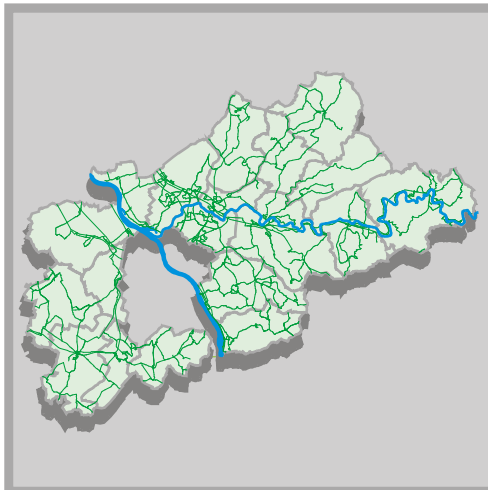


Rhein-Sieg-Kreis

Nahverkehrsplan

2012 plus



:rhein-sieg-kreis 

Vorab-Exemplar

Stand: 22. Oktober 2012

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis
Der Landrat
Dezernat 5
Planungsamt 61
Abteilung 61.4 – ÖPNV

Vorwort

Die Kreise und kreisfreie Städte sind Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), sie planen, organisieren und gestalten ihn und haben die Pflicht, den Nahverkehrsplan aufzustellen und fortzuschreiben.

Der nunmehr dritte Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises steht unter dem Planungsleitsatz „Optimierung“ und folgt dabei weiterhin dem Ansatz des mehrstufig-differenzierten Bedienungsmodells. Der Kreistag fasste am 7. September 2009 die Beschlüsse für den dritten Nahverkehrsplan im linksrheinischen Kreisgebiet und für den Teilraum Niederkassel und am 1. Juli 2010 für das rechtsrheinische Kreisgebiet. Zugleich wurden weitere Teilziele formuliert, die nacheinander in den Jahren 2011 und 2012 umgesetzt wurden bzw. noch umgesetzt werden.

Dabei schlägt der Rhein-Sieg-Kreis jetzt einen neuen Weg ein: 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 weiter entwickelt 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 immer 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 das Angebot weiter ausgebaut, um den öffentlichen Verkehr neben der Sicherung der Mobilität auch im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes weiter zu stärken. Dabei spielen der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die Stadtbahn und die Buslinien die entscheidende Rolle. Schon heute leistet der öffentliche Personennahverkehr einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, der durch einen

konsequenten Ausbau noch weiter erhöht werden kann. Ein wesentliches Steuerungsinstrument hat der Rhein-Sieg-Kreis durch den Nahverkehrsplan und der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) durch den SPNV-Nahverkehrsplan in der Hand.

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 entsprechende Konzepte entwickeln.

Konzeptionell beruht der Nahverkehrsplan, der von der Kreisverwaltung erarbeitet worden ist, auf einer Liniennetzoptimierung, die das Planungsbüro PGV, Köln, entworfen hat. Allen, die hier 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 Übersicht, aber auch mit enormer Detailarbeit die Beratungen geführt haben. Dank geht ebenfalls an die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die die Arbeit fachlich unterstützt und konstruktiv mitgearbeitet haben.

Ich bin optimistisch, dass die geplanten Maßnahmen in den kommenden Jahren erfolgreich fortgesetzt werden können und dass es weiter gelingt, ein attraktives aber auch wirtschaftliches Angebot im öffentlichen Personennahverkehr zu machen, um unsere Mobilität zu gewährleisten.

Frithjof Kühn

Inhalt

1.	Einleitung.....	11
2.	Rahmenbedingungen	12
2.1.	EU-Recht.....	12
2.2.	Bundesrecht	13
2.2.1.	Personenbeförderungsgesetz	13
2.2.2.	Behindertengleichstellungsgesetz	13
2.2.3.	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen.....	13
2.3.	Landesrecht.....	14
2.4.	Übergeordnete Planungen.....	15
2.4.1.	Landesentwicklungsplan	15
2.4.2.	Regionalplan	16
2.4.3.	Integrierter Gesamtverkehrsplan	17
2.5.	Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Rhein-Sieg-Kreis	18
2.5.1.	Lage im Raum	18
2.5.2.	Bevölkerung	19
2.5.3.	Arbeitsplätze und Ausbildung	20
2.6.	Mobilitätskenndaten	22
3.	ÖPNV-Strukturen	26
3.1.	Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis	26
3.2.	SPNV	27
3.2.1.	Verkehrsangebot	27
3.2.2.	Ausbaumaßnahmen	28
3.2.3.	Qualitätssicherung	29
3.3.	Stadtbahn	30
3.3.1.	Verkehrsangebot	30
3.3.2.	Ausbaumaßnahmen	31
3.3.3.	Qualitätssicherung	32
3.4.	Bus.....	34
3.5.	TaxiBus.....	40
3.6.	Anrufsammeltaxi (AST).....	42
3.7.	Bürgerbus	44
3.8.	Tarif.....	45
4.	Finanzrahmen.....	46
4.1.	Übersicht.....	46
4.1.1.	Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV.....	46
4.1.2.	Aufteilung der kommunalen Ausgleichszahlungen	46
4.1.3.	Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen	46
4.1.4.	Ausgleichszahlungen nach Wagen- und Platzkilometerleistung.....	47
4.2.	Landesfördermittel	48
4.2.1.	Gesetzliche Grundlagen	48
4.2.2.	ÖPNV-Pauschale	48
4.2.3.	Ausbildungsverkehr-Pauschale	48

5.	Vorgaben zur Angebotsgestaltung	50
5.1.	Differenzierte Bedienung	50
5.2.	Primärnetz.....	50
5.3.	Erschließung.....	53
5.4.	Bedienungszeiten und Bedienungsstandards.....	53
5.5.	Vertaktung	55
5.6.	Schülerbeförderung.....	55
5.7.	Vernetzung.....	56
5.8.	Einsatz von TaxiBussen.....	58
6.	Vorgaben zur Betriebsqualität	59
6.1.	Fahrzeugeinsatz.....	59
6.2.	Haltestellen	61
6.3.	Disposition flexibler Bedienungsformen	62
6.4.	Pünktlichkeit.....	62
6.5.	Vertrieb und Kundenkommunikation	62
6.6.	Dokumentation	63
7.	Entwicklungskonzept.....	64
7.1.	Handlungsschwerpunkte.....	64
7.2.	Umsetzung der Grundbedienungsstandards.....	65
7.3.	Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz.....	66
7.4.	Umsetzung der Angebotssystematisierung.....	70
7.4.1.	Vernetzung	70
7.4.2.	Vertaktung	71
7.4.3.	Linienwege.....	71
7.5.	Verbesserung des Angebots im Spätverkehr	73
7.6.	Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen.....	75
7.7.	Lokale Angebotsverbesserungen.....	78
7.8.	Ausbau der Infrastruktur.....	80
7.8.1.	Vorbemerkungen	80
7.8.2.	Verlegung des DB-Bahnhofs Bad Honnef.....	80
7.8.3.	SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf.....	80
7.8.4.	Busschleuse in Sankt Augustin-Niederberg	80
7.8.5.	Stadtbahnverbindung Köln – Niederkassel – Bonn.....	81
7.9.	Evaluation	81
8.	Fahrplan-Rahmenvorgaben.....	82
9.	Umsetzungshistorie.....	87

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	12
Abbildung 2: Einordnung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge	16
Abbildung 3: Hauptverkehrsachsen im Rhein-Sieg-Kreis.....	18
Abbildung 4: Anteil der Beschäftigten im Rhein-Sieg-Kreis in den Wirtschaftssektoren	21
Abbildung 5: Allgemeine ÖPNV-Nutzung im Rhein-Sieg-Kreis in Prozent	22
Abbildung 6: Allgemeine ÖPNV-Nutzung nach Städten und Gemeinden in Prozent.....	23
Abbildung 7: Modal-Split nach Städten und Gemeinden in Prozent.....	24
Abbildung 8: Zufriedenheit mit dem ÖPNV in näherer Umgebung im Rhein-Sieg-Kreis	25
Abbildung 9: Zusammenhang Wichtigkeit und Zufriedenheit von Qualitätskriterien.....	33
Abbildung 10: Wichtigste Qualitätskriterien aus Fahrgastsicht.....	33
Abbildung 11: AST im Rhein-Sieg-Kreis	43
Abbildung 12: Primärnetz.....	52

Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerung, Fläche und Bevölkerungsdichte im Rhein-Sieg-Kreis	19
Tabelle 2: Beschäftigtenzahlen und Pendlerdaten im Rhein-Sieg-Kreis.....	20
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur	21
Tabelle 4: SPNV-Linien im Rhein-Sieg-Kreis	27
Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte.....	29
Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis.....	30
Tabelle 7: Betriebsleistung Stadtbahn	30
Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen	31
Tabelle 9: Buslinien und Konzessionsinhaber	37
Tabelle 10: Betriebsleistung Bus	38
Tabelle 11: Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern/Tag (ohne Schiene).....	39
Tabelle 12: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus.....	41
Tabelle 13: AST-Verkehre	43
Tabelle 14: Haushaltsansätze des Rhein-Sieg-Kreises für den ÖPNV.....	46
Tabelle 15: Ausgleichszahlungen und Kilometerleistung der einzelnen Verkehrsmittel.....	47
Tabelle 16: Primärnetz.....	51
Tabelle 17: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel.....	54
Tabelle 18: Verknüpfungspunkte	57
Tabelle 19: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal	60
Tabelle 20: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum	66
Tabelle 21: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum.....	67
Tabelle 22: Angebotsqualität Stadtbahn	67
Tabelle 23: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum	68
Tabelle 24: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum.....	69
Tabelle 25: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung	71
Tabelle 26: Unsystematische Linienwege.....	72
Tabelle 27: Letzte Abfahrt in Lastrichtung.....	74
Tabelle 28: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen	77
Tabelle 29: Nahverkehrsplan relevante Arbeits- und Prüfaufträge	79

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 Bedienstungsstandards
- ▶ 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 Verkehrsunternehmen. Die entsprechenden Umsetzungsbeschlüsse fasste der Kreistag am 07.09.2009 für das linksrheinische Kreisgebiet sowie den Teilraum Niederkassel und am 01.07.2010 für das restliche rechtsrheinische Kreisgebiet.

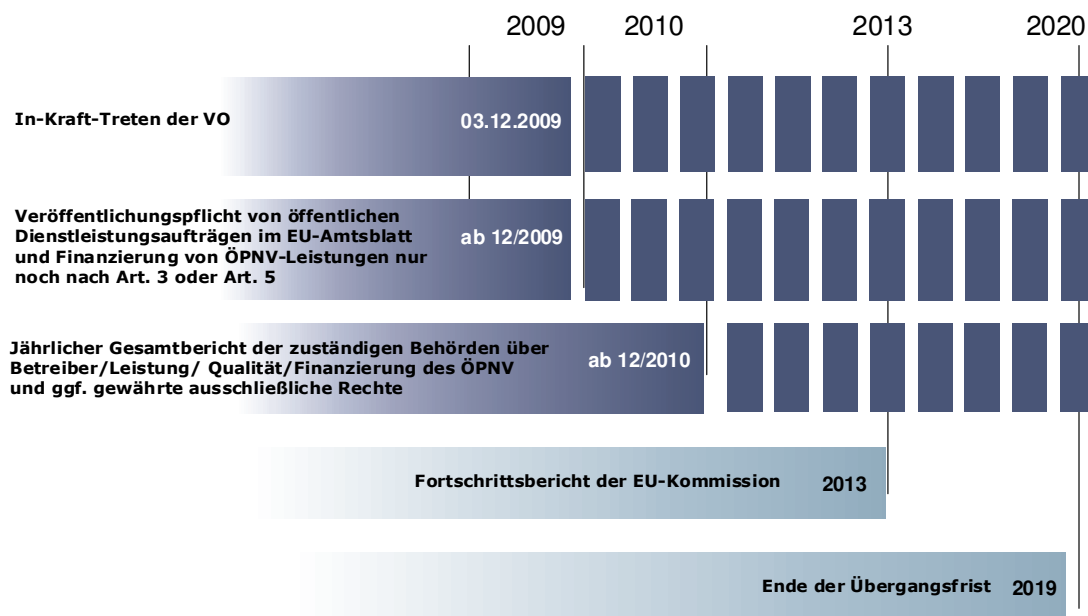
Gemäß ÖPNV-Gesetz NRW ist für die Aufgabenträger die Pflicht entfallen, den Nahverkehrsplan spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben. Auf der anderen Seite zielten die bisherigen Nahverkehrspläne des Rhein-Sieg-Kreises in ihrer Konzeption jeweils auf einen einmaligen Umstrukturierungsprozess im Verkehrsangebot 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 (Finanzrahmen) 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 sind stattdessen im Kapitel 7 (Entwicklungskonzept) präzisiert. Ins Detail bezüglich Linienführungen und Fahrplan gehen die Kapitel 8 (Fahrplan-Rahmenvorgaben) und 9 (Umsetzungshistorie).

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 das Entwicklungskonzept und 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. Spätestens 2019 aber müssen die Betrauungen bzw. öffentlichen Dienstleistungsaufträge den neuen Vorgaben entsprechen.



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. In Bezug auf die Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist §8 für die Aufgabenträger von besonderer Bedeutung. Danach hat die für die Linienkonzessionierung zuständige Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des ÖPNV und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. Der Nahverkehrsplan ist danach ein Rahmenplan für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs, der bei der Konzessionierung von Liniengenehmigungen zu berücksichtigen ist.

Im Laufe des Jahre 2012 steht die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes an. Aus Aufgabenträgersicht soll im novellierten Gesetz eine rechtliche Verbindlichkeit der Nahverkehrspläne und damit eine Gewährleistung der vor Ort politisch gewünschten ÖPNV-Angebotsstandards festgeschrieben werden.

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. In den Nahverkehrsplänen sollen Zielvereinbarungen zur Herstellung behindertengerechter Standards getroffen werden.

