Nahverkehrsplan

:rhein-sieg-kreis

Version 2.2
Januar 2020

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis

Der Landrat

Referat 01 Wirtschaftsförderung und strategische Kreisentwicklung

Fachbereich 01.4 Verkehr & Mobilität

Versionen

Nr.	Datum	Änderungen
1.0	22.10.2012	Vorab-Exemplar zum Planungs- und Verkehrsausschuss vom 21.11.2012
1.1	26.03.2013	Redaktionelle Aktualisierungen
2.0	26.11.2015	Redaktionelle Aktualisierungen Konkretisierte Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV Konkretisierte Anforderungen zum Schülerverkehr Neues Kapitel zur ÖPNV-Haushaltsbefragung 2013 Neufassung des Kapitels „Lokale Angebotsverbesserungen“
2.1	13.06.2016	Einarbeitung der Ergebnisse des Abstimmungsverfahrens zur Version 2.0
2.2	16.01.2020	Aktualisierungen und Einarbeitung der Liniennetzveränderungen seit 2016

Vorwort

Die Kreise und kreisfreien Städte sind Aufgabenträger für den kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und haben die Pflicht, den Nahverkehrsplan aufzustellen und ihn fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan ist ein Fachplan, der die Ziele und Rahmenvorgaben für die Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV vorgibt. Damit versetzt er die Aufgabenträger in die Lage, das ÖPNV-Angebot eigenverantwortlich und in eigener finanzieller Verantwortung fortzuentwickeln. Zudem dient der Nahverkehrsplan als Grundlage zur Abstimmung mit allen Beteiligten am „Gesamtsystem ÖPNV". Diese Beteiligten sind vor allem die Verkehrsunternehmen, die Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis, die benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger, der Nahverkehr Rheinland (NVR) als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) mit Zuständigkeit für den regionalen ÖPNV-Gemeinschaftstarif, die Straßenbaulastträger und die fachlich zuständigen Verbände.

Der Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises folgt einer modularen Konzeption, welche die fortlaufende Optimierung des ÖPNV ermöglicht. Die seinerzeitige Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW machte dies möglich, weil die Pflicht weggefallen ist, den Nahverkehrsplan „statisch" alle fünf Jahre fortzuschreiben. Auf diese Weise kommt den Aufgabenträgern eine größere Flexibilität zu und die Arbeiten am Nahverkehrsplan haben sich dadurch verstetigt. Dieser Devise folgend ist der Nahverkehrsplan in seiner zeitlichen Abfolge weiter offen und wird kontinuierlich in räumlichen und thematischen Teilbereichen fortgeschrieben.

Der Rhein-Sieg-Kreis finanziert bereits seit Jahrzehnten den öffentlichen Personennahverkehr mit beträchtlichen Mitteln, aktuell mit über 35 Millionen Euro pro Jahr. Damit konnten in den vergangenen Jahren die Angebote spürbar verbessert und die Qualität gesteigert werden. Inzwischen ist der Rhein-Sieg-Kreis mit seinem ÖPNV-Angebot gut aufgestellt, wenngleich es natürlich noch immer Raum für weitere Verbesserungen gibt.

Im städtischen Verdichtungsraum wird der ÖPNV weiter ausgebaut, um den Menschen ein attraktives und konkurrenzfähiges Angebot zum motorisierten Individualverkehr anbieten zu können und gleichzeitig die Straßen zu entlasten. Im ländlichen Raum steht die Schaffung attraktiver Angebote auf den Hauptachsen im Fokus, verbunden mit praktisch nutzbaren Grundstandards „in der Fläche". Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnerinnen und Einwohnern werden nach Möglichkeit mindestens stündlich erschlossen. Dafür kommen auch flexible Verkehrsmittel wie der TaxiBus und das Anruf-Sammel-Taxi (AST) zum Einsatz. Auch die die ehrenamtlich betriebenen „Bürgerbusse" leisten hierzu einen Beitrag.

Für die Sicherung der Mobilität im Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist der ÖPNV unentbehrlich. Der Ausbau des ÖPNVs wird einen bedeutenden Beitrag im Verkehrssektor für den Umwelt- und Klimaschutz leisten müssen. Es tun sich auch neue Chancen auf, seien es die On-Demand-Verkehre, die Ansätze des Mobility as a Service, das E-Ticketing oder das Betriebliche Mobilitätsmanagement. Es gilt, den klassischen ÖPNV mit den neuen Modulen zu verknüpfen, um sich für die Zukunft zu wappnen.

Allen, die an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit großem Engagement und fachlich fundiert mitgewirkt haben und sich an den zahlreichen Beratungen in den Gremien des Kreises und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden beteiligt haben, danke ich herzlich! Dieser Dank gilt besonders allen Abgeordneten, die die finanzielle Ausstattung beschließen und im Ausschuss für Planung und Verkehr, mit viel Augenmaß, aber auch mit enormer Detailarbeit die Beratungen führen. Mein Dank geht auch an die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die die Arbeit fachlich unterstützt und konstruktiv begleitet haben.

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

Sebastian Schuster

Landrat des Rhein-Sieg-Kreises

Inhalt

1. Einleitung 13
2. Rahmenbedingungen 14
   2.1. EU-Recht 14
   2.2. Bundesrecht 15
      2.2.1. Personenbeförderungsgesetz 15
      2.2.2. Behindertengleichstellungsgesetz 15
      2.2.3. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen 15
   2.3. Landesrecht 16
   2.4. Übergeordnete Planungen 17
      2.4.1. Landesentwicklungsplan 17
      2.4.2. Regionalplan 18
   2.5. Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Rhein-Sieg-Kreis 20
      2.5.1. Lage im Raum 20
      2.5.2. Bevölkerung 21
      2.5.3. Arbeitsplätze und Ausbildung 22
   2.6. Befragungen zur ÖPNV-Nutzung 24
      2.6.1. Mobilität in Deutschland (MiD) 24
      2.6.2. Haushaltsbefragung zur Kundenzufriedenheit 2013 27
      2.6.3. Evaluation des neuen Troisdorfer Busnetzes 2017 31
3. ÖPNV-Strukturen 33
   3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis 33
   3.2. SPNV 34
      3.2.1. Verkehrsangebot 34
      3.2.2. Ausbaumaßnahmen 34
      3.2.3. Qualitätssicherung 36
   3.3. Stadtbahn 37
      3.3.1. Verkehrsangebot 37
      3.3.2. Ausbaumaßnahmen 38
   3.4. Bus 40
      3.4.1. Linien und Konzessionen 40
      3.4.2. Betriebsleistung 45
      3.4.3. TaxiBus 46
   3.5. Anrufsammeltaxi (AST) 48
   3.6. Bürgerbus 49
   3.7. Tarif 50

4. Finanzrahmen 51
4.1. Übersicht 51
4.1.1. Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV 51
4.1.2. Aufteilung der kommunalen Ausgleichszahlungen 51
4.1.3. Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen 51
4.1.4. Ausgleichzahlungen nach Kilometerleistung und Verkehrsmitteln 52
4.2. Landesmittel 52
4.2.1. Gesetzliche Grundlagen 52
4.2.2. ÖPNV-Pauschale 52
4.2.3. Ausbildungsverkehr-Pauschale 53
5. Vorgaben zur Angebotsgestaltung 54
5.1. Differenzierte Bedienung 54
5.2. Primärnetz 54
5.3. Erschließung 57
5.4. Bedienungsstandards 57
5.4.1. Mindestbedienungsstandards 57
5.4.2. Angestrebte Grundtakte und Bedienzeiten 58
5.4.3. Vertaktung 59
5.4.4. Verkehrstageregelungen 59
5.4.5. Planung von TaxiBus-Fahrten 60
5.4.6. Fortlaufende Angebotsoptimierung 60
5.5. Schülerbeförderung 61
5.6. Vernetzung 63
6. Vorgaben zur Betriebsqualität 65
6.1. Zuständigkeiten 65
6.2. Fahrzeugeinsatz 65
6.2.1. Qualitätsstandards 65
6.2.2. Auslastung 67
6.2.3. AST- und TaxiBus 68
6.3. Haltestellen 68
6.3.1. Ausbaustandards 68
6.3.2. Lage 69
6.3.3. Benennung 69
6.3.4. Ausstattung 70
6.4. Disposition flexibler Bedienungsformen 71
6.5. Pünktlichkeit 71
6.6. Vertrieb 71
6.7. Information und Kundenkommunikation 72
6.8. Dokumentation 72

7. Entwicklungskonzept 73
7.1. Überblick 73
7.2. Umsetzung der Bedienungsstandards 74
7.3. Umsetzung der Angebotssystematisierung 78
7.3.1. Vernetzung 78
7.3.2. Vertaktung 80
7.3.3. Linienwege 80
7.4. Umsetzung der Erschließungsqualität 81
7.5. Verbesserung des Angebots in den Tagesrandlagen 82
7.6. Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen 87
7.7. Teilraumbezogene Weiterentwicklung 89
7.7.1. Alfter 89
7.7.2. Bad Honnef 89
7.7.3. Bornheim 89
7.7.4. Eitorf 89
7.7.5. Hennef 89
7.7.6. Königswinter 90
7.7.7. Lohmar 90
7.7.8. Meckenheim 90
7.7.9. Much 90
7.7.10. Neunkirchen-Seelscheid 91
7.7.11. Niederkassel 91
7.7.12. Rheinbach 91
7.7.13. Ruppichteroth 91
7.7.14. Sankt Augustin 91
7.7.15. Siegburg 91
7.7.16. Swisttal 91
7.7.17. Troisdorf 92
7.7.18. Wachtberg 92
7.7.19. Windeck 92
7.8. Ausbau der Infrastruktur 93
7.8.1. Vorbemerkungen 93
7.8.2. Kapazitätssteigerungsmaßnahmen auf den Schienenstrecken 93
7.8.3. Ausbau von Bahnhöfen 93
7.8.4. Verlegung des DB-Bahnhofs Bad Honnef 93
7.8.5. SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf 94
7.8.6. Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln 94
A. Fahrplan-Rahmenvorgaben 97
B. Umsetzungshistorie 102
C. Barrierefreier Haltestellenausbau 108

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 14
Abbildung 2: Einordnung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge 18
Abbildung 3: Hauptverkehrsachsen im Rhein-Sieg-Kreis 20
Abbildung 4: Anteil der Beschäftigten im Rhein-Sieg-Kreis in den Wirtschaftssektoren 23
Abbildung 5: Allgemeine ÖPNV-Nutzung im Rhein-Sieg-Kreis in Prozent 24
Abbildung 6: Allgemeine ÖPNV-Nutzung nach Städten und Gemeinden in Prozent 25
Abbildung 7: Modal-Split nach Städten und Gemeinden in Prozent 26
Abbildung 8: Zufriedenheit mit dem ÖPNV in näherer Umgebung im Rhein-Sieg-Kreis 27
Abbildung 9: Aktuelle und potentielle Nutzergruppen 28
Abbildung 10: Zufriedenheit mit dem ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich 29
Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet 30
Abbildung 12: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit dem Taktangebot 32
Abbildung 13: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit der Angebotsqualität 32
Abbildung 15: Ausbauprojekte im Bahnknoten Köln 35
Abbildung 16: Zielnetz Stadtbahn 2023 39
Abbildung 17: Primärnetz 56
Abbildung 18: Darstellung der Grenzwerte für die Auslastung eines Standardbusses 67
Abbildung 19: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Ausbauoptionen 96
Abbildung 20: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Vorzugsvariante 96

Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerung, Fläche und Bevölkerungsdichte im Rhein-Sieg-Kreis 21
Tabelle 2: Beschäftigtenzahlen und Pendlerdaten im Rhein-Sieg-Kreis 22
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur 23
Tabelle 4: SPNV-Linien im Rhein-Sieg-Kreis 34
Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte 36
Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis 37
Tabelle 7: Wagenkilometerleistung Stadtbahn 37
Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen 38
Tabelle 9: Buslinien des ÖDA an die RSVG inkl. Gemeinschaftslinien 43
Tabelle 10: Buslinien des ÖDA an die RVK 43
Tabelle 11: einbrechende Buslinien der OVAG 44
Tabelle 12: einbrechende Buslinien der SWBV 44
Tabelle 13: VRS-Buslinien mit Alleinzuständigkeit benachbarter Aufgabenträger 44
Tabelle 14: einbrechende VRM-Buslinien aus Rheinland-Pfalz 44
Tabelle 15: Betriebsleistung Bus 45
Tabelle 16: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus 47
Tabelle 17: AST-Verkehre 48
Tabelle 18: Ausgleichszahlungen 51
Tabelle 19: Primärnetz 55
Tabelle 20: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel 58
Tabelle 21: Verknüpfungspunkte 64
Tabelle 22: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal 66
Tabelle 23: Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorie 70
Tabelle 24: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum 74
Tabelle 25: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum 75
Tabelle 26: Angebotsqualität Stadtbahn 75
Tabelle 27: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum 76
Tabelle 28: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum 77
Tabelle 29: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung 79
Tabelle 30: Unsystematische Linienwege 80
Tabelle 31: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Siegburg 83
Tabelle 32: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Spich 83
Tabelle 33: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Troisdor 84
Tabelle 34: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Hennef 84
Tabelle 35: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Eitorf 84

Tabelle 36: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Oberkassel Süd 85
Tabelle 37: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Königswinter Clemens-August-Str. ... 85
Tabelle 38: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Oberdollendorf 85
Tabelle 39: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Rhöndorf 85
Tabelle 40: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Bad Honnef Stadtbahn 85
Tabelle 41: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Lohmar Stadthaus 85
Tabelle 42: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Oberpleis 86
Tabelle 43: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen 88

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 durch folgende Strategien erreicht werden:

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

Entsprechend der Zieldefinition wurden zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2009 und Dezember 2010 wesentliche Veränderungen im linksrheinischen bzw. rechtsrheinischen Busnetz vorgenommen. Dazu kam ein umfangreiches Abstimmungsverfahren mit den benachbarten Aufgabenträgern, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmern. Die entsprechenden Umsetzungsbeschlüsse fasste der Kreistag am 07.09.2009 für das linkrheinische Kreisgebiet sowie den Teilraum Niederkassel und am 01.07.2010 für das restliche rechtsrheinische Kreisgebiet. Seitdem wird das Angebot teilraumbezogen weiterentwickelt.

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

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

2. Rahmenbedingungen

2.1. EU-Recht

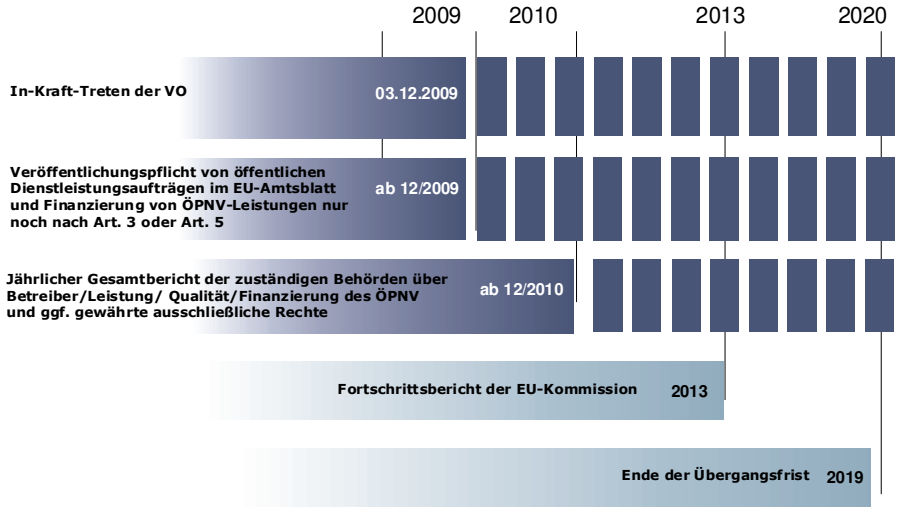
Seit den 1960er Jahren forciert die Europäische Union einen Prozess allgemeiner Marktliberalisierung. Für den schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr maßgeblich ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene EU-VO 1370/2007. Unter Zugrundelegung des „Regelfalls Wettbewerb" ist darin festgeschrieben, unter welchen Bedingungen, in welcher Form und mit welchen Laufzeiten öffentliche Auftraggeber Dienstleistungen selbst erbringen, direkt vergeben oder per Ausschreibung beauftragen können sowie gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen und dafür Ausgleichszahlungen entrichten dürfen.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat als ÖPNV-Aufgabenträger und zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 folgende öffentliche Dienstleistungsaufträge über die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten mit Kraftfahrzeugen (Bussen) im Linienverkehr auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises einschließlich ausgewählter in das Gebiet benachbarter Aufgabenträger/zuständiger Behörden abgehender Bus-Leistungen jeweils für die Dauer von 10 Jahren an interne Betreiber vergeben:

- Linien im rechtsrheinischen Kreisgebiet ab dem 01.01.2017 an die RSVG
- Linien im linksrheinischen Kreisgebiet ab dem 31.12.2016 an die RVK

Dabei finden die Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG keine Anwendung auf das Verfahren, sondern ausschließlich die VO (EG) Nr. 1370/2007. Der Rhein-Sieg-Kreis hat diese Information im EU-Amtsblatt nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie nach § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz veröffentlicht.

Da aufgrund vergaberechtlicher Nachprüfverfahren die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die RVK nicht abschließend vorgenommen werden konnte, wurde diese über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag übergangsweise im Wege der Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) NR. 1370/20017 mit der Erbringung der Busverkehrsdienste bis Dezember 2018 betraut, ab dem 09.12.2018 wurde eine Übergangsbetrauung gewährt.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 1: Übergangsfristen der EU VO 1370/2007

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

2.2. Bundesrecht

2.2.1. Personenbeförderungsgesetz

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

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

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

2.2.2. Behindertengleichstellungsgesetz

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

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

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

2.2.3. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

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

2.3. Landesrecht

Zur rechtlichen Ausgestaltung der EU- und bundesrechtlichen Rahmenbedingungen haben die Bundesländer spezifizierte Regionalisierungs- bzw. ÖPNV-Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen" (ÖPNVG NRW) wiederholt fortgeschrieben. 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 Städten und Gemeinden aufgestellt wurde,
- unter Beteiligung vorhandener Unternehmen erarbeitet wurde,
- mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abgestimmt wurde.

Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben. Er bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und besitzt keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit gegenüber Dritten. Er begründet also keine Ansprüche z.B. der Fahrgäste.

2.4. Übergeordnete Planungen

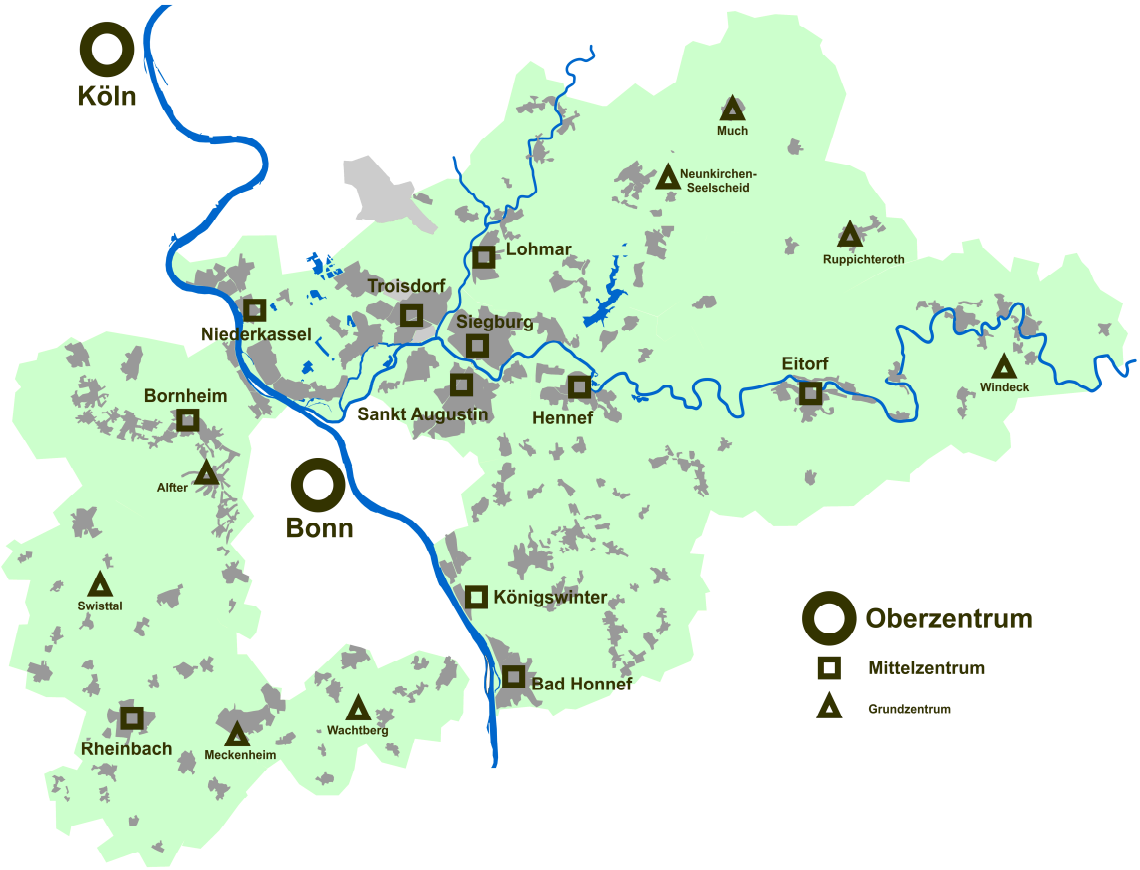
2.4.1. Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) stellt die Weichen zum Beispiel für die Ausweisung künftiger Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete, Kraftwerksstandorte, Flächen für Windkraftanlagen und Verkehrsinfrastruktur. So richten sich die Ziele des Landesentwicklungsplanes (LEP NRW) von 2019 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:

- Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden.
- Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient.
- Die für den überregionalen und regionalen Verkehr bedarfsgerecht zu sichernden Trassen sollen flächensparend gebündelt werden.
- Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden.
- Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann.
- Zur leistungsstarken Erschließung der Städteregion Rhein-Ruhr ist der Rhein-Ruhr Express (RRX) zu verwirklichen.
- Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind von der Regionalplanung als Trassen zu sichern.
- In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.
- Die Verkehrsträger mit hoher Transportleistung sollen gestärkt und die zweckmäßige Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsträgern intensiviert werden, mit dem Ziel der Verlagerung geeigneter Teile des Verkehrsaufkommens im Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene.
- Zum Zweck der Verkehrsvermeidung sollen räumliche Funktionen stärker verknüpft und die Zuordnung von Arbeitsplätzen und Wohnstandorten verbessert werden.
- Aller Elemente der Verkehrsinfrastruktur sollen umweltverträglich weiterentwickelt werden. Dabei besteht ein Vorrang für den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV sowie SPNV.
- Die Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV sollen ihre Planungen miteinander abstimmen, auch über die Grenzen der Kooperationsräume hinweg. Zu berücksichtigen ist auch die zunehmende Bedeutung grenzüberschreitender Zusammenarbeit an der Landes- und Bundesgrenze.

