburg - Lohmar – Rösrath	2.103	2.225		
557	Siegburg - Lohmar – Overath	2.267	2.075		
558	Lohmar - Overath (ex 554/558)	371	949		
559	Lohmar - Neuhonrath (ex 547)	167	258		
590	Schulfahrten (ex 544-46/548/549)	1.094	796		
	Teilnetz Lohmar	7.097	8.234	+1.137	+12%
855	Bad Godesberg - Meckenheim	1.941	2.077		
856	Bad Godesberg - Oedingen	1.325	2.068		
857	Bad Godesberg - Meckenheim	2.426	3.607		

881	Pech - Züllighoven	17	260		
	Teilnetz Wachtberg	5.709	8.012	+2.304	+40%

Tabelle: Linienbezogene Fahrgastnachfrage Normalwerktag Lohmar/Wachtberg 2018/2020

Nahverkehrsplan

Die im Rhein-Sieg-Kreis gültigen Vorgaben zur ÖPNV-Angebotsplanung sind Kapitel 5 des Nahverkehrsplans zu entnehmen. Nach grober Abschätzung würde eine vollständige Realisierung der dort beschriebenen Angebotsstandards einen betrieblichen Mehraufwand von etwa 3,5 Mio km/a verursachen, d.h. gegenüber heute einen Leistungszuwachs von knapp 20%. Neue Linien zur verbesserten Erschließung oder beschleunigten Verbindung sind darin nicht enthalten. Die in den vergangenen Jahren praktizierte teilraumbezogene Fortschreibung hat sich aus Sicht der Verwaltung sehr bewährt und soll weitergeführt werden. Insofern stellt sich nun die Frage, welche Teilräume dafür als besonders vielversprechend erscheinen.

Schwerpunkte einer Weiterentwicklungsstrategie

In den letzten beiden Jahren konnten bereits umfangreiche Verbesserungen im ÖPNV umgesetzt werden. Zusammen mit aktuell in Realisierung befindlichen Projekten sind hier vor allem folgende Teilräume zu nennen:

- Leadcity Bonn mit Verbesserungen in allen angrenzenden Städten und Gemeinden
- Buskonzept Bad Honnef (Umsetzung 18.08.2021)
- Buskonzept Bornheim
- Buskonzept Lohmar
- Buskonzept Wachtberg
- Neuordnung grenzüberschreitender Verkehr nach Rheinland-Pfalz
- Stadtbahnkonzept 2023 Bonn/Rhein-Sieg
- Schnellbuskonzept Rhein-Sieg, 1. Ausbaustufe (sukzessive Umsetzung 2020/21)

In den o.g. Teilräumen konnten Angebotsdefizite in den letzten beiden Jahren beseitigt werden bzw. werden mit den laufenden Projekten beseitigt. Dies betrifft insbesondere große Teile des linksrheinischen Kreisgebietes sowie die direkt an den Rhein angrenzenden Städte im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis, in denen der ÖPNV strukturell verbessert wurde bzw. gerade wird. **Die aktuellen Bedienvorgaben des Nahverkehrsplans werden in diesen Bereichen inzwischen weitgehend erreicht.**

Schwerpunkte einer zukünftigen Weiterentwicklungsstrategie sollten aus Sicht der Verwaltung in Teilräumen liegen, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Angebotsdefizite gemäß Nahverkehrsplan, insbesondere auch im Vergleich zu jüngst optimierten, ähnlich strukturierten Teilräumen
- Hohes Fahrgastpotenzial
- Kapazitätsengpässe im bestehenden Verkehr

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen bietet sich eine neue teilraumbezogene Maßnahme im **rechtsrheinischen Verdichtungsraum Troisdorf/Siegburg/Hennef** an. Dazu kommt die weitere Forcierung der **Stadtbahnprojekte Niederkassel und zweigleisiger Ausbau der Linie 18**.

Hinzu kommt als Sonderfall eine **Optimierung und Schulverkehrsintegration in den Räumen Neunkirchen-Seelscheid und Windeck**.

Die Schwerpunkte werden nachfolgen erläutert.