2.2.3. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

Im Hinblick auf zukünftig durchzuführende Vergabeverfahren ist auch das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zu berücksichtigen. Die darin festgeschriebenen Vergaberegeln 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 01.01.2011. 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:

Entwicklungssachsen 1. Ordnung

(großräumige Achsen von europäischer Bedeutung)

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

Entwicklungssachsen 2. Ordnung

(großräumige, Oberzentren verbindende Achsen)

- Mönchengladbach – Kerpen – Rheinbach – Koblenz

Entwicklungssachsen 3. Ordnung

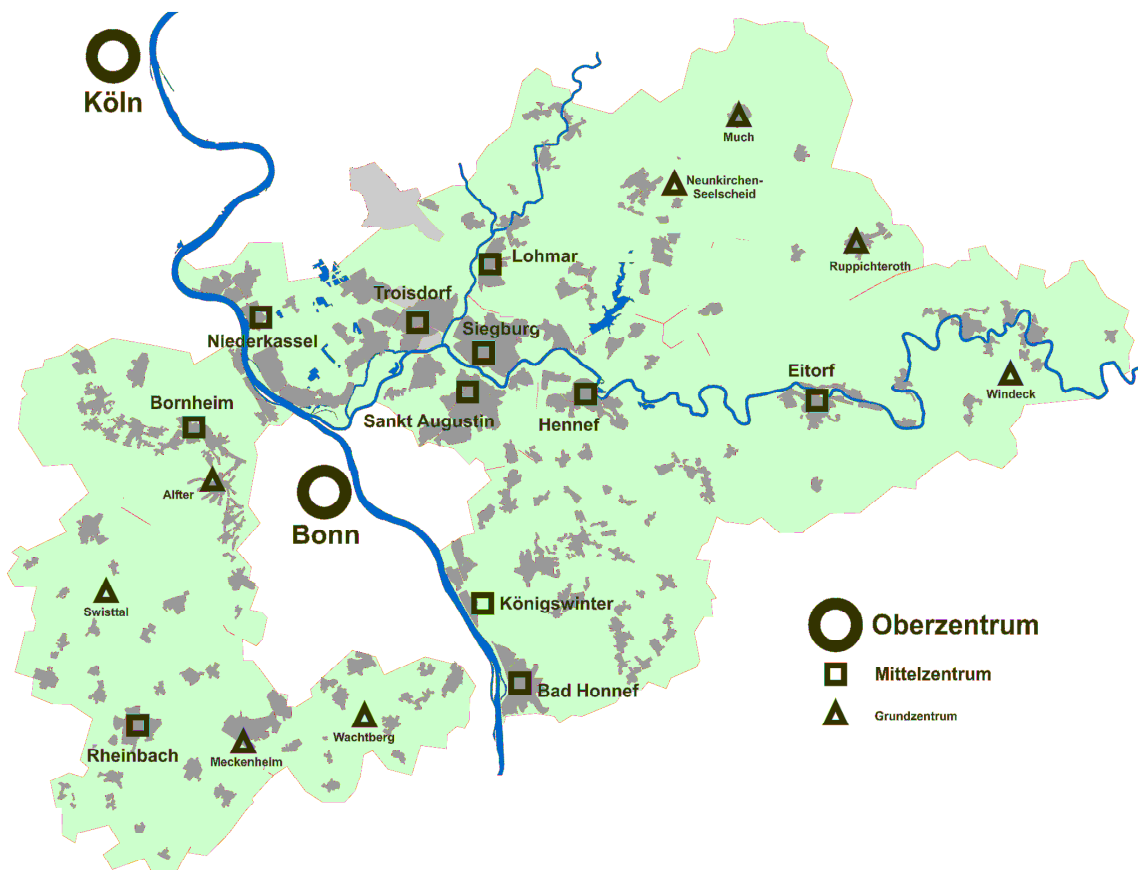
(überregionale Achsen)

- 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 dargestellt sind. Danach werden Teile des Rhein-Sieg-Kreises der Ballungsrandzone und Teile der Gebiete 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, Ruppichterath, Windeck, Eitorf, Hennef, Königswinter

ter 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. Insbesondere grundzentrale Funktionen werden in fast allen Städten und Gemeinden von mehreren Ortsteilen hergestellt. Insbesondere die Gemeinden Neunkirchen-Seelscheid, Swisttal, Wachtberg und Windeck verfügen dabei nicht über ein eindeutig herausgehobenes Zentrum, sondern über mehrere Ortsteile mit ähnlicher grundzentraler Ausstattung.



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. Integrierter Gesamtverkehrsplan

Gemäß § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW ist die ÖPNV-Bedarfsplanung Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung und wird nach Maßgabe des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVPG NRW) durchgeführt. Gemäß § 3 des IGVPG NRW ersetzt der neue Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan den bisherigen ÖPNV-Bedarfsplan (sowie den Landesstraßenbedarfsplan). Auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages den Ausbauplan, der jeweils einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst.

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

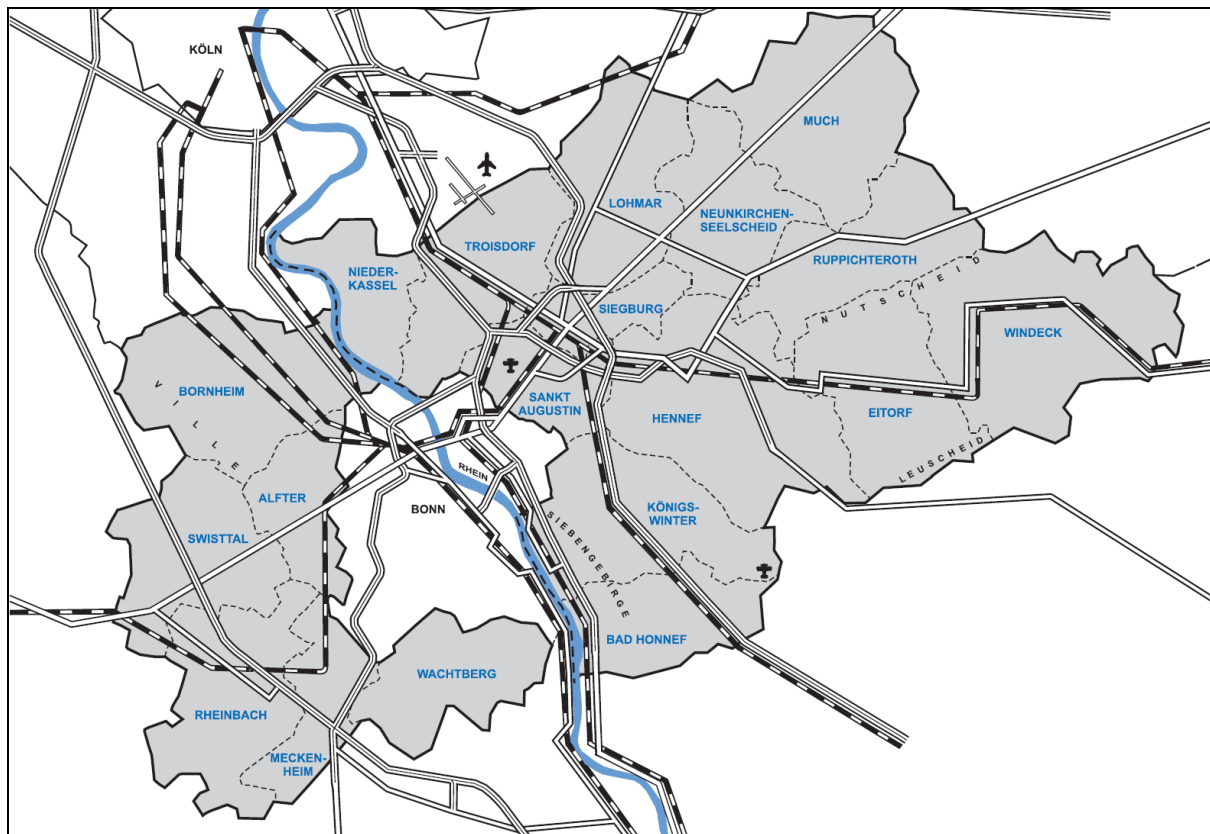
2.5.1. Lage im Raum

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 30.11.2011 verzeichnete der Rhein-Sieg-Kreis 600.295 Einwohner. 47% der Bevölkerung leben danach im Gebiet der Ballungsrandzone und 53% 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 173 Einwohnern je km² in Ruppichteroth bis hin zu 1.693 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 km ²	Einwohner je km ²
Alfter	22.847	35	657
Bad Honnef	25.203	48	522
Bornheim	48.543	83	587
Eitorf	19.406	70	278
Hennef	45.945	106	434
Königswinter	40.785	76	535
Lohmar	31.159	66	475
Meckenheim	24.309	35	699
Much	14.975	78	192
Neunkirchen-Seelscheid	20.716	51	409
Niederkassel	37.433	36	1046
Rheinbach	27.289	70	391
Ruppichteroth	10.709	62	173
Sankt Augustin	55.466	34	1622
Siegburg	39.764	23	1693
Swisttal	18.241	62	293
Troisdorf	75.145	62	1208
Wachtberg	20.222	50	407
Windeck	20.493	107	191
Rhein-Sieg-Kreis	598.650	1153	519

Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Stand: 30.06.2010

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 zählen, tatsächlich bewegte sich die Einwohnerzahl zwischen 2006 und 2010 knapp unter der 600.000-Einwohner-Marke. Erst im September 2011 wurde die Zahl von 600.000 Einwohnern überschritten. Insoweit sollten diesbezüglich Neuberechnungen auf der Grundlage des Zensus 2011 abgewartet werden.

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, Bildung 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

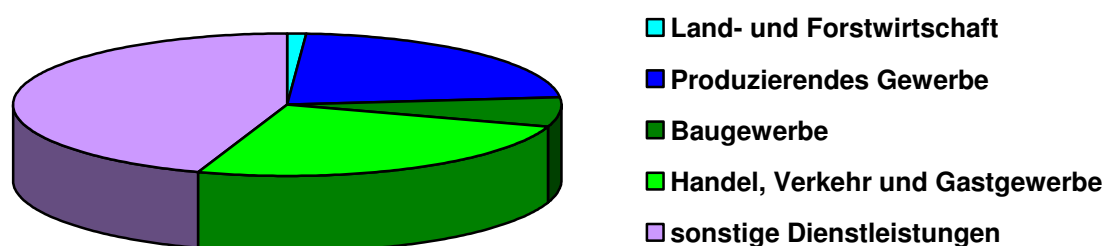
Weitgehend analog zur Bevölkerung konzentrieren sich die Arbeitsplätze in den Städten Troisdorf, Siegburg, Sankt Augustin und Hennef. Ausnahme bildet Bornheim mit einer vergleichsweise geringen Anzahl an Arbeitsplätzen und dem kreisweit größten Pendlersaldo (vgl. Tabelle 2).

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).

Stadt/Gemeinde	Grundschulen inkl. Privatschulen	Hauptschulen	Realschulen inkl. Privatschulen	Gymnasien inkl. Privatschulen	Gesamtschulen	Förderschulen inkl. Privatschulen	Hochschulen Standorte, inkl. Privatschulen	Berufskollegs	Waldorfschulen
Alfter	4	1				3	1		
Bad Honnef	5	1	1	2			1	1	
Bornheim	8	1	1	2	1	1			
Eitorf	4	1		1		(1)		1	
Hennef	7	1	1	1	1	3	1	2	
Königswinter	7	1	2	2		2			
Lohmar	4	1	1	1					
Meckenheim	5	1	1	1		(1)			
Much	3	1	1						
Neunkirchen-Seelscheid	3	1	1	1		1		1	
Niederkassel	5	1	1	1		1			
Rheinbach	5	1	1	3		1	1		
Ruppichteroth	3	1		1					
Sankt Augustin	9	2	2	2		3	2		1
Siegburg	9	1	1	2		1		1	
Swisttal	3	1							
Troisdorf	13	2	2	2	1	3		1	
Wachtberg	4	1							
Windeck	5	1	1	1		1			
Rhein-Sieg-Kreis	106	21	17	23	3	20	6	7	1

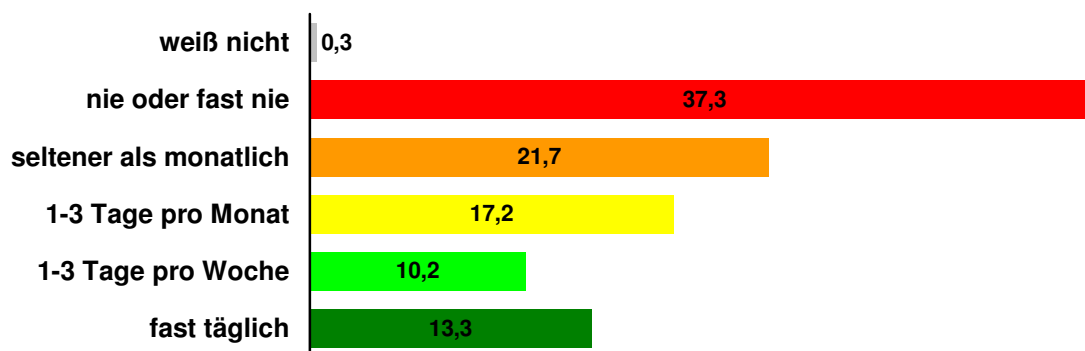
Die Förderschulen in Eitorf bzw. Meckenheim sind Außenstandorte der Förderschulen in Siegburg bzw. Alfter
Quelle: Schulverzeichnis Rhein-Sieg-Kreis, Stand Februar 2011

Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur

2.6. Mobilitätskenndaten

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.