Die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge ist in Abbildung 2 dargestellt. Für den Rhein-Sieg-Kreis relevante Oberzentren (Zentren zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs) sind die Städte Köln und Bonn außerhalb des Kreisgebiets. Als Mittelzentren (Zentren zur Deckung des gehobenen Bedarfs) sind die Städte Bad Honnef, Bornheim, Eitorf, Hennef, Königswinter, Lohmar, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf klassifiziert. Alle anderen kreisangehörigen Städte und Gemeinden gelten als Grundzentren (Zentren zur Deckung des täglichen Bedarfs), im Einzelnen sind dies Alfter, Meckenheim, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth, Swisttal, Wachtberg und

Windeck. Zu beachten ist bei dieser Einteilung, dass sie nur kommunalscharf und nicht ortsteilscharf ist. Grundzentrale Funktionen werden in fast allen Städten und Gemeinden von mehreren Ortsteilen hergestellt. Insbesondere Alfter, Meckenheim, Neunkirchen-Seelscheid, Swisttal und Windeck verfügen dabei nicht über ein eindeutig herausgehobenes Zentrum, sondern über mehrere Ortsteile mit ähnlicher grundzentraler Ausstattung. In Königswinter sind auch die Funktionen des Mittelzentrums auf zwei Standorte aufgeteilt (Königswinter-Altstadt und Oberpleis).



Quelle: eigene Darstellung

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

2.4.2. Regionalplan

Im Regionalplan sind die Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans für die einzelnen Regierungsbezirke detailliert. Der Regionalplan der Bezirksregierung Köln befindet sich derzeit in der Fortschreibung. Ein Aufstellungsbeschluss wird für Ende 2022 erwartet, mögliche Änderungen in Bezug auf die dort formulierten Ziele etc. werden bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt.

Im Rhein-Sieg-Kreis sollen aufgrund des teilweise hohen Verkehrsaufkommens die Möglichkeiten zur Dämpfung des motorisierten Verkehrs ausgeschöpft werden. Wo möglich, sollen Maßnahmen des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel) bevorzugt werden.

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

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

2.4.3 ÖPNV-Infrastrukturplanung

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

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

Seit 2015 ist das Verfahren zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes Nordrhein-Westfalen im Gange. Er ersetzt die vorhergehende Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP NRW). Bis zu seiner Fertigstellung gilt für die Anmeldung neuer Vorhaben eine Übergangsregelung.

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

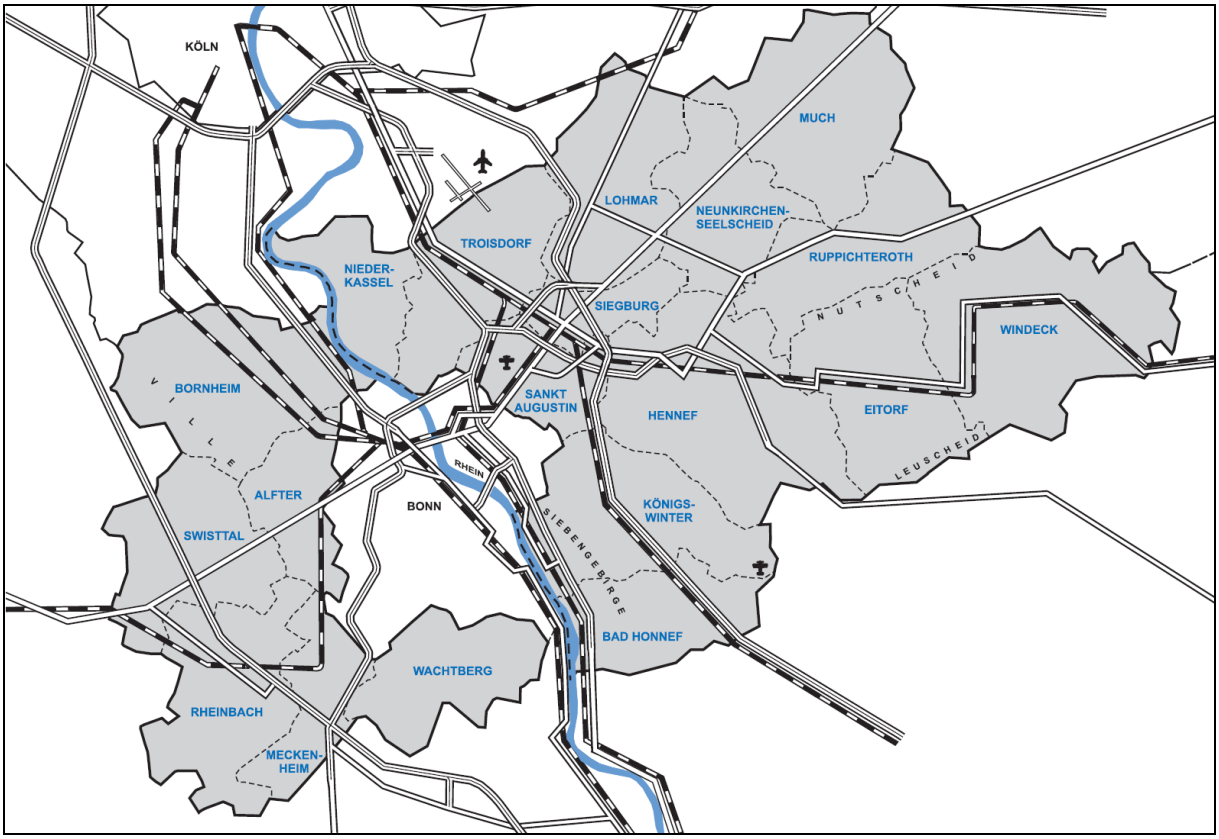
2.5.1. Lage im Raum

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

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

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

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



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 3: Hauptverkehrsachsen im Rhein-Sieg-Kreis

2.5.2. Bevölkerung

Zum 30. Juni 2018 verzeichnete der Rhein-Sieg-Kreis auf Basis des Zensus 2011 599.681 Einwohner. Jeweils etwa die Hälfte der Bevölkerung leben danach im Gebiet der Ballungsrandzone bzw. in Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur gemäß LEP NRW.

Die raum- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten in den 19 Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg Kreises sind höchst unterschiedlich: So misst die Kreisstadt Siegburg gerade einmal 23 km², demgegenüber stehen Flächengemeinden wie Hennef oder Windeck mit 106 bzw. 107 km². Die Bevölkerungsdichte reicht von 168 Einwohnern je km² in Ruppichteroth bis hin zu 1.770 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%.

Der Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen prognostiziert für die kommenden Jahre eine deutliche Zunahme der Bevölkerung auf 634.948 Einwohner zum 01.01.2040. Diese Entwicklung wird räumlich aber sehr unterschiedlich verlaufen. Größere Zuwächse sind vor allem in den Städten Bornheim, Hennef, Niederkassel, Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf zu erwarten, d.h. im Speckgürtel um die Oberzentren Köln und Bonn. In stärker überalterten und ländlichen Kommunen wird dagegen mit Stagnation oder Schrumpfung gerechnet.

Stadt / Gemeinde	Bevölkerung 30.06.2018	Prognose 01.01.2040	Fläche in km²	Einwohner je km²
Alfter	23.533	25.520	34,77	676,8
Bad Honnef	25.739	24.831	48,30	532,9
Bornheim	48.297	55.542	82,72	583,9
Eitorf	18.723	16.679	69,99	267,5
Hennef	47.378	51.151	105,94	447,2
Königswinter	41.064	42.290	76,19	539,0
Lohmar	30.439	31.691	65,52	464,6
Meckenheim	24.656	27.261	34,80	708,5
Much	14.332	14.704	78,09	183,5
Neunkirchen-Seelscheid	19.649	17.976	50,64	388,0
Niederkassel	38.102	43.366	35,79	1.064,6
Rheinbach	27.082	26.468	69,75	388,3
Ruppichteroth	10.424	10.894	61,96	168,2
Sankt Augustin	55.864	60.763	34,23	1.632,0
Siegburg	41.531	46.571	23,46	1.770,3
Swisttal	18.610	18.784	62,27	298,9
Troisdorf	74.986	82.357	62,17	1.206,1
Wachtberg	20.354	21.370	49,68	409,7
Windeck	18.918	16.730	107,24	176,4
Rhein-Sieg-Kreis	**599.681**	**634.948**	**1153,51**	**519,9**

Quelle: Rhein-Sieg-Kreis, Fachbereich Statistik, Stand: 30.06.2018; Prognosewerte IT.NRW

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

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.

2.5.3. Arbeitsplätze und Ausbildung

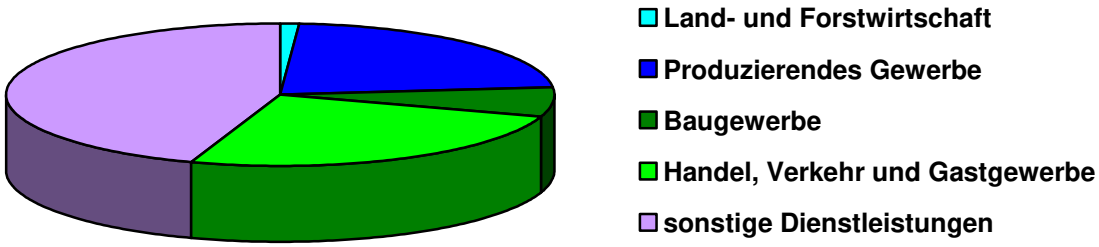
Aufgrund der nahegelegenen Oberzentren gibt es im Rhein-Sieg-Kreis deutlich mehr Aus- als Einpendler. Positive Pendlersalden weisen lediglich die Kreisstadt Siegburg als Verwaltungszentrum sowie die Städte Troisdorf und Meckenheim als Schwerpunkte des produzierenden Gewerbes auf (vgl. Tabelle 2).

Stadt/Gemeinde	beschäftigte Bevölkerung	Arbeitsplätze	Wohnort = Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Alfter	8.927	3.163	756	2.405	8.171	-5.766
Bad Honnef	8.886	7.524	2.231	5.284	6.655	-1.371
Bornheim	19.319	10.856	3.565	7.280	15.753	-8.473
Eitorf	7.004	5.384	2.522	2.860	4.482	-1.622
Hennef	18.724	12.254	4.222	8.025	14.502	-6.477
Königswinter	14.828	8.180	2.798	5.378	12.029	-6.651
Lohmar	11.249	6.637	1.869	4.767	9.379	-4.612
Meckenheim	7.891	8.459	1.916	6.537	5.975	562
Much	5.601	3.270	1.249	2.020	4.352	-2.332
Neunkirchen-Seelscheid	7.284	4.251	1.362	2.884	5.920	-3.036
Niederkassel	15.174	5.962	2.621	3.338	12.551	-9.213
Rheinbach	9.418	7.166	2.225	4.933	7.193	-2.260
Ruppichteroth	4.237	1.587	637	950	3.600	-2.650
Sankt Augustin	19.937	16.261	3.548	12.705	16.388	-3.683
Siegburg	16.064	18.580	3.750	14.825	12.313	2.512
Swisttal	6.598	2.406	788	1.615	5.810	-4.195
Troisdorf	29.901	31.310	9.310	21.977	20.591	1.386
Wachtberg	7.358	3.424	1.066	2.355	6.292	-3.937
Windeck	6.769	2.854	1.595	1.258	5.172	-3.914
Rhein-Sieg-Kreis	225.169	159.528	100.071	59.355	125.087	-65.732

Daten beziehen sich auf sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse
Angabe der Ein- und Auspendler des Rhein-Sieg-Kreises auf Kreisebene, ohne Pendler innerhalb des Kreisgebietes
Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.06.2018