Rechtsrheinischer Verdichtungsraum Troisdorf/Siegburg/Hennef

Gegenüber den im Rahmen von „Leadcity Bonn“ verbesserten Teilräumen fällt der rechtsrheinische Verdichtungsraum um die Zentren Troisdorf, Siegburg und Hennef in der ÖPNV-Angebotsqualität inzwischen spürbar ab, obwohl er raumstrukturell vergleichbar ist und es mit Blick auf die Siedlungsdichte große Fahrgastpotenziale im ÖPNV gibt. Gleichzeitig ist der Bedarf für Kapazitätsausweitungen in diesem Gebiet am größten, da vor der Covid-19-Pandemie während der Hauptverkehrszeiten praktisch alle Hauptachsen des Busverkehrs an ihrer Kapazitätsgrenze operierten.

Das Ende 2014 umgesetzte Buskonzept Troisdorf hat wie geschildert bereits zu erheblichem Fahrgastwachstum geführt, trotz der seinerzeit nur moderaten Steigerung der Fahrleistung. Aus der 2017 durchgeführten Evaluation konnten wiederum hilfreiche Schlüsse für die Weiterentwicklung gezogen werden, insbesondere der Wunsch nach einem Kapazitätsausbau in den Hauptverkehrszeiten sowie nach einer Herstellung besserer Angebote in den Neben- und Schwachverkehrszeiten auf den bestehenden Hauptachsen. „Leadcity Bonn“ konnte die Wirksamkeit derartiger Maßnahmen deutlich unterstreichen.

Handlungsansätze bestehen im Teilnetz Troisdorf/Siegburg/Hennef in folgenden Bereichen:

- Kapazitätserweiterung durch neu eingerichtete oder zeitlich ausgeweitete 10'-Takte auf ausgewählten Streckenabschnitten mit sehr hoher Fahrgastnachfrage (insb. Linien 506 Sieglar – Troisdorf, 510 Siegburg – Kaldauen, 527 Siegburg – Hennef)
- Umstellung der Linie 508 Spich – Troisdorf – Sankt Augustin von 30'- auf 20'-Grundtakt
- Herstellung einheitlicher Grundtakte im Primärnetz abgestimmt auf das S-Bahn- und Stadtbahnnetz sowie die „Leadcity“-Linien (insb. 20'-Takt samstags tagsüber sowie 30'-Takt abends und sonntags als Mindestangebot)
- Punktuelle Angebotsmaßnahmen auf den ausstrahlenden regionalen Hauptachsen (Beschleunigung auf den Achsen Troisdorf – Lohmar, Siegburg – Oberpleis und Hennef – Much; Angleichung der Angebotsstandards an die der linksrheinischen regionalen Hauptlinien)
- Optimierung des Sekundärnetzes zur besseren Ergänzung der Hauptachsen und Verbesserung der kleinräumigen Erschließungsqualität mit punktueller Ausdehnung des Linienverkehrs in derzeit nicht ausreichend erschlossene Bereiche

Mit den drei betroffenen Städten Troisdorf, Siegburg und Hennef steht die Verwaltung bereits in Abstimmung. Diverse kommunale Prüfaufträge und Beschlüsse liegen vor. Ziel ist es, anstelle von Einzelmaßnahmen ein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der o.g. Handlungsansätze zu erarbeiten. Es wird beabsichtigt, den zuständigen kommunalen Gremien im Laufe des Jahres 2021 konkrete Planungen vorzulegen und diese anschließend weiter zu verfeinern.

Voraussetzung für die Umsetzung eines derartigen Projektes ist die in den strategischen Zielen der Kreisverwaltung bereits berücksichtigte dynamische Steigerung der ÖPNV-Fahrleistung (vgl. Haushaltsplan 2021/22). Die Verwaltung geht davon aus, dass die oben geschilderten Handlungsansätze dann in eine Umsetzungsstrategie ab Fahrplanwechsel Dezember 2022 münden können (ggf. mehrstufig).