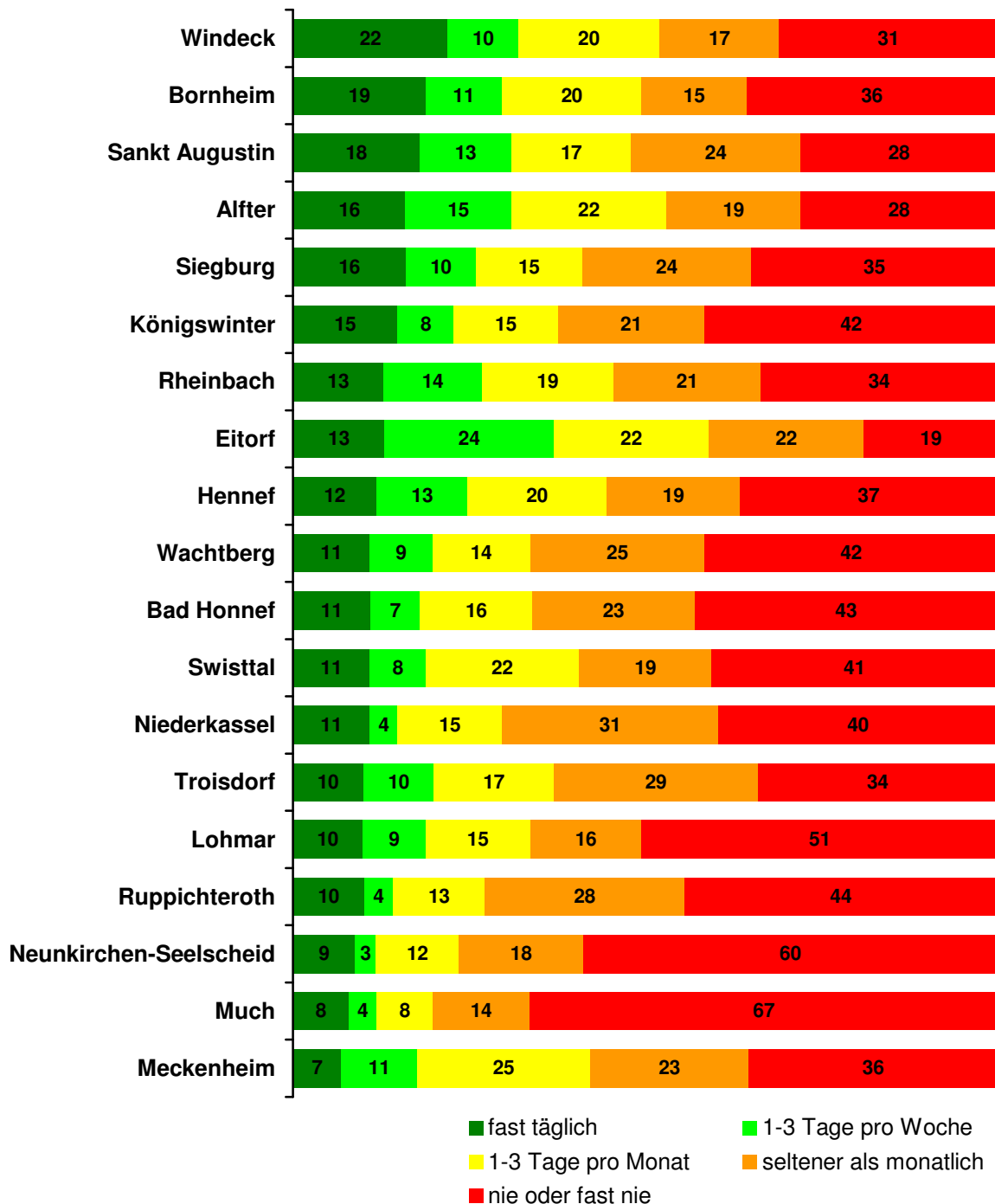
Das Maß der allgemeinen Nutzung des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis ist in Abbildung 5 dargestellt. Danach lassen sich 23,5% der Befragten zur ÖPNV-Stammkundschaft zählen (Nutzung fast täglich 13,3%, ein bis drei Mal pro Woche 10,2%). 17,2% der Befragten nutzen den ÖPNV ein bis drei Tage im Monat und sind damit 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

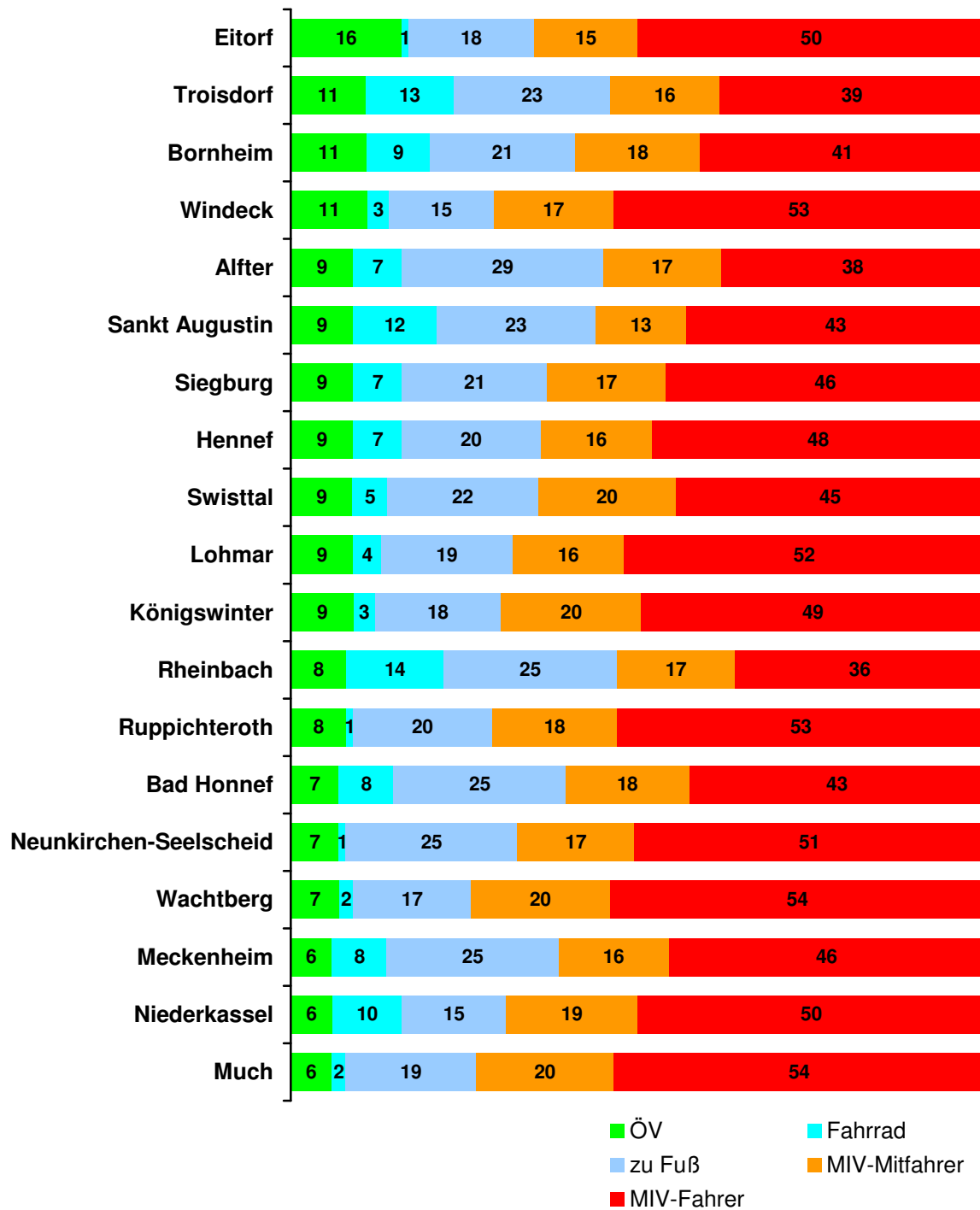
Abbildung 5: Allgemeine ÖPNV-Nutzung im Rhein-Sieg-Kreis in Prozent



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

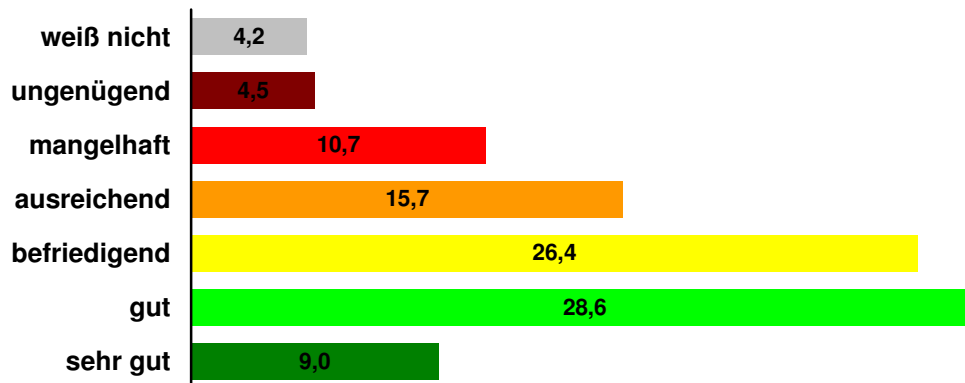
In Abbildung 7 ist der Modal Split auf die einzelnen Städte und Gemeinden hin aufgeschlüsselt. Dabei lassen sich örtlich sehr große Unterschiede erkennen, die sich offenbar weniger aus der Lage im ländlichen oder verdichteten Raum als vielmehr auf die Qualität des ÖPNV-Angebotes zurückführen lassen. 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 Schienenverbindungen. 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 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

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, Einnahmeverteilung 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 Ende 2012 noch in Bearbeitung. Zum Stichtag 1.10.2012 verkehren im Rhein-Sieg-Kreis die in Tabelle 4 zusammengefassten SPNV-Linien.

Linie	Verlauf	Betreiber	Vergabedauer
S 12	Düren – Köln – Siegburg – Au/Sieg	DB Regio NRW GmbH	--
S 13	Köln – Flughafen Köln/Bonn – Troisdorf	DB Regio NRW GmbH	--
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 23	Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel	DB Regio Rheinland GmbH	Dezember 2033
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	Au/Sieg – Altenkirchen – Limburg	vectus Verkehrsgesellschaft mbH	Dezember 2014
RB 48	Wuppertal – Köln – Bonn	DB Regio NRW GmbH	--
RB 95	Au/Sieg – Siegen – Dillenburg	DB Regio NRW GmbH	Dezember 2014

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 ausgeschrieben Linien soll im Laufe der nächsten Jahre folgen. Für die RB 48 ist dies im Dezember 2015, für die S 12 und S 13 im Dezember 2016 und für den RE 5 im Dezember 2017 vorgesehen. Noch kein Datum gibt es für die Linien RE 8 und RB 27, hier hängt das weitere Vorgehen von der Abstimmung mit Rheinland-Pfalz sowie der Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen für die S 13 ab. Für den Rhein-Sieg-Kreis besitzt insbesondere die Vergabe der RB 48 eine besondere Relevanz, da aus diesem Anlass das Angebot auf der Linken Rheinstrecke erweitert werden soll. Handlungsbedarf besteht dabei vor allem in den Hauptverkehrszeiten und in den Abendstunden.

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 sind folgende Infrastrukturmaßnahmen für den SPNV in Bau oder in Vorbereitung:

- Ausbau der Strecke Bonn – Euskirchen mit den neuen Haltepunkten Alfter-Impekoven und Rheinbach-Römerkanal sowie Ertüchtigung der vorhandenen Bahnhöfe und Haltepunkte (Fertigstellung angestrebt im Dezember 2014)
- 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, jedoch z.T. beklagt)

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 des Westrings 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 31.03.2010 festgehalten. Um weitere Schritte konkretisieren zu können, hat der NVR im Jahre 2011 eine Knotenpunktuntersuchung sowie SPNV-Zielnetzkonzeptionen für die Zeithorizonte 2016, 2020 und 2030 vorgelegt.

Der aktuelle Sachstand des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie der vorhandenen P+R-Plätzen findet sich in Tabelle 5. 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 Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW enthält in der Stufe 2 (Realisierung nach 2015) weitere Vorhaben auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises, bei denen im Jahr 2012 jedoch keine Planungsaktivitäten stattfanden:

- 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

Hohe Priorität hat für alle beteiligten Landkreise der Ausbau der Siegstrecke, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen und die Pünktlichkeit der Züge zu verbessern.

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	X	--
Geilhausen	RB 28	X	--
Hennef	RE 9, S 12	✓	535 (€)
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
Meckenh. Industriepark	RB 23	✓	190
Menden	RE 8, RB 27	X	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	✓	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 zum Stichtag 1.10.2012 die Linien 16, 18, 66, 67 und 68 (vgl. Tabelle 6). Die Wagenkilometerleistung aller Linien zusammen betrug auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises im Jahr 2011 insgesamt 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	SSB-Linien				KVB/SWBV-Linien			insgesamt
	66	67	68	Σ	16	18	Σ	
Alfter			23.626	23.626		128.880	128.880	152.506
Bad Honnef	185.298			185.298				185.298
Bornheim			28.159	28.159	333.134	664.762	997.896	1.026.055
Königswinter	497.224			497.224				497.224
Sankt Augustin	698.775	7.824		706.599				706.599
Siegburg	56.654	635		57.289				57.289
Insgesamt	1.437.951	8.459	51.785	1.498.195	333.134	793.642	1.126.776	2.624.971

Quelle: Haushaltsplan 2011/2012

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 Stadtbustädte 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 (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.

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.

3.3.2. Ausbaumaßnahmen

Die Stadtbahnstationen im Rhein-Sieg-Kreis wurden in den vergangenen Jahren sukzessive 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	X	35
Hangelar Mitte	66, 67	✓	--
Hangelar Ost	66, 67	✓	67
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 Markt	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

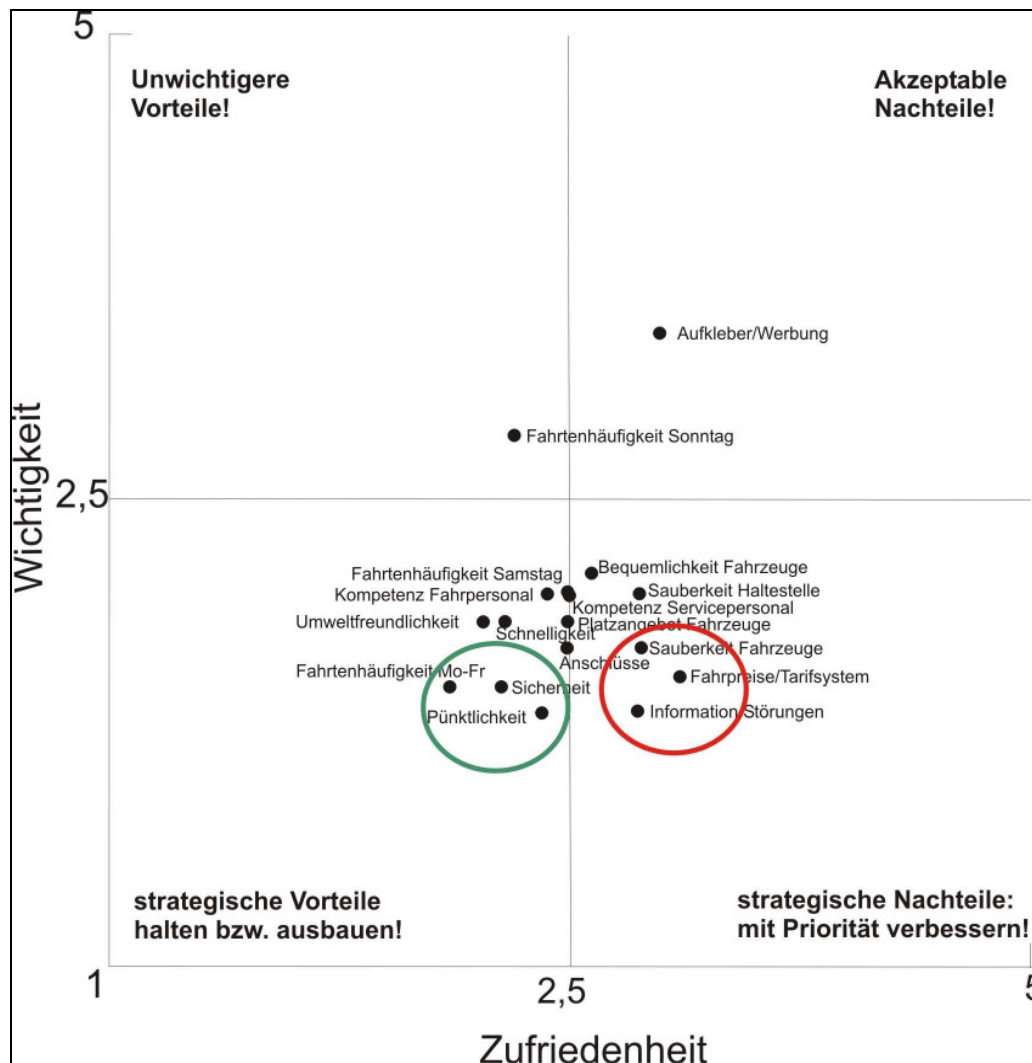
Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen

Streckenneu- und ausbaumaßnahmen finden im Stadtbahnnetz auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises derzeit nicht statt. Der lange Zeit propagierte vollständige zweigleisige Ausbau zwischen Brühl und Bonn (Stadtbahnlinie 18) wird aktuell nicht verfolgt. 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 7.8.5).