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

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



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

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

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

Stadt/Gemeinde	Grundschulen	Hauptschulen	Realschulen	Gymnasien	Sekundarschulen	Gesamtschulen	Förderschulen	Hochschulen	Berufskollegs	sonstige
Alfter	4					1	3	1		
Bad Honnef	5	1	2	2		1		1	2	
Bornheim	8		1	2	1	1	2			
Eitorf	4			1	1		1		1	
Hennef	8			1		3	3	1	3	
Königswinter	8		1	2		1	1			1
Lohmar	4			1		1				
Meckenheim	5	1	1	1			1			
Much	2					1				
Neunkirchen-Seelscheid	3			1		1	1		1	
Niederkassel	5	1	1	1		1	1			
Rheinbach	5	1	1	2		1		1	1	
Ruppichteroth	4			1	1					
Sankt Augustin	9	1	1	2		1	3	2	1	2
Siegburg	9		1	3		2	2		1	
Swisttal	3				1					
Troisdorf	12	1	1	2		2	2		1	
Wachtberg	5	1								
Windeck	5			1		1	1			
Rhein-Sieg-Kreis	108	7	10	23	4	18	21	6	11	3

inklusive Außenstandorte und Privatschulen
Quelle: Schulverzeichnis Rhein-Sieg-Kreis, Stand August 2018

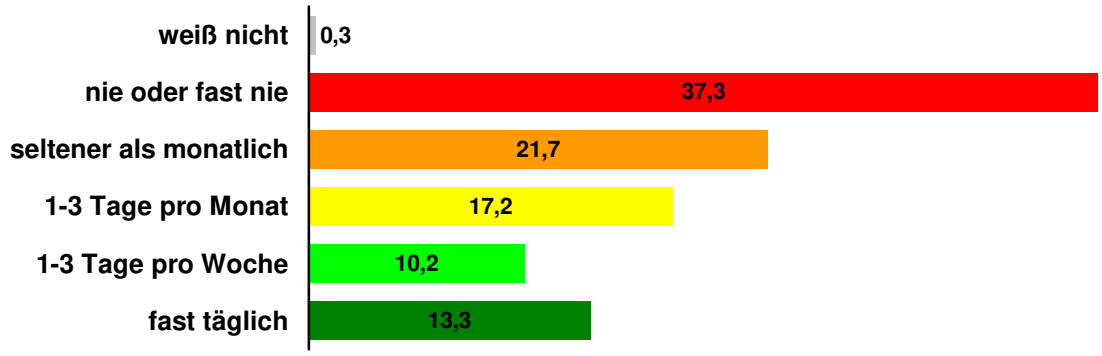
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur

2.6. Befragungen zur ÖPNV-Nutzung

2.6.1. Mobilität in Deutschland (MiD)

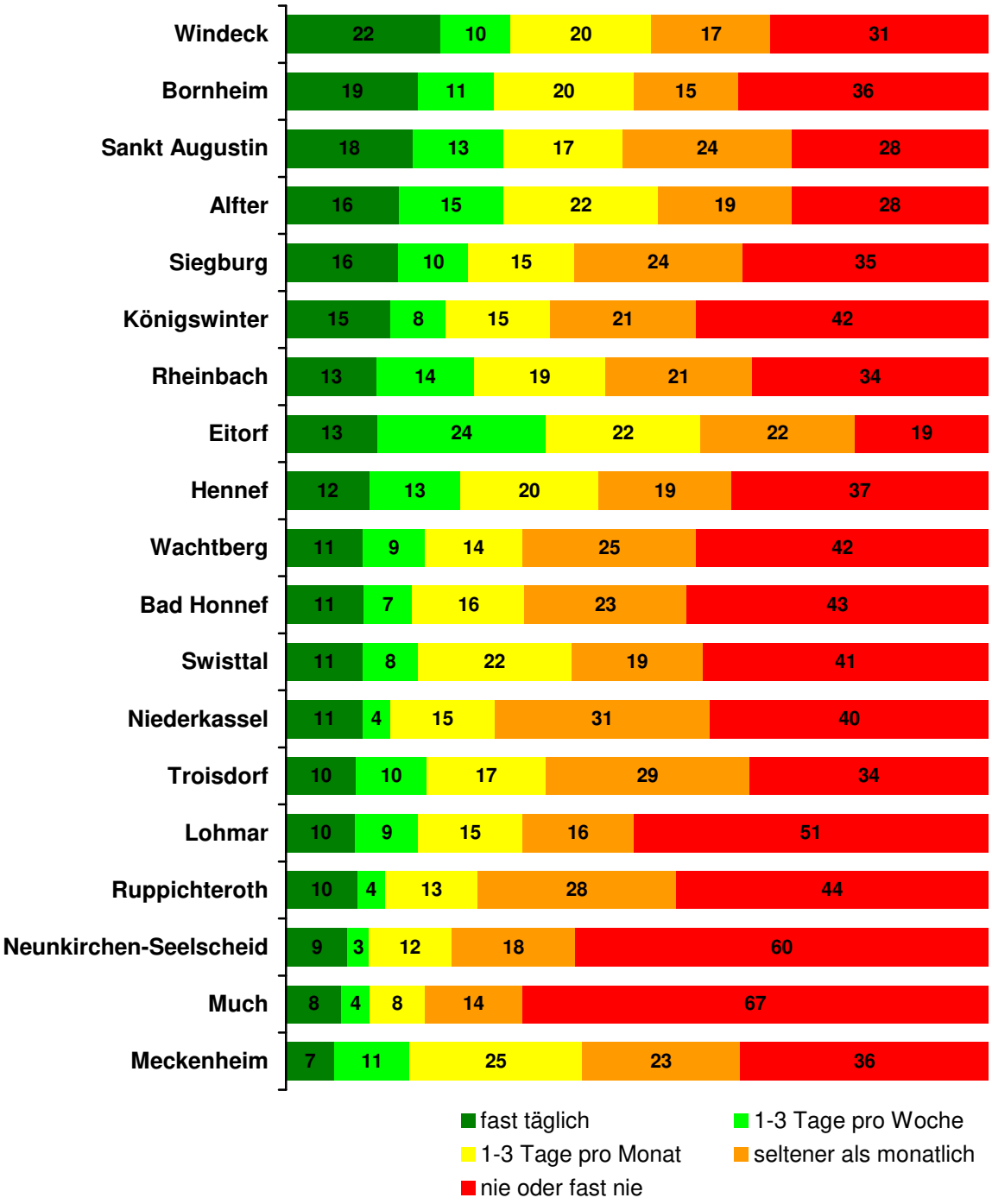
Der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn haben im Rahmen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland" (MiD) eine vertiefende Untersuchung für den Zeitraum April 2008 bis April 2009 mit insgesamt 4.000 zusätzlichen Haushaltsinterviews durchführen lassen, so dass differenzierte Ergebnisse auf regionaler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

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



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

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

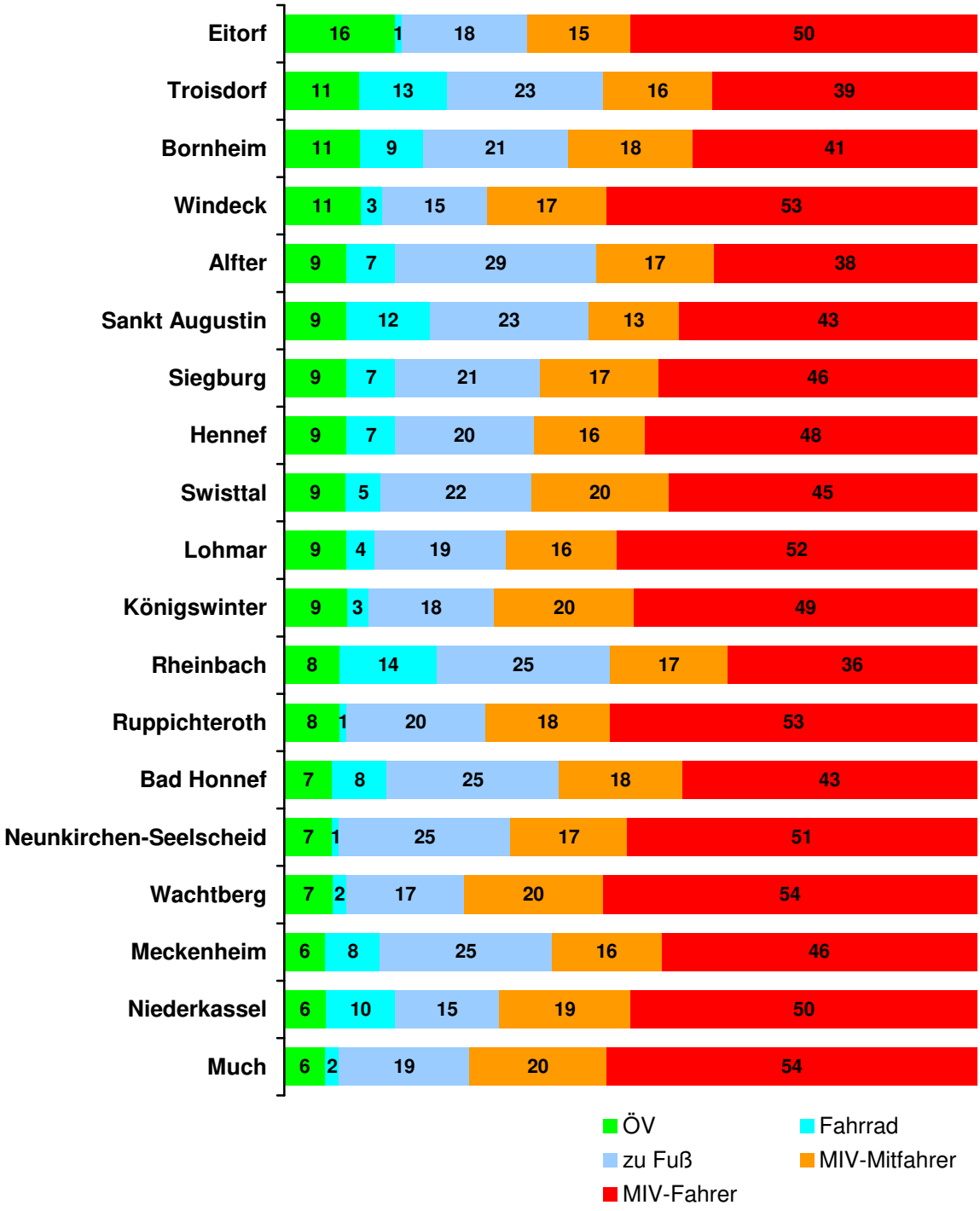


Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

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

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

schluss (Much, Neunkirchen-Seelscheid, Niederkassel, Ruppichteroth und Wachtberg) zusammen mit Meckenheim und Bad Honnef die geringsten Anteile im öffentlichen Verkehr auf.

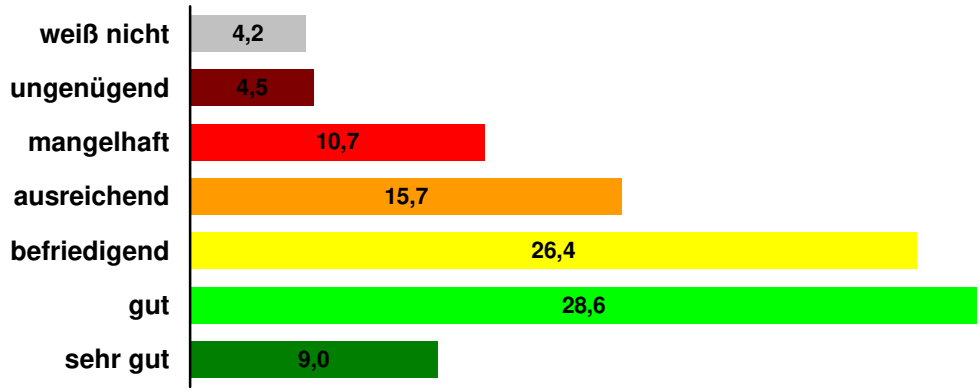


Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

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

Abbildung 8 zeigt die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Rhein-Sieg-Kreis. Die Mehrheit der Bürger ist danach grundsätzlich eher positiv eingestellt. 37,6% der Befragten bewerteten das ÖPNV Angebot im Rhein-Sieg-Kreis als sehr gut (9%) bis gut (28,6%). Zählt man die Bürger hinzu, die das ÖPNV Angebot als befriedigend bewertet haben (24,4%), zeigt sich, dass 64% der befragten Bürger mit dem ÖPNV Angebot im Wesentlichen zufrieden sind. Negativ wird das ÖPNV Angebot allerdings von etwa einem Drittel der Befragten bewer-

tet (30,9%). Dabei entfallen 15,7% auf die Bewertung ausreichend. 10,7% der Befragten werten das ÖPNV Angebot als mangelhaft und 4,5% sogar als ungenügend.