Stadtbahnprojekte Niederkassel und zweigleisiger Ausbau der Linie 18

Die beiden Stadtbahnprojekte Niederkassel sowie zweigleisiger Ausbau der Linie 18 sind die wichtigsten ÖPNV-Infrastrukturprojekte im Rhein-Sieg-Kreis im laufenden Jahrzehnt. Bei der **Stadtbahn Niederkassel** soll im ersten Halbjahr 2021 die laufende **Standardisierte Bewertung** als Voraussetzung für eine Aufnahme in die Infrastrukturförderung des Bundes und Landes ab-

geschlossen werden, bei der **Linie 18** ebenfalls im ersten Halbjahr 2021 die **Machbarkeitsstudie** als Voraussetzung für die Aufnahme der Standardisierten Bewertung. Nach Abschluss dieser beiden Prozesse erfolgt eine ausführliche Sachstandsdarstellung im Ausschuss für Planung und Verkehr. Es ist geplant, auf dieser Grundlage vor der Sommerpause 2021 eine Beschlussfassung über die Einleitung der nächsten Planungsschritte einzubringen, wobei jeweils alle betroffenen Gebietskörperschaften zu beteiligen sind (Stadtbahn Niederkassel: Rhein-Sieg-Kreis sowie Städte Bonn, Köln, Niederkassel und Troisdorf; Linie 18: Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Städte Bonn, Bornheim und Brühl sowie Gemeinde Alfter).

Optimierung/Schulverkehrsintegration Neunkirchen-Seelscheid und Windeck

In den Gemeinden Swisttal und Wachtberg sowie in der Stadt Bornheim konnte bereits demonstriert werden, dass die Überführung bislang freigestellter Schulverkehre in den Linienverkehr erhebliche Synergien für einen wirtschaftlich tragfähigen ÖPNV-Ausbau freisetzt. Gerade in ländlichen Teilräumen kommt hinzu, dass auf diese Weise auch eine bessere Grundauslastung im ÖPNV erreicht wird, die regelmäßige Angebote in weniger dicht besiedelten Bereichen überhaupt erst rechtfertigt.

Im Umkehrschluss lässt sich feststellen, dass die vier kreisangehörigen Kommunen mit der geringsten ÖPNV-Fahrleistung pro Kopf jeweils sehr umfangreiche freigestellte Schulverkehre in Eigenregie betreiben, die einen erheblichen finanziellen Aufwand verursachen, für die Allgemeinheit aber nicht nutzbar sind und stellenweise parallel zum restlichen ÖPNV verkehren. Dies sind die Gemeinden Eitorf, Much, Neunkirchen-Seelscheid und Windeck. Zwei weitere größere Freistellungsverkehre existieren in Ruppichteroth und Rheinbach (nur Grundschulen).

Es bietet sich an, diese Schulverkehre sukzessive auf ihre Überführung in den Linienverkehr zu prüfen, um damit auch verbesserte ÖPNV-Angebote in ländlichen Bereichen zu schaffen. Konkret in kommunaler Abstimmung sind derartige Projekte in **Neunkirchen-Seelscheid und Windeck** mit einer Umsetzungsperspektive zwischen Sommer 2022 und Sommer 2023. Die drei anderen Gemeinden könnten – entsprechendes kommunales Interesse vorausgesetzt – im Anschluss bearbeitet werden.

Wichtiger Aspekt einer Optimierung des ÖPNV in ländlichen Teilräumen ist außerdem eine Weiterentwicklung flexibler Bedienungsformen (AST/TaxiBus). Hierzu wird die Verwaltung Erfahrungen aus dem Modellprojekt „On demand versus Ortsbus“ in Neunkirchen-Seelscheid sammeln und diese dann ggf. auf weitere Teilnetze übertragen.

Weitere lokale Projekte

Über die die beiden o.g. Schwerpunkte hinaus erreichen der Verwaltung regelmäßig kommunale Anfragen zur Verbesserung des ÖPNV. Diese werden in **Kapitel 7.7 des Nahverkehrsplans** dokumentiert. Dort noch nicht enthalten ist ein aktueller Antrag der Gemeinde Alfter einen Antrag zur Weiterentwicklung des Kleinbusangebotes (Hanglagen Alfter und Witterschlick). Weitere Ausbaustufen nach Bearbeitung der o.g. Schwerpunkte können auf Grundlage des Beteiligungsprozesses zur nächsten Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans konkretisiert werden.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)