3.3.3. Qualitätssicherung

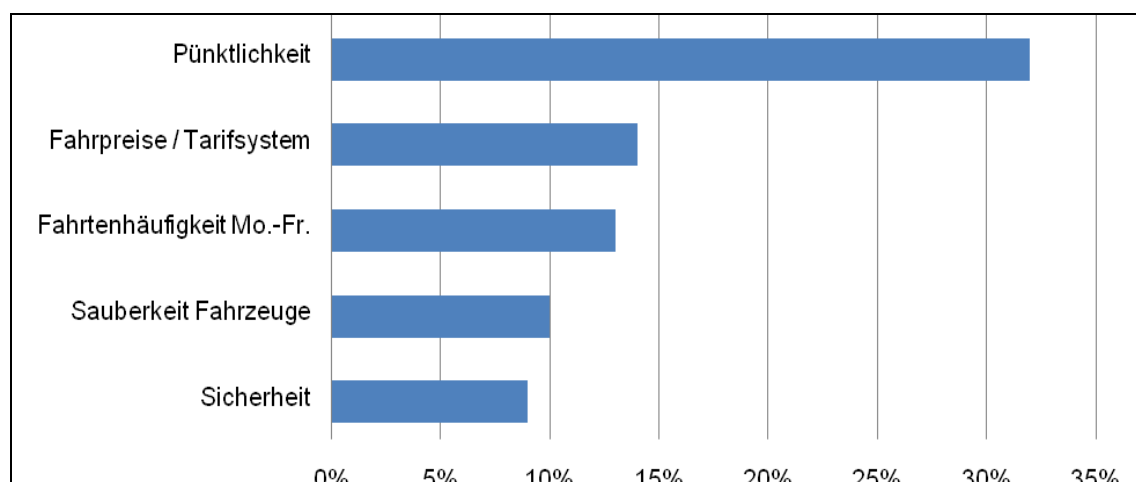
Auf der Grundlage eines Planungsausschussbeschlusses aus dem Jahr 2006 entwickelte der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit der Stadt Bonn sowie der SWBV ein umfassendes Qualitätssicherungssystem für die Linie 66. Das am Beispiel der fahrgaststärksten Linie im Kreisgebiet erarbeitete System soll die Grundlage 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 9: 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 10: Wichtigste Qualitätskriterien aus Fahrgastsicht

3.4. Bus

Zum 1.10.2012 verfügen folgende Verkehrsunternehmen Konzessionen für Busverkehre auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises:

- RVK Regionalverkehr Köln GmbH
- RSVG Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
- SWBV Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
- AWW Ahrweiler Verkehrs GmbH
- OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG

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 12.03.2009 mit der Durchführung der Verkehre bis zum Dezember 2016 betraut. In der gleichen Sitzung wurde die RVK ebenfalls bis zum Dezember 2016 betraut, jedoch nicht direkt, sondern über die kreiseigene Linksrheinische Verkehrsgesellschaft (LVG). Die anderen drei Verkehrsunternehmen betreffen kreisgrenzenüberschreitende 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, 605 und 633 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 AWW-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.

Die Konzessionen der grenzüberschreitenden Linien im rechtsrheinischen Kreisgebiet nach Rheinland-Pfalz sind an der Landesgrenze geteilt. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist die RSVG zuständig, jenseits davon die Firma Martin Becker. Die Fahrzeuge verkehren durchlaufend ohne Wechsel der Liniennummern. Einen ähnlichen Sonderfall stellen die RSVG-Linien 501 und 550 dar. Diese gehen an der Grenze zur Stadt Köln auf Konzessionen der KVB über. Auch hier verkehren die Fahrzeuge durchlaufend, die Liniennummern wechseln jedoch zu 164 und 163.

Angaben zu allen im Kreisgebiet verkehrenden Buslinien zum Fahrplanstand ab Dezember 2012 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 – Ränderoth	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2016
342	Waldbröl – Schladern	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2013
343	Waldbröl – Leuscheid	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2013
344	Waldbröl – Rosbach	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2016
501/164	Siegburg – Wahn	Stadt Köln	RSVG / KVB	31.12.2016
502	Brückberg – Wolsdorf		RSVG	31.12.2016
503	Siegburg – Lülsdorf		RSVG	31.12.2015
505	Spich – Camp Spich		RSVG	31.12.2016
506	Altenrath – Sieglar		RSVG	15.12.2016
507	Troisdorf – Spich		RSVG	31.12.2016
508	Wahn / Sieglar – Sankt Augustin	Stadt Köln	RSVG	31.12.2016
509	Zange – Nordfriedhof		RSVG	31.12.2016
510	Siegburg – Kaldauen – Hennef		RSVG	31.12.2016
511	Siegburg – Schneffelfrath		RSVG	31.05.2013
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	31.05.2016
523	Uckerath – Altenkirchen	LK Altenkirchen, LK Neuwied	RSVG / MB	31.01.2014
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	31.05.2014
530	Hennef – Waldbröl	Oberbergischer Kreis	RSVG	31.05.2013
531	Hennef – Ruppichteroth		RSVG	31.12.2016
532	Hennef – Bödingen – Hennef		RSVG	31.12.2016
533	Eitorf – Rankenhohn – Eitorf		RSVG	31.05.2013
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
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
550/163	Bonn – Wahn	Stadt Bonn, Stadt Köln	RSVG / SWBV / KVB	31.12.2016
551	Bonn – Troisdorf	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.05.2015

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
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	31.01.2016
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 – Obereip		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	31.01.2016
578	Hennef – Seelscheid		RSVG	31.01.2016
579	Hennef – Schladern		RSVG	31.12.2016
604	Hersel – Ückesdorf	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
605	Alfter – Graurheindorf	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
633	Bornheim – Lessenich	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
680	Duisdorf – Gielsdorf	Stadt Bonn	RVK	12.12.2016
722	Sechtem – Wesseling	Stadt Wesseling	RVK	12.12.2016
800	Bonn – Rheinbach	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
802	Euskirchen – Sürst-Hardt – Wald	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
805	Rheinbach – Heimerzheim	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2016
806	Euskirchen – Heimerzheim	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
812	Hardthöhe – Volmershoven	Stadt Bonn	RVK/SWBV	11.12.2016
813	Rundverkehr Rheinbach		RVK	14.12.2013
814	Rheinbach – Sürst-Hardt		RVK	12.12.2016
817	Hersel – Brenig		RVK	12.12.2016
818	Hersel – Sechtem		RVK	31.12.2016
828	Bad Münstereifel – Kurtenberg	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	Bonn – 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
846	Rheinbach – Buschhoven		RVK	31.12.2016
848	Meckenheim – Ahrweiler	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
849	Rheinbach – Kreuzberg	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
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 – Le-Mée-Platz		RVK	31.12.2016

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
859	Meckenheim – Lüftelberg		RVK	31.12.2016
881	Pech – Züllighoven		RVK	12.12.2016
882	Bornheim – Heimerzheim		RVK	12.12.2016
984	Straßfeld – Weilerswist	Kreis Euskirchen, Rh-Erft-Kreis	RVK	31.12.2017
986	Heimerzheim – Weilerswist	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
N6	Bonn – Sankt Augustin – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	27.05.2016
N9	Bonn – Alfter – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2019

Tabelle 9: Buslinien und Konzessionsinhaber

Die Betriebsleistung der vom Rhein-Sieg-Kreis finanzierten Buslinien betrug im Jahr 2011 insgesamt rund 13,2 Millionen Wagenkilometer. Tabelle 10 enthält eine Aufschlüsselung nach Kommunen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige in obenstehender Übersicht aufgeführte 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:

- 505: Finanzierung durch die Stadt Troisdorf
- 542-549: Finanzierung durch die Stadt Lohmar (außer 4 Fahrtenpaare der Linie 543)
- 554 zwischen Honrath und Heiligenhaus: Finanzierung durch die Stadt Lohmar
- 813: Finanzierung durch die RVK (Modellprojekt „Rheinbacher Stadthüpfen“)

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 bislang weitestgehend eigenverantwortlich von den Verkehrsunternehmen. Betroffen sind die Linien 523 und 565 nach Rheinland-Pfalz sowie alle Linien der AWW (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	insgesamt
Alfter	426.616
Bad Honnef	351.429
Bornheim	391.687
Eitorf	327.291
Hennef	1.581.608
Königswinter	1.301.957
Lohmar	593.006
Meckenheim	520.234
Much	296.892
Neunkirchen-Seelscheid	278.824
Niederkassel	1.137.591
Rheinbach	280.959
Ruppichteroth	315.477
Sankt Augustin	1.174.178
Siegburg	1.326.281
Swisttal	404.260
Troisdorf	1.757.929
Wachtberg	383.266
Windeck	356.244
Insgesamt	13.205.729

Quelle: Haushaltsplan 2011/2012

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 Busbf	2206
Troisdorf Bf	2002
Troisdorf, Ursulaplatz	1773
Lohmar, Jabachhalle	1537
Sieglar RSVG	1145
Sankt Augustin Markt	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 Realschule	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 AWW 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 Stichtag 1.10.2012 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
509	samstagnachmittags, sonntags, früher Abend	RSVG
511	samstagnachmittags, sonntags	RSVG
517	samstagnachmittags, sonntags, abends	RSVG
533	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
534	alle Verkehrszeiten	RSVG
536	Wochenende, früher Abend	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	samstagnachmittags, sonntags	RSVG
SB 56	vormittags, samstagnachmittags, sonntags	RSVG
680	alle Verkehrszeiten	RVK
722	alle Verkehrszeiten	RVK
805	Wochenende	RVK
812	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
814	alle Verkehrszeiten	RVK
817	Wochenende	RVK
818	Wochenende	RVK
840	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
844	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
846	Wochenende und früher Abend	RVK
848	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
849	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
851	alle Verkehrszeiten	AWV
853	alle Verkehrszeiten	AWV
854	alle Verkehrszeiten	AWV
858	abends und sonntags	RVK
859	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
881	alle Verkehrszeiten	RVK
882	alle Verkehrszeiten	RVK

Tabelle 12: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus

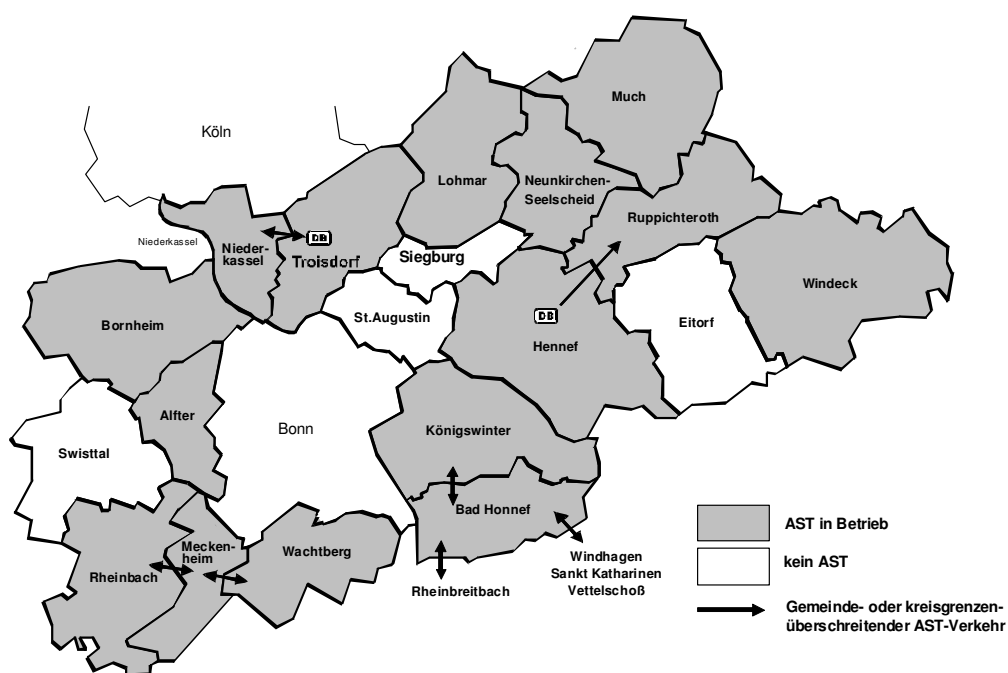
3.6. Anrufsammeltaxi (AST)

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 Besetzungsfahrt.
- 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 1.10.2012 gibt es AST-Verkehre in Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Lohmar, Meckenheim, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Niederkassel, Rheinbach, Ruppichteroth, Troisdorf, Wachtberg und Windeck (vgl. Tabelle 13). In Swisttal wurde die AST-Bedienung dagegen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auf Bus- und TaxiBus-Betrieb umgestellt. In Eitorf, Sankt Augustin und Siegburg gibt es keine AST-Verkehre, hier gewährleisten der konventionelle Linienverkehr und TaxiBusse die ÖPNV-Erschließung.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 11: AST im Rhein-Sieg-Kreis

Linie	Kommune	grenzüberschreitende Verbindungen	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
580	Lohmar	--	RSVG	31.12.2013
581	Ruppichterorth	Hennef	RSVG	31.12.2016
582	Hennef	--	RSVG	31.12.2013
583	Neunkirchen-Seelscheid	--	RSVG	31.12.2016
584	Much	--	RSVG	31.12.2016
585	Niederkassel	Troisdorf	RSVG	31.12.2013
586	Bad Honnef	Rheinbreitbach Vettelschoß Sankt Katharinen Königswinter	RSVG	31.12.2013
587	Windeck	--	RSVG	31.12.2016
588	Königswinter	--	RSVG	14.12.2013
589	Troisdorf	--	RSVG	31.12.2016
790	Bornheim	--	RVK	31.12.2016
880	Meckenheim/ Wachtberg	Rheinbach	RVK	31.12.2016
883	Alfter	--	RVK	31.12.2016
884	Rheinbach	Meckenheim	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 Fahrzeuges).

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 1.10.2012 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 betreibbar 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, Westerwaldbahn 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 Durchtarifizierung für Umsteiger auf weiterführende Linien besteht nicht.