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

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

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

2.6.2. Haushaltsbefragung zur Kundenzufriedenheit 2013

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

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

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

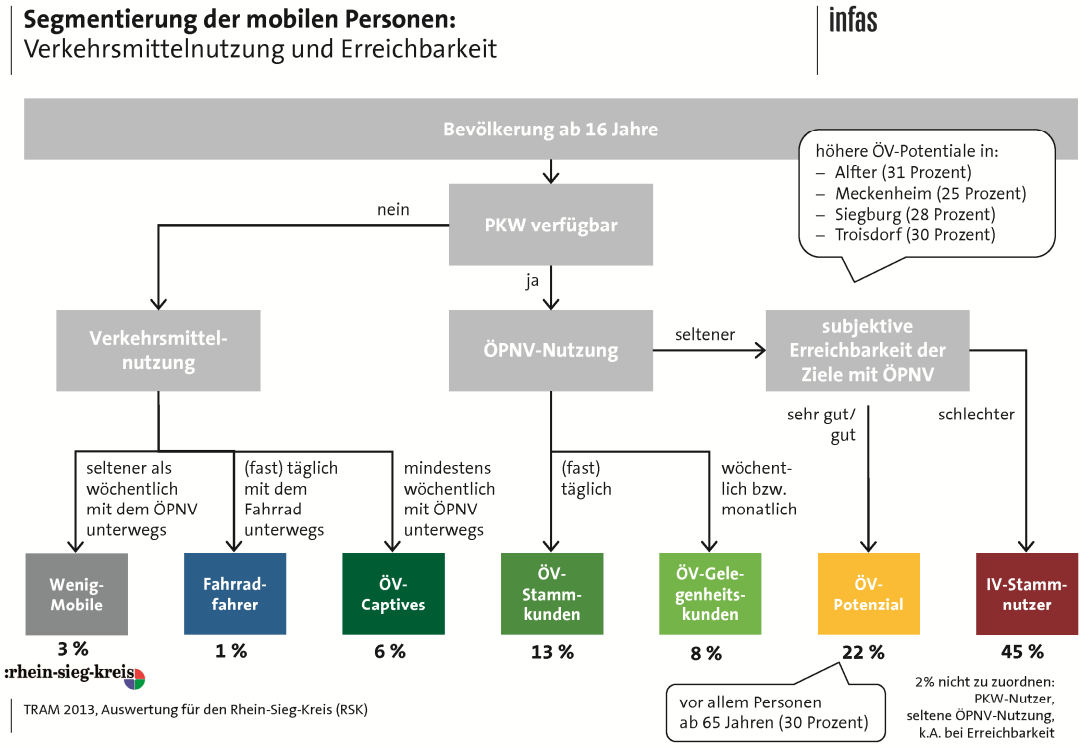


Abbildung 9: Aktuelle und potentielle Nutzergruppen

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

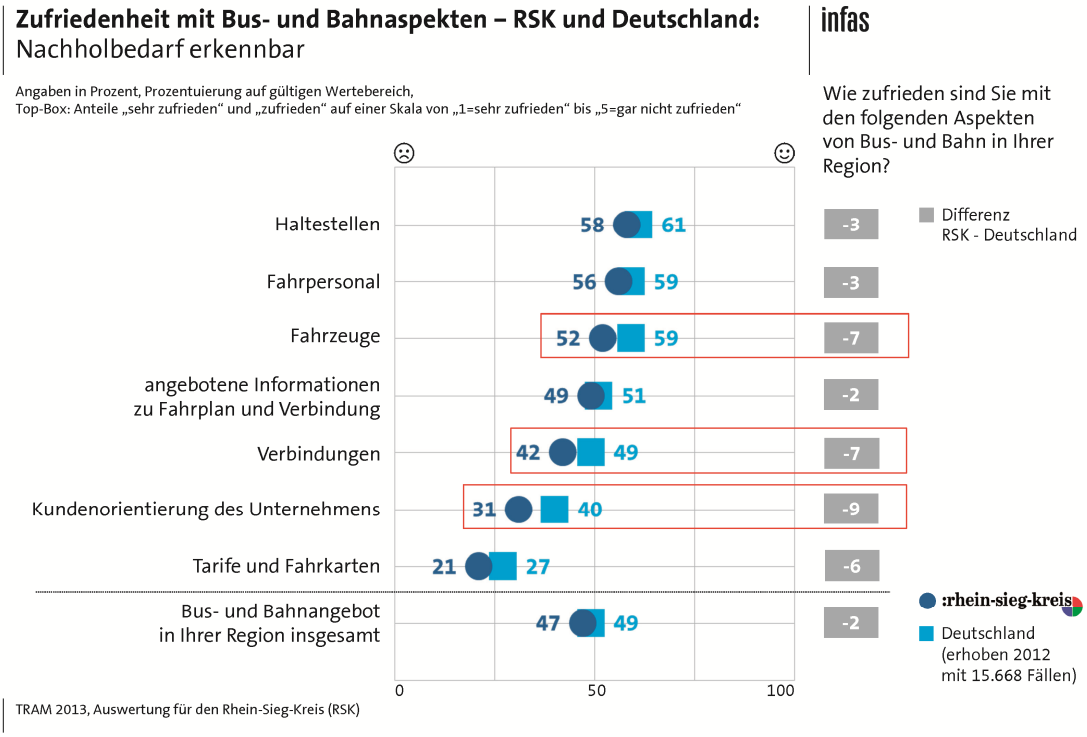


Abbildung 10: Zufriedenheit mit dem ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich

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

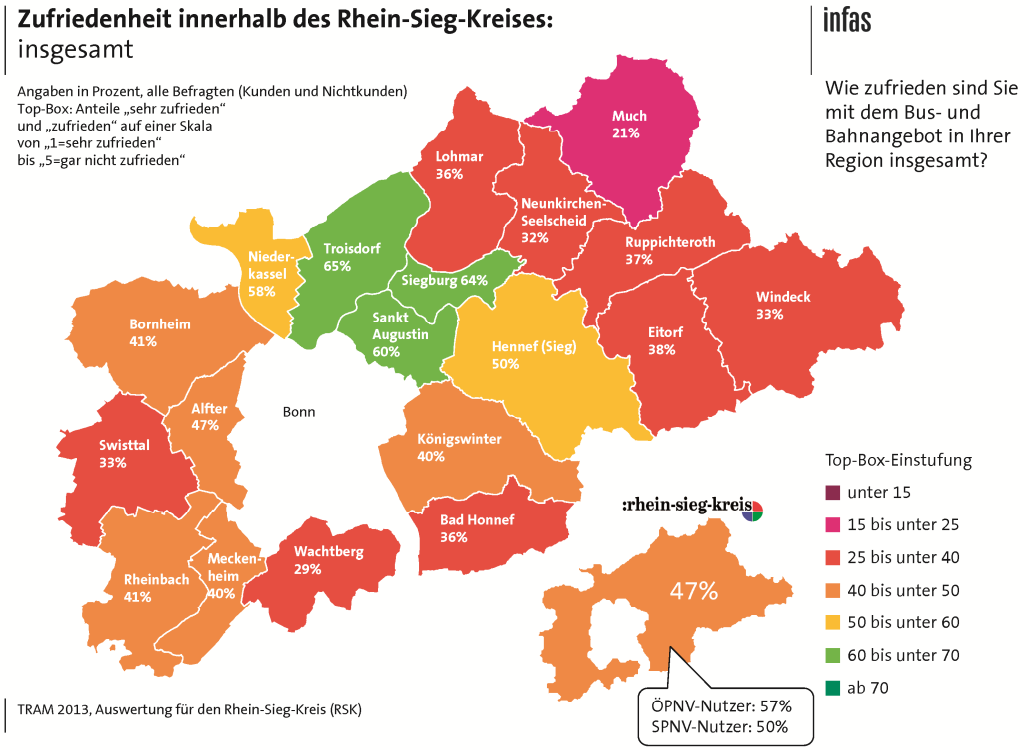


Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet

2.6.3. Evaluation des neuen Troisdorfer Busnetzes 2017

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ging das neu gestaltete Troisdorfer Busnetz als bis dato größte teilraumbezogene Einzelmaßnahme in Betrieb. Zur Evaluierung der Maßnahmen wurden zwischen Herbst 2016 und Frühjahr 2017 umfangreiche Fahrgastzählungen verbunden mit Erhebungen zur Qualität sowie Kundenzufriedenheit durchgeführt. Dafür wurden insgesamt 407 von der RSVG im Raum Troisdorf eingesetzte Fahrzeuge nach objektiven Kriterien bewertet. Zusätzlich sind insgesamt 1.118 Fahrgäste auf den Buslinien im Raum Troisdorf zu ihrer Zufriedenheit mit dem Angebot befragt worden.

Die Ergebnisse der Evaluation lieferten eine sehr gute Datengrundlage zur Weiterentwicklung des Busnetzes, sowohl bezogen auf das betroffene Busnetz Troisdorf selbst, als auch bezogen auf allgemeingültige Erkenntnisse. Wichtige Ergebnisse:

- Mit einer Ausweitung des Leistungsangebotes um etwa 17% konnten dazu überproportionale Fahrgaststeigerungen erzielt werden (+15% an Schultagen, +49% samstags, +69% sonntags). Damit wurde auch ein vorher zu beobachtender Abwärtstrend der Fahrgastzahlen umgekehrt. In absoluten Zahlen wurden pro Tag etwa 4.000 Fahrgäste mehr ermittelt.
- Höhe Zuwächse gab es vor allem in den Nebenverkehrszeiten montags bis freitags sowie samstags durch Herstellung eines 20‘- bzw. 30‘-Grundtaktes. Dies weist auf erhebliche Fahrgastpotenziale hin, die abseits der klassischen Hauptverkehrszeiten mit attraktiven Angeboten für den ÖPNV aktivierbar sind.
- In den Hauptverkehrszeiten wurde eine sehr hohe Auslastung und mutmaßlich damit zusammenhängend nur geringe Fahrgastzuwächse ermittelt.
- Bei Stundentakten und erst recht bei TaxiBus-Einsatz fällt die relative Nachfrage im Vergleich zu strukturell vergleichbaren Linien mit dichterem Verkehrsangebot massiv ab. Auch ist die Fahrgastzufriedenheit in den betroffenen Zeiträumen bzw. auf den betroffenen Linien signifikant geringer.
- Angebotsumschichtungen von den Ergänzungslinien zu den Hauptlinien haben zu signifikanten Fahrgaststeigerungen geführt. Daraus lässt sich schließen, dass die Häufigkeit des Angebotes gegenüber der Feinerschließung zu bevorzugen sind.
- Die Schnelligkeit spielte für die Befragten auf den innerstädtischen Buslinien nur eine untergeordnete Relevanz. Anders sah dies bei grenzüberschreitenden Verbindungen aus.
- Verbesserungswünsche der Fahrgäste beziehen sich überwiegend auf die vier Themenfelder Pünktlichkeit (inkl. Anschlusssicherung), mehr Kapazitäten in den Stoßzeiten, dichtere Takte abends und am Wochenende sowie bessere Fahrgastinformation an den Haltestellen und in den Fahrzeugen.
- Handlungsbedarf bei den objektiv ermittelten Qualitätskriterien besteht insbesondere bzgl. Haltestellenanzeigen und -ansagen im Fahrzeug.