4. Finanzrahmen

4.1. Übersicht

4.1.1. Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV

Gemäß Haushaltsplan 2011/2012 sieht der Rhein-Sieg-Kreis für ÖPNV-Leistungen im Jahr 2012 Ausgleichszahlungen in Höhe von 24,1 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	2008	2009	2010	2011	2012
RSVG	10.773.000	11.764.000	8.082.000	14.593.000	13.441.000
LVG (→ RVK)	3.154.000	3.148.000	3.123.000	3.514.000	3.514.000
SSB	4.531.000	4.500.000	3.611.000	3.700.000	4.300.000
KVB	2.586.000	2.586.000	2.461.000	2.461.000	2.461.000
OVAG	100.000	100.000	100.000	115.000	115.000
TaxiBus, Bus und Stadtbahn	21.144.000	22.098.000	17.377.000	24.383.000	23.831.000
AST-Verkehre	280.000	280.000	310.000	280.000	280.000
Insgesamt	21.424.000	22.378.000	17.687.000	24.663.000	24.111.000

Alle Angaben in 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 Städte und Gemeinden umgelegt.

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 der RSVG, wird der Differenzbetrag nur über die allgemeine Kreisumlage und nicht mehr über die Sonderumlage finanziert. Diese Situation trifft bei den Kostensätzen der Haushaltsplanung 2011/12 jedoch nicht zu.

Die Kosten für die AST-Verkehre werden zu 50% vom Rhein-Sieg-Kreis übernommen. Die restlichen 50% tragen die Städte und Gemeinden selbst.

4.1.3. Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen

Die Verlustübernahme der RSVG für den Busverkehr im rechtsrheinischen Kreisgebiet erfolgt auf der Grundlage des RSVG-Wirtschaftsplans zu 94,5% über die Kreisholding und zu 5,5% über eine Direktbeteiligung des Kreises. Zur besseren Vergleichbarkeit sind bei den in Tabelle 14 und Tabelle 15 angegebenen Ausgleichszahlungen die Erträge der RSVG aus RWE-Aktien

nicht berücksichtigt (2012 waren dies 4.488 T€). Die tatsächlichen Ausgleichszahlungen des Rhein-Sieg-Kreises an die RSVG sind entsprechend geringer.

Die zu 100% in die Kreisholding eingebrachte LVG hat die RVK mit der Durchführung des linksrheinischen Busverkehrs beauftragt und deckt folglich deren Aufwand ab.

Der Rhein-Sieg-Kreis und die SWB haben als Gesellschafter der „Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises“ (SSB) deren Kostenunterdeckung im Stadtbahnverkehr zu übernehmen. Die Aufteilung erfolgt entsprechend dem Anteil der in der jeweiligen Gebietskörperschaft gefahrenen Platzkilometer. Auf den Rhein-Sieg-Kreis entfällt 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. Ausgleichszahlungen 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.

Verkehrsunternehmen	Fahrplan-km Bus (ohne TaxiBus)	Fahrplan-km Stadtbahn	Ausgleichszahlung
RSVG	11.855.643		11.705.898,08
RVK	1.966.796		3.998.566,94
OVAG	148.400		128.418,71
SSB		749.098	3.699.000,00
KVB		563.388	2.454.315,04

RSVG: Angaben bereinigt um Naturalausgleich und Einnahmen aus RWE-Dividende

KVB und SSB: Planzahlen, Fahrplankilometer und Daten der Spitzabrechnung für 2011 liegen noch nicht vor

Stadtbahn: Fahrplankilometer, Wagenkilometer aufgrund Einsatz von Doppeltraktionen doppelt so hoch

OVAG: Planzahl, Fahrplankilometer liegen noch nicht vor

Tabelle 15: Ausgleichszahlungen und Kilometerleistung der einzelnen Verkehrsmittel

Über alle Verkehrsunternehmen gemittelt wendet der Rhein-Sieg-Kreis pro Fahrplankilometer Stadtbahn 4,70 € und pro Fahrplankilometer Bus 1,13 € auf. Bei einem Vergleich zwischen Bus und Stadtbahn sind jedoch die wesentlich voneinander abweichenden Platzkapazitäten der beiden 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 daher trotz der Infrastrukturkosten für die Schienenwege mit 0,01284 € etwas weniger als der Platzkilometer Bus mit 0,01507 €. 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 Kilometerkosten bis 2011 wesentlich auseinander entwickelt. Im Stadtbahnverkehr hat sich der Kostendeckungsgrad wesentlich 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. Landesfördermittel

4.2.1. Gesetzliche Grundlagen

Die Förderung des kommunalen ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ergibt sich seit dem 01.01.2011 aus §11 Absatz 2 und §11a ÖPNVG NRW. Auf der Basis dieser beiden Rechtsgrundlagen gewährt das Land NRW den Aufgabenträgern des ÖPNV zwei Pauschalen:

- 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 2011 und 2012 betrug der Anteil des Rhein-Sieg-Kreises an den Landesfördermitteln rund 2,33 Mio. € pro Jahr. Ab 2014 soll die Pauschale den Aufgabenträgern auf der Grundlage eines neuen Verteilungsschlüssels nach Betriebsleistungen, Einwohnerzahl und Fläche zugeschrieben werden.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben werden 80% (rund 1,86 Mio. €) an Konzessionäre verteilt, die Busverkehrsleistungen im Rhein-Sieg-Kreis aufgrund einer eigenen Buslinienkonzession erbringen, soweit diese ungedeckte Kosten gemäß dem Anhang der EU-VO 1370/2007 selbst nachweisen können. Die restlichen 20% verwendet der Rhein-Sieg-Kreis für sonstige Zwecke des ÖPNV, insbesondere im Zusammenhang mit den aus der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft entstehenden Aufwendungen.

4.2.3. Ausbildungsverkehr-Pauschale

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2011 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. Für 2011 hat das Land hierfür 100 Mio. € bereitgestellt; dieser Betrag erhöht sich ab 2012 auf 130 Mio. € landesweit.

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.

Für 2011 betrug der Anteil des Rhein-Sieg-Kreises an den Landesfördermitteln rund 1 Mio. €; 2012 hat sich der Anteil auf 1,27 Mio. € erhöht.

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben werden gemäß der allgemeinen Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale vom 27.06.2011 mindestens 87,5 % (rd. 858 T€) 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. 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 12). Diese sind wiederum in Hauptachsen in den ländlichen Räumen sowie Hauptachsen im verdichteten Raum aufgeteilt (vgl. Kapitel 2.4.1). 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
Bonn – Menden – Siegburg
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel
Niederkassel – Ranzel – Wahn
Niederkassel – Lülldorf – 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 – Sieglar
Troisdorf – Kriegsdorf
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef
Bus-Hauptachsen in den ländlichen Raum
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum
Industriepark – Merl – Neue Mitte Meckenheim
Meckenheim – Wormersdorf – Altendorf
Bad Honnef – Aegidienberg
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis
Siegburg – Lohmar – Donrath – Overath
Siegburg – Seelscheid – Much
Hennef – Neunkirchen
Hennef – Ruppichterorth
Hennef – Uckerath
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis
Rhöndorf – Bad Honnef Süd

Tabelle 16: 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.

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 500 Einwohnern sollen nach Möglichkeit mit liniengebundenen Verkehrsmitteln erschlossen werden (SPNV, Stadtbahn, Bus oder TaxiBus). Dafür kommen im gesamten Kreisgebiet einheitliche Mindestbedienungsstandards zur Anwendung:

- 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. Verstärkerlinien oder Schnellbuslinien)
- Tangentiallinien, deren Erschließungsgebiet auch durch andere Linien abgedeckt wird
- Grenzüberschreitende Linien, die im Rhein-Sieg-Kreis keine eigene Erschließungsfunktion aufweisen

Zur Ergänzung des Linienverkehrs nach 21.30 Uhr und zur Anbindung kleinerer Ortschaften insbesondere bei Streusiedlungsstrukturen abseits des Busliniennetzes unterstützt der Rhein-Sieg-Kreis seine Städte und Gemeinden beim Angebot eines ergänzenden AST-Verkehrs. Zur Sicherstellung einer Grundversorgung sollen diese AST-Verkehre bei fehlenden sonstigen Verkehrsangeboten an allen Wochentagen zwischen 9.30 und 21.30 Uhr mindestens im 120'-Takt und maximal im 60'-Takt angeboten werden. Abendliche Ergänzungsverkehre sind im 60'-Takt mit Anschluss an die relevanten zubringenden Linien des Bus- und Schienenverkehrs zu planen.

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

Montag bis Freitag

Stunde	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
Stadtbahn und SPNV im verdichteten Raum																								
Bus-Primärnetz im verdichteten Raum																								
Bus-Primärnetz und SPNV im ländlichen Raum																								
Sekundärnetz im verdichteten Raum																								
Sekundärnetz im ländlichen Raum																								

Samstag

Stunde	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
Stadtbahn und SPNV im verdichteten Raum																								
Bus-Primärnetz im verdichteten Raum																								
Bus-Primärnetz und SPNV im ländlichen Raum																								
Sekundärnetz im verdichteten Raum																								
Sekundärnetz im ländlichen Raum																								

Sonntag

Stunde	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3
Stadtbahn und SPNV im verdichteten Raum																								
Bus-Primärnetz im verdichteten Raum																								
Bus-Primärnetz und SPNV im ländlichen Raum																								
Sekundärnetz im verdichteten Raum																								
Sekundärnetz im ländlichen Raum																								

- mindestens 15- oder 20-Minuten-Takt (je nach Anschlussbeziehungen zum SPNV)
- mindestens zwei Fahrten pro Stunde (30-Minuten-Takt anzustreben)
- mindestens 60-Minuten-Takt
- mindestens 120-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 möglichst durchgehend zu vertakten. Die Vertaktung orientiert sich dabei grundsätzlich am Integralen Taktfahrplan 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 verstärkten 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 vertaktetes Angebot aufrecht erhalten bleiben.

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

5.6. Schülerbeförderung

Grundsätzlich sollen ausreichend große Verkehrsströme des Schülerverkehrs soweit wie möglich in den Linienverkehr integriert werden. Gleichzeitig darf dies jedoch nicht dazu führen, dass die Belange der anderen Nutzer sowie der Anspruch an ein systematisches und attraktives ÖPNV-Angebot dafür aufgegeben werden. Ebenso 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.
- Bei punktueller großer Nachfrage im Schülerverkehr sind über den jeweiligen Grundtakt hinausgehende Zusatzfahrten einzurichten. Diese können räumlich und zeitlich entsprechend der Belange des Schülerverkehrs optimiert werden.
- 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. Für die nachmittäglichen Rückfahrten ist dagegen die Regeltaktlage mit den Erfordernissen des Schülerverkehrs abzugleichen. Wartezeiten von bis ca. 30 Minuten vor Schulbeginn oder nach Schulschluss gelten dabei als zumutbar. Alternativ sind bei ausreichendem Fahrgastpotenzial 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 große Netzknotenpunkte in zentraler Lage, in denen vorwiegend lokale Linien zusammentreffen und mit dem weiterführenden Schienenverkehr oder weiterführenden Regionalbuslinien verknüpft werden. Auch hier bestehen vielfältige Verflechtungen, die jedoch gegenüber den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung mehr im lokalen Kontext stehen. Im Rhein-Sieg-Kreis sind dies die Bahnhöfe Eitorf, Meckenheim und Rheinbach, die Stadtbahnstation Sankt Augustin Markt sowie der Zentrale Omnibusbahnhof Oberpleis. Dazu kommt außerhalb des Kreisgebietes der Bahnhof Bonn-Duisdorf als wichtiger lokaler Knotenpunkt für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis. Verknüpfungspunkte 3. Ordnung schließlich sind kleine Knotenpunkte, in denen einzelne lokale Linien bis hin zu flexiblen AST-Verkehren mit dem weiterführenden Verkehr verknüpft werden. Alle Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 18 und Abbildung 12 aufgeführt.

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.

Bei den Verknüpfungspunkten 3. Ordnung steht im Gegensatz zu denen der 1. und 2. Ordnung 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 untereinander herzustellen.

Die Übergangszeit bei verknüpften Linien soll im Regelfall fünf Minuten betragen und zehn Minuten nicht überschreiten. Anschlüsse sind durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

Verknüpfungspunkt	Kat.	lokaler Erschließungsbereich	Anschlüsse (Auswahl)
Alfter	3	Alfter	Stadtbahn nach Bonn und Köln
Bad Godesberg	1	Wachtberg	SPNV nach Köln
Bad Honnef (Stadtbahn)	3	Bergbereich Bad Honnef	Stadtbahn nach Bonn
Bad Honnef (DB)	3	Bergbereich Bad Honnef	SPNV nach Köln
Berkum ZOB	3	Außenbereich Wachtberg	Regionalbus nach Bonn
Bonn-Duisdorf	2	Außenbereich Alfter	SPNV nach Bonn
Bonn Hbf	1	Linksrheinisches Kreisgebiet	Fernverkehr, SPNV, Stadtbahn
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	Regionalbus nach Bonn
Hennef	1	Hennef, Ruppichterorth, Nk.-Seelscheid	SPNV nach Köln
Herchen	3	westlicher Außenbereich Windeck	SPNV nach Köln
Hersel	3	Bornheim	Stadtbahn nach 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, Außenbereich Wachtberg	SPNV nach Bonn
Meckenheim Industriepark	3	Meckenheim-Neue Mitte, Merl	SPNV nach Bonn
Merten	3	nördlicher Außenbereich Bornheim	Stadtbahn nach Köln
Much Post / Rathaus	3	Außenbereich Much	Regionalbus nach Siegburg u. Overath
Neunkirchen Post	3	Außenbereich Neunkirchen-Seelscheid	Regionalbus nach Siegburg und Hennef
Nierdollendorf	3	Thomasberg, Oberpleis	SPNV nach Köln
Oberdollendorf	3	Thomasberg, Oberpleis	Stadtbahn nach Bonn
Oberpleis ZOB	2	Außenbereich Königswinter	Regionalbus (diverse Richtungen)
Overath	3	Wahlscheid	SPNV nach Köln
Rheinbach	2	Rheinbach, Swisttal	SPNV nach Bonn
Rhöndorf	3	Tallagen Bad Honnef	Stadtbahn nach Bonn, SPNV nach Köln
Roisdorf Bahnhof	3	Alfter	SPNV nach Köln
Rösrath	3	Lohmar-Mitte	SPNV nach Köln
Ruppichterorth Post	3	Außenbereich Ruppichterorth	Regionalbus nach Hennef
Rosbach Bahnhof	3	östlicher Außenbereich Windeck	SPNV nach Köln
Sankt Augustin Markt	2	Sankt Augustin	Stadtbahn nach Bonn und Siegburg
Schladerh Bahnhof	3	nördlicher Außenbereich Windeck	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.

6. Vorgaben zur Betriebsqualität

6.1. 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.

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.	
Einstiegsverhältnisse	Niederflurfahrzeuge mit ausklappbarer Rampe an mindestens einer Tür bzw. Bereitstellen eines Busses mit Klapprampe auf Anforderung	Hochflurfahrzeuge mit stufen- und spaltfreiem Einstieg vom 90-cm-Bahnsteig
Fahrgastinformation außen am Fahrzeug	Liniennummer und Ziel Frontseite Liniennummer und Ziel Einstiegsseite Liniennummer Heck	
Fahrgastinformation im Fahrzeug	Anzeige der nächsten Haltestelle Ansage der nächsten Haltestelle Haltewunsch wird optisch quittiert	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	
Alter	Durchschnittsalter 8 Jahre Höchstalter 14 Jahre	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 und Fahrweise - 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 und Fahrbetrieb - gibt mobilitätseingeschränkten Personen im Rahmen des Möglichen bei Bedarf Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg	

Tabelle 19: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal

6.2. Haltestellen

Der Ausbau von Bushaltestellen ist Sache des Straßenbaulastträgers. Es bestehen in mehreren Städten und Gemeinden kommunale Ausbauprogramme. Zur Berücksichtigung der Fahrgastbelange und Barrierefreiheit sind entsprechend der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen 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 und parallelem taktilen Leitstreifen,
- mindestens 2,50 m breite befestigte Warteflächen, dabei Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens und etwaiger Fußgängerlängsverkehre,
- auch im Bereich von Einbauten ist stets ein 1,50 m breiter Streifen bis zur Haltestellenkante freizuhalten, um eine genügend breite Manövrierfläche für Kinderwagen und Rollstühle zu gewährleisten,
- möglichst direkt gegenüberliegende Teilhaltestellen für beide Fahrtrichtungen,
- Gewährleistung einer angemessenen Beleuchtung, entweder durch Eigenbeleuchtung oder durch Abstimmung mit der Straßenbeleuchtung.

Der Ausbau von Bushaltestellen 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.

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

Die Haltestellenausstattung umfasst zwingend eine Beschilderung per H-Schild (bzw. AST-Schild) sowie eine grundlegende Fahrgastinformation, aus der folgende Aspekte hervorgehen müssen:

- Name der Haltestelle,
- Bezeichnung der verkehrenden Linien und deren Richtung,
- Aktueller Fahrplan,
- Aktuelle Tarifinformation,
- Aktueller Liniennetzplan mit Darstellung zumindest des jeweiligen Gemeindegebietes.

Vom den beiden letzten Punkten kann abgesehen werden, wenn alle im betroffenen Gebiet verkehrenden Fahrzeuge entsprechend ausgestattet sind.

Bei Bushaltestellen mit einem hohen Aufkommen an Einsteigern, Stadtbahnhaltestellen und Verknüpfungspunkten 1. bis 3. Ordnung sind folgende weitere Ausstattungselemente vorzusehen:

- Papierkorb
- Sitzgelegenheiten
- Witterungsschutz inklusive Windschutz
- Dynamische Abfahrtanzeigen

Verknüpfungspunkte sind mit Stadtplänen sowie bei größerer Ausdehnung der Anlage auch mit Haltestellenlageplänen auszustatten. Anzustreben sind an den Verknüpfungspunkten außerdem bahnsteiggleiche, zumindest aber niveaugleiche Umsteigewege in den Hauptlastrichtungen.

Alle Haltestellen sind zur Gewährleistung eines sauberen und verkehrssicheren Zustandes regelmäßig zu warten und zu reinigen. Vandalismusschäden sind unverzüglich zu entfernen.

6.3. 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.

6.4. 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. Kapitel 8). 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.

6.5. Vertrieb und Kundenkommunikation

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 und Troisdorf-Sieglar. 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 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.

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

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.

6.6. 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. Handlungsschwerpunkte

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.

Mit Blick auf das zur Verfügung stehende finanzielle Budget sowie noch ausstehende Optimierungskonzepte für einige Teilräume konnten die Grundbedienungsstandards sowie die angestrebte Angebotsqualität im Primärnetz auf einzelnen 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 TaxiBus-Fahrten 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 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.

7.2. Umsetzung der Grundbedienungsstandards

Die Grundbedienungsstandards gemäß Kap. 5.4 sind in weiten Teilen 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 525, 536, 541, 560/562, 575, 577, 578 und 855. Vereinzelte Taktabweichungen mit geringerer Relevanz gibt es auf den Linien 524, 530, 531, 533, 537, 556, 557, 572, 576, 800, 817 und 846.
- Linie 805: Alternierende Linienführung von zwei Ästen, so dass die Mindestbedienungsstandards nur auf dem parallelen Abschnitt Rheinbach – Miel erreicht werden.
- Grenzüberschreitende Linien der SWB in den Landkreis Ahrweiler: Grundbedienungsstandards insbesondere am Wochenende und in den Tagesrandlagen bislang nicht hergestellt. Relevante Bedienungslücken für Ortschaften im Rhein-Sieg-Kreis bestehen dabei auf den Linien 840, 844, 848 und 849.
- Linien 856 und 857: Grundbedienungsstandards auf den Abschnitten Berkum – Oedingen und Berkum – Meckenheim bislang nicht hergestellt.
- Sekundärlinien im städtischen Raum: Montags bis freitags teilweise nur Stunden- statt Halbstundentakt auf den Linien 503, 509 und 517.

Die Schließung dieser Angebotslücken bedingt in allen Fällen eine Ausweitung des Angebotes und würde eine weitere Steigerung der Ausgaben für den ÖPNV bedeuten (vgl. hierzu Kap. 4).

7.3. Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz

Die angestrebte Bedienungsqualität im Primärnetz gemäß Kap. 5.2 und Kap. 5.4 ist in weiten Teilen realisiert. Auch hier konnten jedoch vereinzelte Angebotsdefizite mit Blick auf das zur Verfügung stehende Budget sowie außerdem auch noch ausstehende Planungs- und Entscheidungsprozesse bislang nicht beseitigt werden. Der Sachstand zum Stichtag 1.1.2013 ist Tabelle 20 bis Tabelle 24 zu entnehmen.

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

- Bus-Hauptachsen in Troisdorf: Noch bestehende Angebotsdefizite auf den Achsen von Troisdorf nach Spich, Friedrich-Wilhelms-Hütte, Rotter See, Kriegsdorf, Sankt Augustin und Bonn sollen im Zuge einer Optimierung des Busnetzes Troisdorf beseitigt werden. In diesem Zusammenhang ist gleichzeitig eine Umstellung der bisherigen AST-Verkehre der Linien 585 und 589 auf TaxiBus zu erörtern.
- Stadtbahnlinien 16 und 18: Verbesserungen in den Neben- und Schwachverkehrszeiten sind zwischen den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen.
- SPNV: Beim NVR ist auf eine Angebotsverbesserung auf der Linken Rheinstrecke zwischen Köln und Bonn hinzuwirken. Die Strecke weist eine vergleichbare Belastung zu den drei anderen NVR-Hauptachsen von Köln nach Aachen, Düsseldorf und Troisdorf auf, besitzt aber bislang ein deutlich geringeres Fahrplanangebot. Handlungsschwerpunkte sind die Beseitigung bestehender Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten sowie ein mindestens halbstündliches Angebot in den Abendstunden.

Ferner existieren Angebotsdefizite auf mehreren Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum, insbesondere Meckenheim – Altendorf, Hennef – Neunkirchen und Bad Honnef – Aegidienberg. Dort kann die angestrebte Bedienungsqualität i.A. nur durch erhebliche Angebotsausweitung hergestellt werden. Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen sind derartige Verbesserungen nicht darstellbar.

	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	Betriebsabschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef	RE9,S12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Köln – Sechtem – Roisdorf – Bonn	RB26,RB48	✗	~	~	✗	✓	✓	✓	✓

- ✓ erfüllt
 ~ nur teilweise erfüllt
 ✗ nicht erfüllt

Tabelle 20: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum

	Linien	mindestens zwei Fahrten/h Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 60'-Takt 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	RB23	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

- ✓ erfüllt
 ~ nur teilweise erfüllt
 ✗ nicht erfüllt

Tabelle 21: 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	~	✓	~	✗	✓	✓	✓	✓
Köln – Brühl – Bornheim – Roisdorf – Alfter – Bonn	18,68	✓	~	~	✗	✓	✓	✓	✓

- ✓ erfüllt
 ~ nur teilweise erfüllt
 ✗ nicht erfüllt

Tabelle 22: Angebotsqualität Stadtbahn

	Linien	mindestens 20'-Takt Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 30'-Takt 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. 4.30	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Duisdorf – Oedekoven – Alfter – Roisdorf	605,633	~	~	~	~	~	~	~	~
Bonn – Menden – Siegburg	640	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	550,SB55	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Ranzel – Wahn	550	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Lülsdorf – Zündorf – Wahn	501	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓
Siegburg – Altenforst – Troisdorf	501,503	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal	510	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Buisdorf – Hennef	527	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Niederpleis	512,513	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	~
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin	508	✗	~	~	✓	✓	✓	✓	✗
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Spich – Sieglar	508,503	~	~	~	~	✓	✓	✓	✗
Troisdorf – Oberlar – Rotter See – Sieglar	507,551	~	~	✓	✓	✗	✓	✓	✗
Troisdorf – Kriegsdorf	507,508	✗	~	✗	✗	✗	✓	✗	✗
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar	506	✗	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✗
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef	529	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓

- ✓ erfüllt
 ~ nur teilweise erfüllt
 ✗ nicht erfüllt

Tabelle 23: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum

	Linien	mindestens zwei Fahrten/h Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 60'-Takt 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	Betriebsabschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim	845	~	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim	855,858	~	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum	857	~	~	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Meckenheim – Wormersdorf – Altendorf	844	~	~	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Industriepark – Merl – Neue Mitte Meckenheim	843	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Honnef – Aegidienberg	560,562	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	513,535	~	~	~	~	✓	~	~	~
Siegburg – Lohmar – Donrath – Overath	556,557	~	✓	~	~	✓	✓	✓	~
Siegburg – Seelscheid – Much	576,577,SB56	✗	~	✗	~	✓	✓	✓	✓
Hennef – Neunkirchen	578	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗
Hennef – Ruppichterath	530,531	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hennef – Uckerath	522	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nierdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Rhöndorf – Bad Honnef Süd	566	~	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗

- ✓ erfüllt
 ~ nur teilweise erfüllt
 ✗ nicht erfüllt

Tabelle 24: 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 abhängig. Voraussetzung dafür sind klare Taktstrukturen, die zudem gemäß ITF NRW annähernd nullsymmetrisch aufgebaut sein müssen, damit Systemanschlüsse jeweils in beiden Richtungen bestehen. Tabelle 25 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 Anschlüssen zwischen den Bussen kommen ausgewählte andere Linien um die Minute 50 an und fahren um die Minute 10 ab, womit gleichzeitig gute S-Bahn-Anschlüsse bestehen und Umlaufverknüpfungen gebildet werden können.
Meckenheim Bahnhof	Knotensystematik: 15/45-Knoten mit RB23 von und nach Bonn und den Buslinien 844, 848 und 858, Knoten zur halben Stunde mit RB23 von und nach Euskirchen und den Buslinien 855 und 857 Einschränkungen: Taktabweichungen und Taktlücken insbesondere auf den Linien 844, 848 und 857 Weiterentwicklungspotenzial: Optimierung teilweise parallel geführter Buslinien unterschiedlicher Verkehrsunternehmen (RVK/AWV), Füllung der Taktlücken
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: keine funktionierende Knotenstruktur zwischen 12 und 15 Uhr aufgrund 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: Taktverkehr zwischen 12 und 15 Uhr entweder durch Schulzeitenanpassung oder durch zusätzliche Fahrten

Rheinbach Bahnhof	Knotensystematik: 15/45-Knoten mit RB23 in beiden Richtungen und den Buslinien 800, 805, 814, 840, 846, 849 Einschränkungen: Buslinien fahren i.A. stündlich und schließen uneinheitlich an die Knoten um die Minuten 15 bzw. 45 an, Taktabweichungen und Taktlücken insbesondere auf den Linien 840 und 849, sonntags aufgrund halbstündig versetzter SPNV-Abfahrten keine Vollknotenbildung möglich Weiterentwicklungspotenzial: Systematisierung der Busfahrpläne
Sankt Augustin Markt	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: --

Tabelle 25: 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 Schlüsselement der Weiterentwicklung ist eine technische Sicherung der definierten Anschlüsse.

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. Daraus resultierende Bedienungslücken sind bereits in Kapitel 7.2 zusammengestellt. 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) 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, 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 26 zusammengestellten Teilstrecken, bei denen das Grundprinzip nach Möglichkeit ebenfalls sukzessive umgesetzt werden soll.

Linie	Uneinheitliche Bedienung	Lösungsmöglichkeit
506	Einzelfahrten über Schlossstraße	Überplanung der Linienwege im Rahmen der Netzoptimierung Troisdorf
507	alternierend Waldfriedhof / Aggua-Bad	
507	GG Biberweg in nur einer Richtung	
507	Troisdorf-West in nur einer Richtung	
508	alternierend Sieglar / Wahn	
522	verschiedene Linienwege im LK Neuwied, teilweise Brechung in Uckerath	durchgehende Fahrten immer über Hauptlinienweg, andere Fahrten eigenständig bis Uckerath
525	Einzelfahrten über Pleiserhohn	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
530	zwei Linienwege im Oberberg. Kreis	immer über Hauptlinienweg
537	Einzelfahrten über Rauschendorf	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
	alternierend direkt / Thomasberg	--
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	Aufgabe der Bedienung (Birk durch 577 bedient, Wahnbachtal keine Nachfrage)
578	Einzelfahrten verlängert bis Seelscheid	--
579	Einzelfahrten verlängert bis Hennef	Fahrt als eigenständigen Schulverstärker führen
805	alternierend Odendorf / Heimerzheim	Überplanung der Linie
845	Einzelfahrten verlängert bis Heckenweg	Aufgabe oder generelle Verlängerung
849	verschiedene Linienwege im LK Ahrweiler	Brechung (RSK-relevant Rheinbach – Gelsdorf)
855	Einzelfahrten bis Rheinbach	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
857	uneinheitliche SVZ-Bedienung mit 856	Systematisierung der SVZ-Bedienung
	Einzelfahrten bis Villip oder Züllighoven	--
882	Einzelfahrten von/nach Sechtem	--

Tabelle 26: Unsystematische Linienwege

Von einheitlichen Linienwegen abgewichen wird darüber hinaus auf vielen Linien zur temporären Andienung von Schulstandorten. Diese Abweichungen sind zur Bedienung starker Schülerverkehrsströme dauerhaft 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 Neu-einrichtung 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 kürzestmöglichen Umsteigewegen

Für ein diesbezügliches Optimierungskonzept sind weitere Untersuchungen nötig.