Zusammengefasst konnte nachgewiesen werden, dass sich der ÖPNV bei entsprechend affinen Strukturen gleichzeitig verkehrlich als auch wirtschaftlich stärken lässt. Das verbesserte Angebot erzeugte erhebliche Nachfragezuwächse und stärkte damit nachhaltige Mobilitätsalternativen. Gleichzeitig wurde auch die Produktivität durch höhere Fahrzeugbesetzung und weniger „tote“ Zeit zugunsten tagesdurchgängiger Taktverdichtungen verbessert.

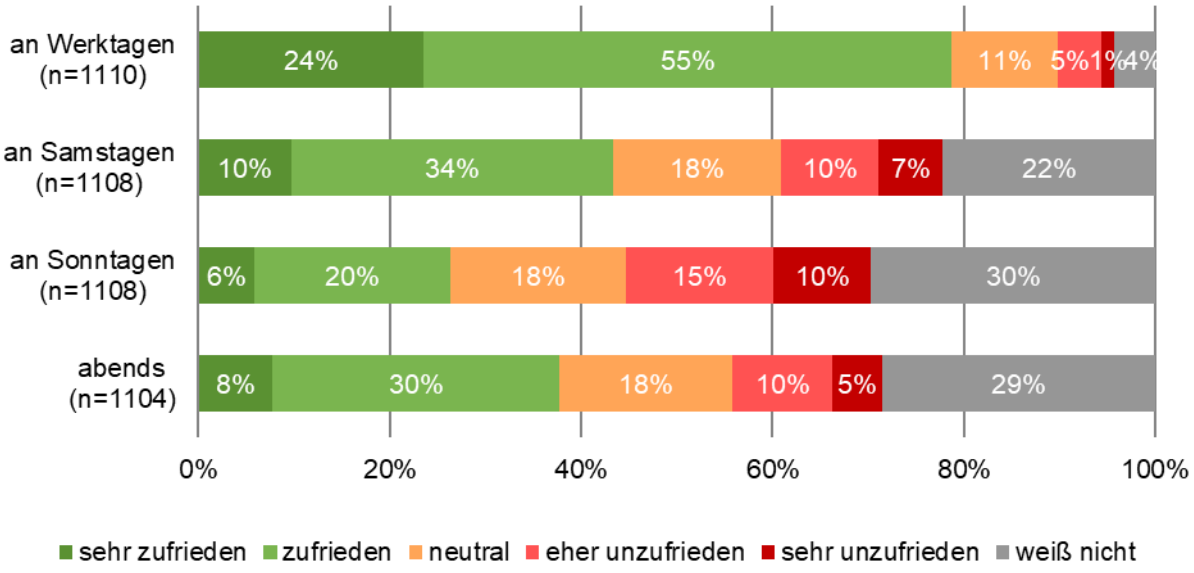


Abbildung 12: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit dem Taktangebot

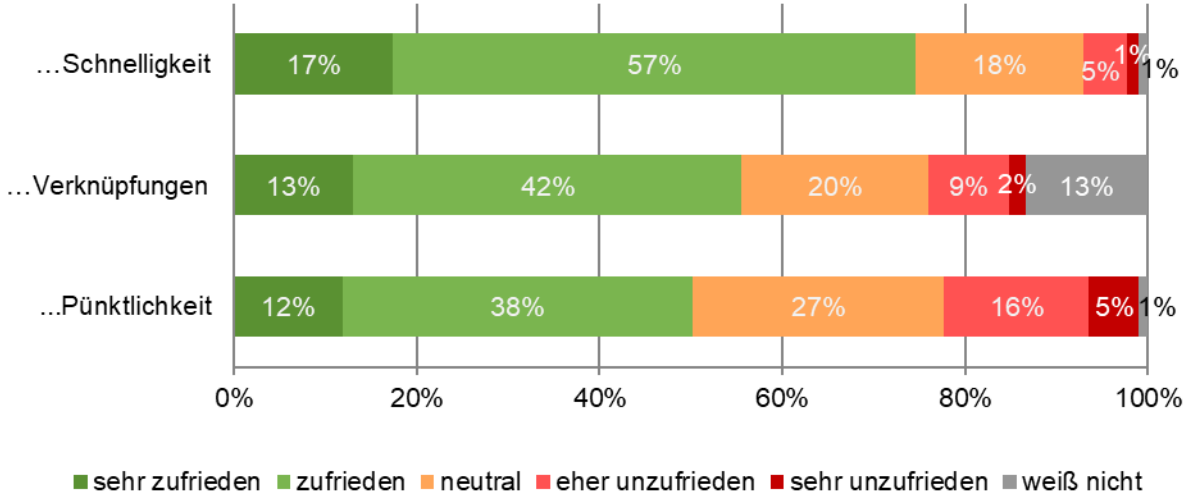


Abbildung 13: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit der Angebotsqualität

3. ÖPNV-Strukturen

3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis

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

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

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

Nicht der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Sieg-Kreises unterstehen neben dem SPNV folgende öffentliche Verkehrsmittel im Kreisgebiet:

- Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
- Bürgerbusse (Organisation durch ehrenamtlich arbeitende Bürgerbusvereine)
- Freigestellte Schülerverkehre nach §43 PBefG (Organisation durch die Schulträger)
- Rheinfähren
- Drachenfelsbahn (touristische Zahnradbahn)

3.2. SPNV

3.2.1. Verkehrsangebot

Grundlage der Angebotsgestaltung im SPNV ist der Nahverkehrsplan des NVR. Im Fahrplanjahr 2019 verkehren im Rhein-Sieg-Kreis die in Tabelle 4 zusammengefassten SPNV-Linien.

Linie	Verlauf	Betreiber	Vergabedauer
S 12	Horrem – Köln – Siegburg – Au/Sieg	DB Regio AG, Region NRW	--
S 13	Düren – Köln – Troisdorf	DB Regio AG, Region NRW	--
S 19	Düren – Köln – Siegburg – Au/Sieg	DB Regio AG, Region NRW	--
S 23	Bonn – Euskirchen	DB Regio AG, Region NRW	Dezember 2033
RE 5	Wesel – Köln – Bonn – Koblenz	National Express	Dezember 2033
RE 8	Mönchengladbach – Köln – Koblenz	DB Regio AG, Region NRW	Dezember 2034
RE 9	Aachen – Köln – Siegburg – Siegen	DB Regio AG, Region NRW	Dezember 2025
RB 25	Köln – Overath – Lüdenscheid	DB Regio AG, Region NRW	Dezember 2033
RB 26	Köln – Bonn – Koblenz – Mainz	trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH	Dezember 2023
RB 27	Mönchengladbach – Köln – Koblenz	DB Regio AG, Region NRW	Dezember 2026
RB 48	Wuppertal – Köln – Bonn	National Express	Dezember 2030
RB 90	Siegen – Au/Sieg – Limburg	Hessische Landesbahn GmbH (HLB)	Dezember 2030

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

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

Die Vergabe der RB 27 berücksichtigt Abbestelloptionen, um flexibel auf ersetzende Verlängerungen der S 6 in Richtung Mönchengladbach und der S 13 in Richtung Bonn-Oberkassel reagieren zu können.

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

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

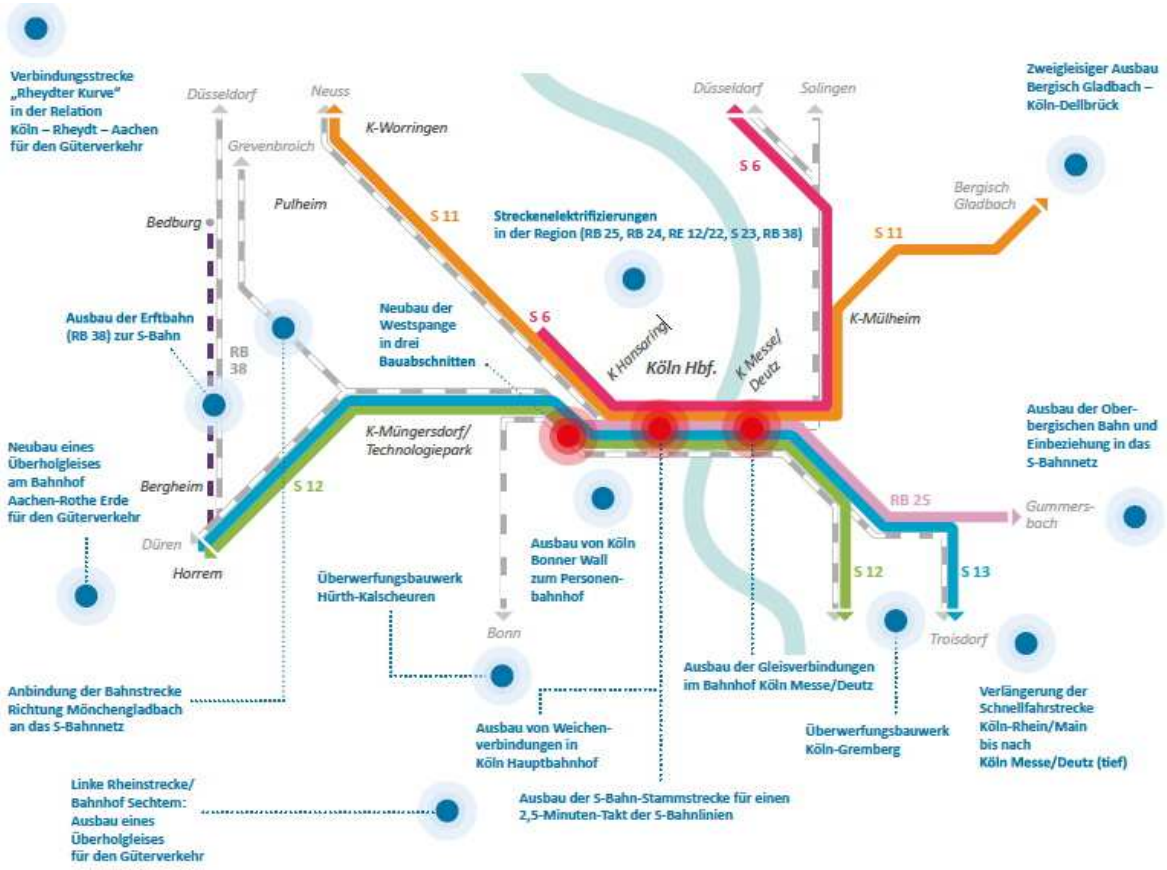
3.2.2. Ausbaumaßnahmen

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

- 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

Für die Verkehrsabwicklung des SPNV im Rhein-Sieg-Kreis von übergeordneter Bedeutung ist der Ausbau des Bahnknotens Köln (u.a. Ausbau der Bahnhöfe Köln Hbf und Köln-Deutz, Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke, Vollendung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main zwischen Köln-Deutz und Köln-Steinstraße, Ausbau der Westspange Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren). Nur dadurch lassen sich dringend nötige Zusatzkapazitäten für den regi-

onalen SPNV schaffen. Insgesamt 15 Ausbaumaßnahmen wurden in einem 2012 veröffentlichten Gutachten definiert, das Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB Netz AG in Zusammenarbeit mit dem Landesverkehrsministerium NRW auf den Weg gebracht hatten. In der Bahnknotenkonferenz 2019 konnten Planungsvereinbarungen für den S-Bahn-Ausbau und die Westspange unterzeichnet werden.