7.5. Verbesserung des Angebots im Spätverkehr

Gemäß Kap. 5.4 ist im Primärnetz ein abendliches Angebot bis gegen 0.30 Uhr aufrechtzuerhalten. Diese Forderung ist weitestgehend realisiert. Vereinzelt werden darüber hinaus nachfrageorientierte spätere Fahrmöglichkeiten angeboten. In Lastrichtung stellt sich die Sachlage mit Fahrplanstand Dezember 2011 gemäß Tabelle 27 dar. Achsen mit einer letzten Fahrt vor 23.30 Uhr abgehend vom Ausgangspunkt sind rot hinterlegt.

Über die o.g. Vorgabe hinausgehend soll der Spätverkehr insbesondere am Wochenende weiter verbessert werden. Etwaige Maßnahmen sind abhängig von der Verfügbarkeit zusätzlicher finanzieller Mittel. Anzustreben ist anschließend, den Betriebsschluss von den Zentren Köln und Bonn ausgehend in Lastrichtung in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag um ca. zwei Stunden mit einer letzten Abfahrt nach 1.30 Uhr nach hinten zu verschieben. Diese Ausweitung korrespondiert mit dem bereits vorhandenen Wochenend-Nachtverkehr im SPNV-Netz. Stellenweise erfüllt bereits das heutige Angebot diese Zielvorstellung. Die entsprechenden Relationen sind grün markiert.

	Linien	Letzte Fahrt Mo-Do	Letzte Fahrt Fr	Letzte Fahrt Sa	Letzte Fahrt So
SPNV					
Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef – Eitorf – Windeck – Siegen	S12/S13	0.31	2.41	2.41	0.31
Köln – Troisdorf – Königswinter – Bad Honnef – Koblenz	RB27	23.01	1.01	1.01	23.01
Köln – Sechtem – Roisdorf – Bonn	RB26	0.50	4.50	4.50	0.50
Köln – Honrath – Overath	RB25	0.24	0.24	0.24	0.24
Bonn – Meckenheim – Rheinbach – Euskirchen	RB23	23.17	0.37	0.37	23.17
Stadtbahn					
Bonn – Beuel – Hangelar – Sankt Augustin – Siegburg	66	1.34	1.34	1.34	1.34
Bonn – Oberdollendorf – Königswinter – Bad Honnef	66	1.15	1.15	1.15	1.15
Bonn – Wesseling – Köln	16	1.20	1.20	1.20	1.20
Bonn – Alfter – Brühl – Köln	18	0.39	0.39	0.39	0.39
Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum					
Duisdorf – Oedekoven – Alfter (– Roisdorf)	N9	2.50	4.50	4.50	2.50
Bonn – Menden – Siegburg	N6	2.31	4.31	4.31	2.31
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	550	0.32	2.32	2.32	0.32
Wahn – Ranzel – Niederkassel	550	0.26	1.56	1.56	0.26
Wahn – Zündorf – Lülisdorf – Niederkassel	501	0.51	1.51	1.51	0.51
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	0.15	1.15	1.15	--
Siegburg – Altenforst – Troisdorf	501	0.00	1.00	1.00	1.00
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal	510	0.51	0.51	0.50	22.51
Siegburg – Buisdorf – Hennef	527	23.50	23.50	0.52	23.52
Siegburg – Niederpleis	512	23.04	0.04	0.04	23.04
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin	508	22.43	22.43	22.13	21.13
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	0.20	1.20	1.21	1.20
Troisdorf – Spich	508	22.35	22.35	23.15	22.15
	AST	1.00	1.00	1.00	1.00
Troisdorf – Oberlar – Rotter See	551	23.14	23.14	0.14	--
	AST	1.00	1.00	1.00	1.00
Troisdorf – Kriegsdorf	508	21.15	21.15	23.15	22.15
	AST	1.00	1.00	1.00	1.00
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar	506	23.24	1.24	23.24	20.24
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef	529	0.37	0.37	0.37	0.40
Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum					
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim	845	23.42	0.42	0.42	23.42
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim	855	23.36	1.36	1.36	22.36
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum	857	23.25	1.25	1.25	22.05
Industriepark – Merl – Neue Mitte Meckenheim	843	23.38	0.58	0.58	23.39
Meckenheim – Wormersdorf	844	19.45	19.45	18.42	--
	AST	1.40	1.40	1.40	1.40
Bad Honnef – Aegidienberg	562	21.55	22.00	22.00	22.00
	AST	0.55	1.55	1.55	0.55
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	535	19.32	19.32	--	--
Siegburg – Lohmar – Donrath (– Overath)	557	0.15	2.15	2.15	23.15
Siegburg – (Seelscheid –) Much	577	0.55	0.55	23.52	23.52
Hennef – Neunkirchen	578	20.58	20.58	21.58	21.58
Hennef – Ruppichterorth	530	0.15	0.15	0.15	0.15
	AST	1.10	2.10	2.10	1.10
Hennef – Uckerath	522	23.16	23.16	23.16	23.16
	AST	1.10	2.10	2.10	1.10
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	23.12	0.12	0.12	23.12
Nierdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	23.45	23.45	23.45	23.45
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	23.48	23.48	23.48	23.48
Rhöndorf – Bad Honnef Süd	566	20.37	20.37	22.02	20.52

Rot: Letzte Abfahrt vor 23.30 Uhr

Grün: Letzte Abfahrt nach 1.30 Uhr

Tabelle 27: Letzte Abfahrt in Lastrichtung

7.6. 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 erfolgt eine Neuordnung des kleinräumigen grenzüberschreitenden Verkehrs im Raum Hangelar, Birlinghoven, Pützchen, Holzlar und Hoholz.

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 2013 sowie in Zukunft zu bearbeitende Handlungsfelder sind in Tabelle 28 dargestellt. Folgende Handlungsschwerpunkte bestehen aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises:

- Grenzüberschreitende eigenwirtschaftliche Linien mit der SWB als Betriebsführer in den Landkreis Ahrweiler: Die Grundbedienungsstandards sind insbesondere am Wochenende und in den Tagesrandlagen bislang nicht hergestellt. Relevante Bedienungslücken für Ortschaften im Rhein-Sieg-Kreis bestehen dabei insbesondere auf den Linien 840, 844, 848 und 849 (vgl. Kap. 7.2). Diese Bedienungslücken werden bislang per AST-Verkehr ausgeglichen. Anzustreben ist eine Umwandlung der AST-Verkehre in TaxiBus- oder Busfahrten zumindest auf den Teilabschnitten der genannten innerhalb des Kreisgebietes, um die Grundbedienungsstandards zu erfüllen und das Angebot zu vereinheitlichen.
- Grenzüberschreitende Linien bis Bonn Hbf: Die Stadt Bonn strebt eine Abbindung der Linien 529, 800 und 843 an Verknüpfungspunkten mit dem Schienenverkehr an. Aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises sprechen jedoch fehlende Kapazitäten auf den parallelen Linien des Schienenverkehrs sowie zusätzliche Umsteigezwänge dagegen. Für beide Seiten tragfähige Kompromisse sind im Zuge der interkommunalen Abstimmung zu finden.
- Stadtbahnlinien 16 und 18: Möglichkeiten zur Beseitigung von Angebotsdefiziten in den Neben- und Schwachverkehrszeiten sind zwischen den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen (vgl. Kap. 7.3).

- Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der RB23: Bis Ende 2014 sollen entlang der Bahnstrecke Bonn – Euskirchen vier neue Haltepunkte in Betrieb gehen. Die grenzüberschreitenden Buslinien im Bereich Alfter und Bonn-Duisdorf sollen aus diesem Anlass überplant werden. Betroffen sind die Linien 605, 633, 800 und 843. Anzustreben ist eine Umsetzung etwaiger Maßnahmen zeitgleich mit der Inbetriebnahme der ausgebauten RB23. Zu berücksichtigen ist, dass die RB23 den Prognosen des NVR zufolge trotz wesentlicher Ausweitung der Platzkapazitäten nach Eröffnung der vier neuen Haltepunkte in den Hauptverkehrszeiten weiterhin voll ausgelastet sein wird. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang auch, ob ggf. bislang von der SWBV betriebene Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises auf die RVK übertragen werden sollen.
- Grenzüberschreitende Linien in den Kreis Euskirchen: Eine Überprüfung insbesondere der Linie 806 erfolgt im Zusammenhang mit der laufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Kreis Euskirchen.

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 – Runderoth	--
342	Waldbröl – Schladerh	--
343	Waldbröl – Leuscheid	--
344	Waldbröl – Rosbach	--
508	Wahn – Sankt Augustin	Überplanung Busnetz Troisdorf
516	Hennef – 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 – Ruppichterh	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
537	Bonn Hbf – Oberpleis	--
539	Oberpleis – Asbach	--
541	Oberpleis – Königswinter	--
SB55	Bonn – Lilsdorf	Angebotsausweitung in den Ferien
551	Bonn – Troisdorf	Einführung Sonntagsangebot
554	Wahlscheid – Heiligenhaus	--
556	Siegburg – Rösrath	--
557	Siegburg – Overath	Anteilige Finanzierung aller Fahrten nach Gebietskörperschaft
562	Bad Honnef – Neustadt	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
564	Eitorf – Asbach	--
565	Bad Honnef – Linz	--
575	Much – Overath	Anteilige Finanzierung aller Fahrten nach Gebietskörperschaft
604	Hersel – Ückesdorf	--
605	Oedekoven – Graurheindorf	Überplanung bzgl. Ausbau RB23
633	Lessenich – Bornheim	Überplanung bzgl. Ausbau RB23
635	Ramersdorf – Hangelar Mitte	--
636	Ramersdorf – Hangelar Ost	--
640	Bonn – Menden – Siegburg	--
680	Duisdorf – Giesdorf	--
N6	Bonn – Sankt Augustin	--
N9	Bonn – Alfter	--

Linie	Relation	Handlungsfelder
722	Sechtem – Wesseling	--
800	Bonn – Rheinbach	Überplanung bzgl. Ausbau RB23
802	Euskirchen – Bad Münstereifel	--
805	Rheinbach – Heimerzheim	--
806	Euskirchen – Heimerzheim	Vertaktung und ggf. TaxiBus-Einsatz wünschenswert
812	Volmershoven – Hardtberg	--
818	Hersel – Sechtem	--
828	Bad M'efel – Kurtenberg	--
840	Rheinbach – Krälingen	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nicht erfüllt
842	Euskirchen – Rheinbach	--
843	Bonn – Meckenheim	Überplanung bzgl. Ausbau RB23
844	Meckenheim – Bad Neuenahr	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nicht erfüllt
845	Bonn – Heimerzheim	--
848	Ahrweiler – Meckenheim	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nicht erfüllt
849	Rheinbach – Kreuzberg	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nicht erfüllt
851	Remagen – Werthhoven	--
853	Remagen – Gelsdorf	--
854	Ahrweiler – Werthhoven	--
855	Bad Godesberg – Meckenheim	--
856	Bad Godesberg – Oedingen	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nicht erfüllt
857	Bad Godesberg – Meckenheim	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nicht erfüllt Integration ins Stadtliniennetz Bad Godesberg
984	Straßfeld – Weilerswist	--
986	Heimerzheim – Weilerswist	--

Tabelle 28: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen

7.7. Lokale Angebotsverbesserungen

Unabhängig von den strukturellen Zielen der Angebotsoptimierung liegen zum Stand 1.10.2012 die in Tabelle 29 dargestellten nahverkehrsplanrelevanten Arbeits- und Prüfaufträge vor, die sich auf die lokale Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes beziehen. Ihre Bearbeitung erfolgt sukzessive im Sinne der Ziele des Nahverkehrsplans.

Maßnahme	Beschlussgrundlage	Sachstand
Optimierung Busnetz Troisdorf	Kreistag 01.07.2010	Die Optimierung steht im Zusammenhang mit der Herstellung der angestrebten Bedienungsstandards im Primärnetz (vgl. Kapitel 7.3). Detailmaßnahmen werden für einen Umsetzungshorizont 2013 erarbeitet. Dafür fanden 2012 umfangreiche Fahrgasterhebungen statt.
Optimierung Busnetz Lohmar inklusive der Prüfung von neuen TaxiBus-Linien	Kreistag 01.07.2010	Maßnahmen auf den Linien 554, 556, 557, 576 und 577 wurden bereits im Dezember 2010 umgesetzt. Zudem ist ein neues Konzept für die Ausgestaltung des ÖPNV in Lohmar in Bearbeitung.
Prüfung der Neueinführung einer TaxiBus-Linie in Hennef-Zentrum	Kreistag 01.07.2010	Die TaxiBus-Linie wird aufgrund zu geringer Fahrgastprognose und dispersen Verkehrsströmen nicht eingerichtet. Stattdessen wurde der AST-Verkehr verbessert.
Prüfung des Angebotes der Linien 512/535 zwischen Niederpleis und Birlinghoven	Kreistag 01.07.2010	Eine Angebotsverbesserung in Form der neuen Linie 513 verbunden mit einer Änderung der Linien 512 und 535 wird im Dezember 2012 umgesetzt.
Prüfung der Linienführung und des Angebotes der Linien 516/517/529 in Hangelar sowie der Linien 537/541 in Königswinter	Kreistag 01.07.2010 Planungs- und Verkehrsausschuss 08.06.2011, 11.07.2011	Ein gemeinsam mit der Stadt Bonn bearbeitetes Konzept mit Änderungen der Linien 516, 608, 635 und 636 wird im Dezember 2012 umgesetzt.
Prüfung der Neueinführung von TaxiBus-Direktverbindungen zwischen den Gemeinden Eitorf, Windeck, Ruppichteroth, Neunkirchen-Seelscheid und Much	Kreistag 01.07.2010	Die Einführung derartiger Linien zusätzlich zum bestehenden Angebot ist im Rahmen des zur Verfügung stehenden Finanzbudgets nicht möglich. Kompensierende Einsparmöglichkeiten bestehen auf den heutigen Linien im betroffenen Gebiet ebenfalls nicht, da ansonsten die Grundbedienungsstandards nicht mehr erfüllt wären.
Konzept Nachtverkehr inkl. Finanzierung	Kreistag 01.07.2010	Einzelmaßnahmen werden sukzessive umgesetzt. Die Bearbeitung eines Konzeptes erfolgt in zweiter Priorität.
Abstimmung des Busnetzes auf den S-Bahn-Haltepunkt Hennef-Siegbogen nach dessen Eröffnung	Kreistag 01.07.2010	Die Umsetzung erfolgte im Dezember 2011 durch eine veränderte Führung der Linie 532.
Prüfung der Neueinführung einer TaxiBus-Linie zwischen Bahnhof Roisdorf und den Höhenlagen Alfter inklusive Einbindung der Alanus-Hochschule	Kreistag 17.09.2009	Eine Potenzialuntersuchung wird durchgeführt, erste Ergebnisse werden Anfang 2013 erwartet. Die Umsetzung einer ÖPNV-Verbindung ist abhängig von einer finanziellen Beteiligung der Alanus-Hochschule.
Prüfung der Neueinführung einer Linienverbindung zwischen Sechtem und Wesseling	Kreistag 17.09.2009	Die Neueinführung der TaxiBus-Linie 722 erfolgte im Juni 2012.