Quelle: NVR

Abbildung 14: Ausbauprojekte im Bahnknoten Köln

Für den an die Westspange anschließenden S-Bahn-Ausbau zwischen Hürth-Kalscheuren, Bornheim und Bonn-Mehlem wurde 2014 eine Arbeitsgruppe unter Federführung des NVR gegründet, an der der Rhein-Sieg-Kreis beteiligt ist. In einer weiteren Arbeitsgruppe werden die Elektrifizierung und der vollständige zweigleisige Ausbau der Voreifelbahn (Bonn – Euskirchen) thematisiert. Für beide Projekte liegen Machbarkeitsstudien vor.

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

- Elektrifizierung der S-Bahnstrecke 23 Bonn Hbf – Rheinbach – Euskirchen
- Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Voreifelbahn (S 23) zwischen Bonn und Euskirchen
- Verlängerung der S 23 über Bonn Hbf – HP UN-Campus bis Bad Godesberg-Mehlem, mit entsprechendem Infrastrukturausbau
- Neubau der linksrheinischen S-Bahn Köln – Bonn-Mehlem
- Ausbau Bonn-Ramersdorf – Bad Honnef (Verlängerung S13)
- Ausbau der Siegstrecke für den SPNV
- Ausbau Frankfurter Straße – Gummersbach (Oberbergische Bahn)

Tabelle 5 zeigt den Sachstand des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie der P+R-Plätze. Zu beachten ist, dass bei den meisten fertig gestellten Anlagen im

Verlauf der S 12 / S 19 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.

Name	Linien	barrierefrei	P+R	B+R
Alfter-Impekoven	S 23	✓	53	60
Alfter-Witterschlick	S 23	✓	50	70
Au(Sieg)	RE 9, RB 90, S 12, S 19	✓	397	42
Bad Honnef	RE 8, RB 27	x	55	17
Blankenberg	S 12, S 19	✓	36	--
Dattenfeld	S 12, S 19	✓	25	56
Eitorf	RE 9, S 12, S 19	✓	567	390
Friedrich-Wilhelmshütte	RE 8, RB 27	~	--	10
Geilhausen	RB 90	x	--	--
Hennef	RE 9, S 12, S 19	✓	628	344
Hennef Im Siegbogen	S 12, S 19	✓	75	92
Herchen	RE 9, S 12, S 19	✓	169	24
Honrath	RB 25	✓	88	34
Königswinter	RE 8, RB 27	x	--	24
Meckenheim	S 23	✓	170	80
Meckenheim Kottenforst	S 23	✓	--	--
Meckenheim Industriepark	S 23	✓	190	94
Menden	RE 8, RB 27	~	34	20
Merten	S 12, S 19	✓	15	8
Niederdollendorf	RE 8, RB 27	x	20	25
Rheinbach	S 23	✓	88	92
Rheinbach Römerkanal	S 23	✓	105	60
Rhöndorf	RE 8, RB 27	x	17	--
Roisdorf	RB 26, RB 48	x	36	43
Rosbach	S 12, S 19	✓	37	14
Schladern	RE 9, S 12, S 19	✓	402	14
Sechtem	RB 26, RB 48	✓	149	210
Siegburg	RE 9, S 12, S 19	✓	1307 (€)	461
Spich	S 12, S 13, S 19	✓	69	92
Swisttal-Odendorf	S 23	✓	192	148
Troisdorf	RE 8, RE 9, RB 27, S 12, S 13, S 19	✓	591 (€)	255

Stand: 6/2019
✓ barrierefrei
~ barrierefreier Ausbau in Umsetzung oder in Vorbereitung
x nicht barrierefrei
(€) kostenpflichtige Parkmöglichkeit

Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte

3.2.3. Qualitätssicherung

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

3.3. Stadtbahn

3.3.1. Verkehrsangebot

Im Gegensatz zum SPNV liegt die Zuständigkeit für die Stadtbahn bei den kommunalen Aufgabenträgern. Im Kreisgebiet verkehren im Fahrplanjahr 2019 die Linien 16, 18, 66, 67 und 68 (vgl. Tabelle 6). Die Betriebsleistung aller Linien zusammen beträgt auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises rund 2,8 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 / SWBV	26.01.2036
67	Siegburg – Bonn – Bad Godesberg	SSB / SWBV	30.04.2021
68	Bornheim – Bonn	SSB	31.12.2034

Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis

Stadt / Gemeinde	2010	2011/12	2013/14	2015/16	2017/18	2019/20
Alfter	153.651	152.506	152.397	149.108	146.922	156.891
Bad Honnef	166.627	185.298	184.570	185.152	184.861	188.032
Bornheim	1.028.660	1.026.055	1.031.683	1.039.658	1.031.222	1.084.030
Königswinter	454.634	497.224	494.079	496.595	495.337	544.758
Sankt Augustin	654.742	706.599	702.605	725.202	724.021	732.689
Siegburg	56.848	57.289	56.965	58.796	58.700	59.404
Insgesamt	**2.515.162**	**2.624.971**	**2.622.299**	**2.654.511**	**2.641.063**	**2.765.804**

Ansätze gemäß Haushaltsplan
Quelle: Haushaltspläne des Rhein-Sieg-Kreises

Tabelle 7: Wagenkilometerleistung Stadtbahn

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

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

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

Siegburger und Siebengebirgsbahn ab. Operativ ist die Gesellschaft heute vollständig in die SWBV eingebunden und beschäftigt kein eigenes Personal. Die SSB hält ebenfalls die Konzession für die Linie 68, welche der Ergänzung der Linie 18 dient. Zuständige Aufgabenträger für die Linien 66, 67 und 68 sind der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn.

3.3.2. Ausbaumaßnahmen

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

Name	Linien	barrierefrei	P+R	B+R
Alfter	18, 68	✓	104	56
Am Spitzenbach	66	✓	--	--
Bad Honnef	66	✓	197	--
Bornheim	18, 68	✓	34	63
Bornheim Rathaus	18, 68	✓	13	18
Dersdorf	18	✓	35	20
Hangelar Mitte	66, 67	✓	--	59
Hangelar Ost	66, 67	✓	115	52
Hangelar West	66, 67	✓	--	6
Hersel	16	x	41	84
Königswinter Clemens-August-Straße	66	x	--	--
Königswinter Denkmal	66	✓	--	--
Königswinter Fähre	66	✓	--	--
Longenburg	66	✓	22	--
Merten	18	✓	101	128
Oberdollendorf	66	✓	--	--
Oberdollendorf Nord	66	✓	--	--
Rhöndorf	66	✓	17	--
Roisdorf West	18, 68	✓	43	24
Sankt Augustin Kloster	66, 67	✓	--	134
Sankt Augustin Zentrum	66, 67	✓	47	148
Sankt Augustin-Mülldorf	66, 67	✓	--	20
Sankt Augustin Ort	66, 67	✓	--	56
Siegburg	66, 67	✓	1307 (€)	461
Uedorf	16	x	--	--
Walberberg	18	✓	10	12
Waldorf	18	✓	31	56
Widdig	16	x	18	43

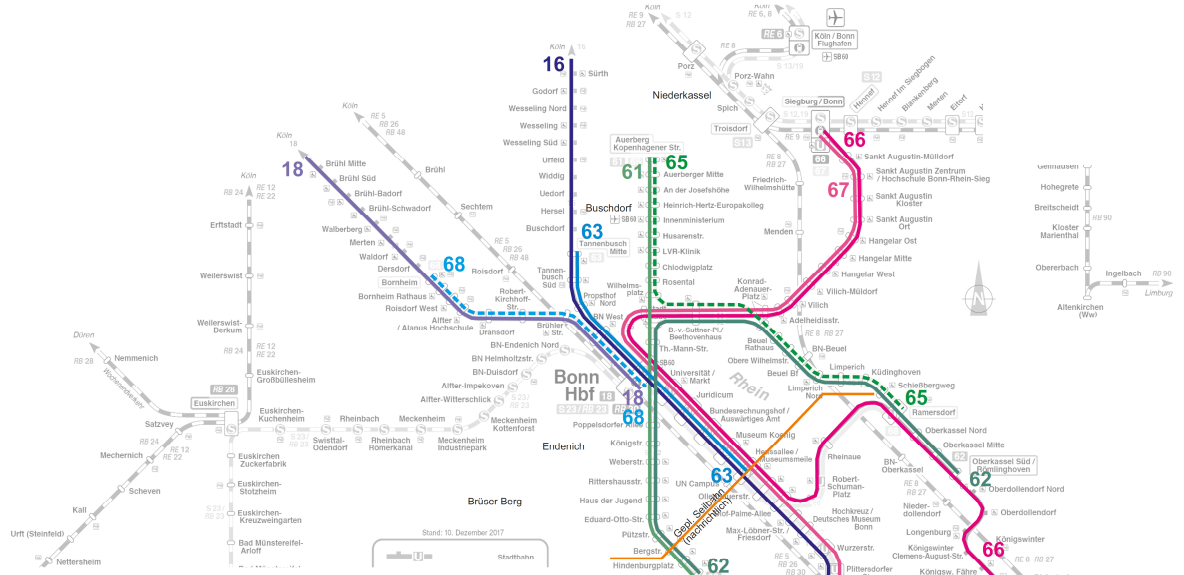
Stand: 6/2019
✓ barrierefrei
x nicht barrierefrei
(€) kostenpflichtige Parkmöglichkeit

Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen

Mit Beschluss des Bonner Hauptausschusses am 05.11.2013 und des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises vom 11.10.2013 wurden die Verwaltungen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises beauftragt, gemeinsam und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen SWB, SSB und KVB ein Konzept zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des regionalen Stadtbahnnetzes zu erarbeiten. Auf dieser Grundlage wurde die Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn Bonn/Rhein-Sieg" gebildet, bestehend aus den Aufgabenträgern Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Köln, Stadt Bonn, Stadt Wesseling und Stadt Brühl, den Verkehrsunternehmen KVB und SWBV/SSB. Der Schwerpunkt der Arbeit lag zunächst auf der

Erstellung von Struktur- und Fahrgastprognosen für die Region Bonn/Rhein-Sieg auf Basis der Landesprognosen von IT.NRW. Diese wurden dann ins Verhältnis zu den angebotenen Kapazitäten gesetzt und der Handlungsbedarf abgeleitet. Ergebnisse der AG wurden in der gemeinsamen Sitzung der Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 19.04.2018 präsentiert. Auf dieser Grundlage hat der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises am 20.06.2018 kurzfristige Maßnahmen in Königswinter und Bornheim beschlossen (Linien 16, 18, 66), die im Dezember 2018 bzw. August 2019 umgesetzt wurden.

Für die mittelfristige Zukunft hat der Kreistag am 08.10.2019 das „Zielnetz 2023" beschlossen. Dieses beinhaltet nach der Beschaffung der notwendigen zusätzlichen Fahrzeuge Taktverdichtungen im Gesamtnetz Bonn/Rhein-Sieg. Insbesondere soll zwischen Bonn und Siegburg ein 5-Minuten-Takt eingerichtet werden.