Maßnahme	Beschlussgrundlage	Sachstand
Prüfung der Neueinführung einer kostenneutralen Schnellbuslinie zwischen Bad Godesberg und Meckenheim	Kreistag 17.09.2009	Eine kostenneutrale Umsetzung ist nicht möglich, da die Relation in den Nebenverkehrszeiten nur stündlich bedient wird und damit nach einer Leistungsumschichtung die Grundbedienungsstandards nicht mehr erfüllt wären.
Angebotsverbesserung auf den Linien 840, 844, 848 und 849 durch die Ergänzung von TaxiBus-Fahrten	Kreistag 17.09.2009	Solange das Angebot auf den genannten Linien von den AWW mit der SWBV als Betriebsführer ohne Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers erbracht wird, ist eine Angebotsverbesserung ohne finanziellen Mehraufwand nicht möglich. Die AWW hat im Dezember 2012 lediglich bestehende Busfahrten durch TaxiBus-Fahrten ersetzt.

Tabelle 29: Nahverkehrsplan relevante Arbeits- und Prüfaufträge

Die Linie 813 („Rheinbacher Stadthüpfen“) wird von der RVK bis Dezember 2013 als Modellversuch ohne kommunale Ausgleichszahlungen betrieben. Bis dahin ist darüber zu entscheiden, ob die Linie anschließend in das Regelangebot übernommen werden soll.

7.8. Ausbau der Infrastruktur

7.8.1. 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 Rhein-Sieg-Kreis setzt sich für eine weitere Fortführung des Ausbaus ein. Bezüglich der Anforderungen an fahrgastgerechte Haltestellen sei dabei auf Kap. 6.2 verwiesen.

Auf der anderen Seite gibt es einige strukturelle Verbesserungspotenziale im ÖPNV-Netz, die nur durch den Neubau von Infrastruktur insbesondere im schienenengebundenen 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.

7.8.2. 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.

7.8.3. SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf

Fußläufig erreichbare Zugangsstellen des Schienenverkehrs leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV. Beschlossenen bzw. in Bau sind bereits die neuen SPNV-Haltepunkte 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.

7.8.4. Busschleuse in Sankt Augustin-Niederberg

Die beiden benachbarten Sankt Augustiner Siedlungsgebiete alter und neuer Niederberg werden von der Buslinie 517 jeweils durch eine Schleife erschlossen. Dadurch kommt es zu einer sehr umwegigen Linienführung und nicht konkurrenzfähigen Fahrzeiten (knapp 20 Minuten für ca. 1,5 km Luftlinie). Grund dafür ist eine fehlende Straßenverbindung zwischen den beiden Gebieten. Der Bus muss daher erst aus der einen Siedlung herausfahren, bevor er in die jeweils andere hineinfahren kann.

Durch die Einrichtung einer Busschleuse zwischen den beiden Siedlungsgebieten ließe sich die Strecke der Linie 517 erheblich abkürzen. Erreichbar wäre damit eine Fahrzeitverkürzung von knapp 10 Minuten. Sicherzustellen wäre eine Schleusenlösung, die nicht gewünschten MIV wirkungsvoll unterbindet.

7.8.5. Stadtbahnverbindung Köln – Niederkassel – Bonn

Niederkassel ist die einzige Kommune in der Verdichtungszone des Rhein-Sieg-Kreises, die nicht über einen eigenen Schienenanschluss verfügt. Gleichzeitig ist die Stadt für eine Schienenanbindung prädestiniert, und zwar aus drei Gründen: Erstens sind über 95% der Einwohner sowie alle wesentlichen Arbeitsplätze und öffentlichen Einrichtungen in Niederkassel verkehrstechnisch optimal bandstrukturell angeordnet. Diese natürliche Verkehrsachse setzt sich im Norden direkt nach Köln und im Süden direkt nach Bonn fort. Mit nur einer Linie lassen sich daher die Hauptverkehrsbeziehungen sowohl im Binnenverkehr als auch in Richtung der beiden benachbarten Oberzentren herstellen. Zweitens fährt der Busverkehr in der Hauptverkehrszeit bereits an seiner Kapazitätsgrenze, obwohl das Angebot bereits durch viele Einsatzwagen mit entsprechend hohen Betriebskosten verstärkt wird. Drittens schließlich existiert in weiten Teilen der Hauptverkehrsachse bereits eine Bahntrasse. Diese wird mangels Fortsetzung weder nach Köln noch nach Bonn derzeit nur sporadisch im Güterverkehr genutzt, könnte aber durch anschließende kurze Verbindungsstrecken in Richtung Köln und Bonn für den regionalen Stadtbahnverkehr analog zu den bestehenden Linien 16 und 18 aktiviert werden. Knapp 40.000 Einwohner des Rhein-Sieg-Kreises würden damit eine attraktive Nahverkehrsanbindung erhalten, die wesentliche Verkehrsverlagerungspotenziale auf den ÖPNV erwarten lässt.

Zur Machbarkeit einer derartigen 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 Gesamtprojekt mit Verbindungen nach Köln und Bonn in der Stufe 2 (d.h. Projektstart nach 2015), allerdings nicht den Verkehrsströmen entsprechend ins Bonner Zentrum sondern nach Bonn-Beuel.

Um das Projekt in einer fortgeschriebenen IGVP positionieren zu können, sind weitere Untersuchungen und eine Zusammenführung der verschiedenen Planungsansätze durchzuführen. Einzu beziehen ist dabei der Ansatz einer durchgehenden Hochflur-Stadtbahnlinie von Köln über Niederkassel nach Bonn unter Nutzung der geplanten Rheinbrücke zwischen Köln-Godorf/Wesseling und Niederkassel.

7.9. Evaluation

2013 soll eine Evaluation der in den Jahren 2009 und 2010 umgesetzten Angebotsveränderungen durchgeführt werden. Dazu müssen zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Anschließend können weitere Optimierungen des Angebotes untersucht werden. Eine detaillierte Evaluation ausgewählter Teilräume erfolgt sukzessive.

8. Fahrplan-Rahmenvorgaben

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Taktintervall				Abstimm. Takt	systematische Anschlusssicherung	
				Sa1	Sa2	So	SVZ		zum Schienenverkehr	zum Busverkehr
319	Much - Ränderoth	-	-	-	-	-	-			
342	Schladeren - Waldbröl	60	60	60	60 T	60 T	-		Schladeren (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 - Lülldorf	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	20	20	15	30	30	30	503	Wahn, Zündorf (Köln)	
	Troisdorf - Lülldorf - Wahn	20	20	30	30	30	60		Siegburg (Bonn)	
502	Siegburg Brückberg - Siegburg Wolsdorf	30	30	60	60	60 T	-		Siegburg (Köln, Bonn)	
503	Siegburg - Troisdorf	20	20	-	-	-	-	501	Spich (Köln, Siegburg)	
	Troisdorf - Uckendorf - Lülldorf	20	60	-	-	-	-		Siegburg (Bonn)	
506	Donrath - Sieglar	30	30	60	60	120	60			
507	Spich - Sieglar - Troisdorf West	30	30	30	60	60	-	551	Spich (Köln)	
508	Wahn - Spich	30	60	60	-	-	-		Spich (Köln)	
	Sieglar - Spich	60	60	60	60	120	-		Sankt Augustin (Bonn)	
	Spich - Troisdorf - Sankt Augustin Markt	30	30	30	60	60	60			
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	-		Siegburg (Köln, Bonn)	
512	Siegburg - Niederpleis (Kurzläufer)	60	60	60	-	-	-	513	Siegburg (Köln)	
	Siegburg - Ittenbach	60	60	60	60	60	60			
513	Siegburg - Oberpleis	60	60	-	-	-	-	512	Siegburg (Köln)	Knoten Oberpleis Niederpleis (517)
516	Vilich-Müldorf - Hennef	30	60	60	60	120	-		Vilich-M. (Bonn, Siegburg)	Hoholz (636)

Linie	Linienweg	Taktintervall						Abstimm. Takt	systematische Anschlusssicherung	
		HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ		zum Schienenverkehr	zum Busverkehr
517	Meindorf - Sankt Augustin Markt - Hangelar	30	60	60 x	60 x	60 T	-	529	Sankt Augustin (Bonn) Hangelar Mitte (Bonn)	Niederpleis (513) Sankt Augustin (535)
520	Nierdellendorf Bf - Thomasberg - Oberpleis	20	20	30	60	60	60		Nierdellendorf (Köln) Oberdellendorf (Bonn)	Knoten Oberpleis
521	Königswinter Bf - Ittenbach - Oberpleis	20	30	60	60	60	60		Königswinter Bf (Köln) Cl.-August-Str. (Bonn)	Knoten Oberpleis
522	Hennef - Lichtenberg - 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 - Ruppichteröth (- Waldbröl)	60	60	60	60	120	60	531	Hennef (Köln)	
531	Hennef - Winterscheid - Ruppichteröth	60	60	120	120	120	-	530	Hennef (Köln)	Winterscheid (534)
532	Hennef - Bödingen - Hennef	60	60	120	120	120	-		Hennef-Siegbogen (Köln)	
533	Eitorf - Rankenhohn - Eitorf	120 x	120 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
534	Neunkirchen - Winterscheid - Litterscheid	60 T	60 T	120 T	120 T	120 T	-			Winterscheid (531)
535	Sankt Augustin Markt - 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 Bf - Oberkassel - Oberpleis	60	60	60 T	60 T	120 T	-		Oberkassel Süd (Bonn)	Knoten Oberpleis Stieldorf (537)
550	Bonn Hbf - Niederkassel - Libur - Wahn	20	20	30	30	60	60	640	Wahn (Köln)	
551	Bonn Hbf - Troisdorf	30	30	60	60	-	60	507		

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Taktintervall				Abstimm. Takt	systematische Anschlusssicherung	
				Sa1	Sa2	So	SVZ		zum Schienenverkehr	zum Busverkehr
554	(Heiligenhaus -) Honrath - Wahlscheid	60	-	-	-	-	-		Honrath (Köln)	
556	Siegburg - Lohmar - Rösrath	30	60	60	60	120	-	557	Rösrath (Köln) Siegburg (Bonn)	
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 - Mühleip - Obereip 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 - Obereip	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 - Nackhausen - Much	60	60	120	120	120	120	577, SB 56	Siegburg (Köln, Bonn)	
577	Siegburg - Neunkirchen - Much	60	60	120	120	120	120	576	Siegburg (Köln, Bonn)	Much (575) Neunkirchen Post (578)
578	Hennef - Neunkirchen Neunkirchen - Seelscheid	60 -	60 -	120 -	120 -	120 -	- -		Hennef (Köln)	Neunkirchen Post (577)
579	Hennef - Eitorf Eitorf - Schladern	- 60	- 60	- 120 x	- 120 T	- 120 T	- -		Herchen (Köln)	Knoten Eitorf
635	Hangelar - Ramersdorf	30	60	60	60	-	-			
636	Hangelar - Schloss Birlinghoven - Beuel	30	30	60	60	60	60 T		H.lar Ost (Bonn, Siegburg) Beuel Bf (Köln)	Hoholz (516)
640	Bonn Hbf - Menden - Siegburg	20	20	30	30	60	60	550		

Linie	Linienweg	Taktintervall						Abstimm. Takt	systematische Anschlusssicherung	
		HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ		zum Schienenverkehr	zum Busverkehr
722	Sechtem - Wesseling	60 T	60 T	60 T	60 T	60 T				
800	Bonn Hbf - Rheinbach	60	60	60	60	120	60	843, 855		
802	Euskirchen - Sürst-Hardt - Wald	-	-	-	-	-	-			
805	Rheinbach - Miel	60	60	60	60 T	120 T	-		Rheinbach (Bonn)	
	Miel - Odendorf	120	120	120	-	-	-			
	Miel - Heimerzheim	120	120	120	-	-	-			
806	Heimerzheim - Euskirchen	-	-	-	-	-	-			
812	Volmershoven - Hardtberg	60 x	60 x	-	-	-	-		Witterschlick (Bonn)	
814	Rheinbach - Sürst-Hardt	60 T	60 T	60 T	60 T	120 T	-		Rheinbach (Bonn)	
817	Brenig - Hersel	60	60	60 T	60 T	120 T	-	818	Roisdorf (Bonn)	
818	Sechtem - Hersel	60	60	60 x	60 T	120 T	-	817		
840	Rheinbach - Hilberath (- Krälingen)	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Rheinbach (Bonn)	
842	Rheinbach - Euskirchen	-	-	-	-	-	-			
843	Bonn Hbf - Industriepark	60	60	60	60	120	60	800, 845		
	Industriepark - Le-Mée-Platz	15	30	60	60	60	60		Meck.-Industriepark (Bonn)	
844	Meckenheim - Altendorf (- Bad Neuenahr)	30	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Meckenheim (Bonn)	
845	Bonn Hbf - Heimerzheim	30	60	60	60	120	60	800, 843		
846	Rheinbach - Buschhoven	60 x	60 x	60 T	60 T	120 T	-			
848	Meckenheim - Fritzdorf (- Bad Neuenahr)	30	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Meckenheim (Bonn)	
849	Rheinbach - Altendorf (- Kreuzberg)	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T				
855	Bad Godesberg - Meckenheim	30	60	60	60	120	60		Bad Godesberg (Köln)	
856	Bad Godesberg - Oedingen	60	60	60	120	-	-	857	Mehlem (Köln)	
857	Bad Godesberg - Berkum	30	60	60	120	120	60	856	Mehlem (Köln)	
	Berkum - Meckenheim	60	60	-	-	-	-			
858	Meckenheim - Le-Mée-Platz	30	30	60	60	120 T	60 T		Meckenheim (Bonn)	
859	Meckenheim - Lüftelberg	60 x	60 T	60 T	60 T	120 T	-		Meckenheim (Bonn)	
881	Züllighoven - Pech	60 T	60 T	60 T	60 T	120 T	-			
882	Bornheim - Heimerzheim	60 T	60 T	60 T	60 T	120 T	-			

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

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

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

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

9. Umsetzungshistorie

Fahrplanwechsel 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 – Gielsof
- 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 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 Juni 2011

- SB56 Abstimmung mit Linien 576 und 577
- 576 Abstimmung mit Linien SB56 und 577

Fahrplanwechsel Dezember 2011

- 532 Neuer Linienweg über S-Bahnhof Im Siegbogen
- 534 Neue TaxiBus-Linie Neunkirchen – Litterscheid
- 855 Angebotsausweitung abends und am Wochenende

Fahrplanwechsel Juni 2012

- 722 Neue TaxiBus-Linie Sechtem – Wesseling

Fahrplanwechsel 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)

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