Angebot in der Hauptverkehrszeit und Fahrzeugbedarf (Veränderungen zum Bestand in rot):

Linie	Linienweg	Takt HVZ	Umläufe	Traktion	Fahrzeugbedarf (ohne Res.)
16	(Köln -) Wesseling - Bad Godesberg	10	8	2	16
18	(Köln -) Bornheim - Bonn Hbf	20	3	2	6
63	Tannenbusch - Heussallee	10	4	2	8
66	Siegburg - Bad Honnef	20	7	2	14
66	Siegburg - Königswinter	20	6	2	12
67	Siegburg - Bad Godesberg	10	10	2	20
68	Bornheim - Bonn Hbf	4 Fahrtenpaare	2	2	4
Summe			40		80
Differenz zum Bestand			**9**		**18**

Abbildung 15: Zielnetz Stadtbahn 2023

Streckenneubaumaßnahmen finden im Stadtbahnnetz auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises derzeit nicht statt. Der Kreistag hat am 13.10.2015 gleichlautend zur Beschlussfassung der Stadt Bonn folgende den Rhein-Sieg-Kreis betreffende Stadtbahnmaßnahmen für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW angemeldet:

- Stadtbahn-Neubaustrecke Bonn – Niederkassel – Köln (vgl. Kapitel 7.8.6)
- Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Linie 18 zwischen Brühl und Bonn
- Beschleunigung/Kapazitätserhöhung der Stadtbahnlinie 66

Das Stadtbahnprojekt Niederkassel ist nach vorliegender Nutzen-Kosten-Untersuchung volkswirtschaftlich sinnvoll (NKI 1,5) und befindet sich im Status der Vorplanung. Für den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Linie 18 wurde im Sommer 2019 eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Beide Projekte werden federführend vom Rhein-Sieg-Kreis in enger Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen betreut. Beschleunigungsmaßnahmen der Stadtbahnlinie 66 betreffen den Streckenabschnitt in der Stadt Bonn.

3.4. Bus

3.4.1. Linien und Konzessionen

Das Busnetz im Rhein-Sieg-Kreis ist in zwei Linienbündel beiderseits des Rheins unterteilt. Das rechtsrheinische Bündel wird durch die kreiseigene Tochtergesellschaft Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) betrieben. Linksrheinisch übernimmt diese Aufgabe die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), an welcher der Kreis mittelbar ebenfalls Anteile hält.

Die RSVG wurde per Kreistagsbeschluss vom 17.10.2013 im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur Durchführung öffentlicher Personenverkehrsleistungen auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises mit Wirksamkeit ab 01.01.2017 für 10 Jahre betraut.

Die RVK wurde per Kreistagsbeschluss vom 26.09.2016 die RVK mit Wirkung zum 12.12.2016 für die Dauer von 10 Jahren mit den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag bezeichneten Verkehrsdiensten betraut, die den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen. Da aufgrund der derzeit anhängigen vergaberechtlichen Nachprüfverfahren die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht abschließend vorgenommen werden konnte, wurde die RVK über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag übergangsweise im Wege der Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) NR. 1370/20017 mit der Erbringung der Busverkehrsdienste bis Dezember 2018 betraut, ab dem 09.12.2018 wurde der RVK eine Übergangsbetrauung gewährt.

Zu diesen beiden Linienbündeln kommen einbrechende Linien anderer Verkehrsunternehmen. Am 1. Januar 2020 verfügten folgende weitere Verkehrsunternehmen über Konzessionen für Buslinienverkehre gemäß §42 PBefG auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises:

- Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV)
- DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH (DB)
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG (OVAG)
- Marenbach Touristik GmbH & Co KG (Teil der Oettershagen GmbH)
- Martin Becker GmbH & Co KG (MB)

Die grenzüberschreitenden Buslinien zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis sind auf der rechten Rheinseite weitestgehend 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. Im Gegenzug strahlen die drei Bonner Stadtbuslinien 604, 633 und 680 der SWBV in den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis aus. Diese Linien sind wiederum alleinige SWBV-Konzessionen, ihre Betriebsleistung fließt in den Naturalausgleich mit der RSVG ein.

Die OVAG besitzt die Konzessionen für vier grenzüberschreitende Linien zwischen dem rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und dem Oberbergischen Kreis. Dafür errichtet der Rhein-Sieg-Kreis eine Ausgleichszahlung an den Oberbergischen Kreis. Umgekehrt erhält der Rhein-Sieg-Kreis vom Oberbergischen Kreis eine Ausgleichszahlung für die grenzüberschreitende RSVG-Linie 530 sowie vom Rheinisch-Bergischen Kreis für die RSVG-Linien 556, 557 und 575.

Die Konzessionen der Linien 522, 539, 562, 564 und 565 sind an der Landesgrenze geteilt. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist die RSVG zuständig, in Rheinland-Pfalz die Firma Martin Becker. Mit Ausnahme der Linie 565 sind alle Fahrten an grenznahen Haltestellen gebrochen. Einen ähnlichen Sonderfall stellen die RSVG-Linien SB55 und 550 dar. Diese gehen an der Grenze zur Stadt Köln auf Konzessionen der KVB über. Hier verkehren alle Fahrten durchlaufend, die Liniennummern wechseln jedoch zu 164 und 163.

Aus Rheinland-Pfalz brechen weitere Linien der Firmen DB Regio Bus Rhein-Mosel, Marenbach und Martin Becker in den Rhein-Sieg-Kreis ein. Diese Linien dienen i.A. der Anbindung von Orten in Rheinland-Pfalz an Verknüpfungspunkte im Rhein-Sieg-Kreis. Sie werden vom Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) geplant und verkehren ohne Ausgleichzahlung des Rhein-Sieg-Kreises.

Einzelne Linien im Rhein-Sieg-Kreis befinden sich in der Alleinzuständigkeit benachbarter Aufgabenträger, da sie das Kreisgebiet nur auf kurzen Abschnitten berühren und/oder für den ÖPNV innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises keine Bedeutung besitzen.

Angaben zu allen im Kreisgebiet verkehrenden Buslinien zum Fahrplanstand Januar 2020 finden sich in Tabelle 10 bis Tabelle 14.

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
SB55 164	Bonn – Langel Langel – Wahn	Stadt Köln	RSVG / SWBV KVB	31.12.2026
SB56	Siegburg – Marienfeld		RSVG	31.12.2026
501	Siegburg – Lülsdorf		RSVG	31.12.2026
502	Brückberg – Wolsdorf		RSVG	31.12.2026
503	Siegburg – Sieglar		RSVG	31.12.2026
504	Spich – Lülsdorf		RSVG	31.12.2026
505	Spich – Wahn	Stadt Köln	RSVG	31.12.2026
506	Lohmar – Sieglar		RSVG	31.12.2026
507	Troisdorf – Junkersring		RSVG	31.12.2026
508	Camp Spich – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2026
509	Zange – Nordfriedhof		RSVG	31.12.2026
510	Siegburg – Kaldauen – Hennef		RSVG	31.12.2026
511	Siegburg – Schneffelrath		RSVG	31.12.2026
512	Siegburg – Ittenbach		RSVG	31.12.2026
513	Siegburg – Oberpleis		RSVG	31.12.2026
516	Vilich-Müldorf – Hennef	Stadt Bonn	RSVG	31.12.2026
517	Hangelar – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2026
518	Hangelar – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2026
520	Oberpleis – Niederdollendorf		RSVG	31.12.2026
521	Oberpleis – Königswinter		RSVG	31.12.2026
522	Hennef – Uckerath		RSVG	31.12.2026
524	Hennef – Uckerath		RSVG	15.12.2026
525	Hennef – Oberpleis		RSVG	31.12.2026
527	Siegburg – Buisdorf – Hennef		RSVG	31.12.2026
529	Hennef – Bonn	Stadt Bonn	RSVG	31.12.2026
530	Hennef – Waldbröl	Oberbergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
531	Hennef – Ruppichteroth		RSVG	31.12.2026
532	Hennef – Bödingen – Hennef		RSVG	31.12.2026
533	Eitorf – Rankenhohn – Eitorf		RSVG	31.12.2026
535	Oberpleis – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2026
536	Oberpleis – Sassenberg		RSVG	31.12.2026
537	Oberpleis – Bonn	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2026
539	Oberpleis – Sassenberg		RSVG	31.12.2026
540	Bonn – Sankt Augustin	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2026
541	Oberpleis – Königswinter	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2026
550 163	Bonn – Libur Libur – Wahn	Stadt Bonn Stadt Köln	RSVG / SWBV KVB	31.12.2026
551	Bonn – Troisdorf	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2026
552	Sieglar – Bonn-Nord	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2026
553	Lohmar – Neuhonrath		RSVG	31.12.2026
554	Lohmar – Heide		RSVG	31.12.2026
555	Siegburg – Pohlhausen		RSVG	31.12.2026
556	Siegburg – Rösrath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
557	Siegburg – Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
558	Lohmar – Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
559	Lohmar – Neuhonrath		RSVG	31.12.2026
560	Bad Honnef – Oberpleis		RSVG	31.12.2026
562	Bad Honnef – Windhagen	Landkreis Neuwied	RSVG	31.01.2026
564	Eitorf – Obereip		RSVG	31.12.2026
565	Bad Honnef – Linz	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	18.07.2021

566	Rhöndorf – Selhof		RSVG	31.12.2026
570	Eitorf – Uckerath		RSVG	15.12.2026
571	Eitorf – Rodder		RSVG	31.12.2026
572	Herchen – Leuscheid		RSVG	31.12.2026
573	Eitorf – Mühleip		RSVG	31.12.2026
575	Much – Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
576	Siegburg – Seelscheid – Much		RSVG	31.12.2026
577	Siegburg – Neunkirchen – Much		RSVG	31.12.2026
578	Hennef – Neunkirchen		RSVG	31.12.2026
579	Eitorf – Rosbach		RSVG	31.12.2026
590	Schulverkehr Lohmar		RSVG	31.12.2026
592	Schulverkehr Hennef		RSVG	31.12.2026
593	Schulverkehr Neunk.-Seelscheid		RSVG	31.12.2026
598	Schulverkehr Königswinter		RSVG	31.12.2026
599	Schulverkehr Sankt Augustin		RSVG	31.12.2026
640	Bonn – Siegburg	Stadt Bonn	SWBV / RSVG	14.12.2026

Tabelle 9: Buslinien des ÖDA an die RSVG inkl. Gemeinschaftslinien

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
740	Rheinbach – Hilberath		RVK	11.12.2020
741	Rheinbach – Wald	Kreis Euskirchen	RVK	11.12.2020
745	Walberberg – Waldorf		RVK	11.12.2020
747	Rheinbach – Odendorf		RVK	11.12.2020
749	Rheinbach – Meckenheim		RVK	11.12.2020
750	Meckenheim – Lüftelberg		RVK	11.12.2020
751	Schulverkehr Swisttal		RVK	11.12.2020
752	Schulverkehr Rheinbach		RVK	11.12.2020
753	Schulverkehr Bornheim	Stadt Wesseling	RVK	11.12.2020
800	Bonn – Rheinbach	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
802	Euskirchen – Rheinbach	Kreis Euskirchen	RVK	11.12.2020
806	Euskirchen – Heimerzheim	Kreis Euskirchen	RVK	11.12.2020
812	Hardthöhe – Volmershoven	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
813	Rheinbacher Stadthüpfer		RVK	11.12.2020
817	Tannenbusch – Rheinbach	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
818	Hersel – Sechtem	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
843	Alfter – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
845	Bonn – Heimerzheim	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
855	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
856	Bad Godesberg – Oedingen	Stadt Bonn, LK Ahrweiler	RVK	11.12.2020
857	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
858	Meckenheim – Industriepark		RVK	11.12.2020
859	Industriepark – Lüftelberg		RVK	11.12.2020
880	Berkum – Züllighoven		RVK	11.12.2020
881	Berkum – Pech		RVK	11.12.2020
882	Roisdorf – Alfter		RVK	11.12.2020
883	Roisdorf – Endenich	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
N89	Nachtbus Bonn – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	11.12.2020
984	Straßfeld – Weilerswist	Kreis Euskirchen, Rh-Erft-Kreis	RVK	11.12.2020
986	Heimerzheim – Weilerswist	Kreis Euskirchen	RVK	11.12.2020

Tabelle 10: Buslinien des ÖDA an die RVK

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
319	Much – Ründeroth	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2020
342	Waldbröl – Schladern	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2021
343	Waldbröl – Leuscheid	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2021
344	Waldbröl – Rosbach	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2020

Tabelle 11: einbrechende Buslinien der OVAG

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
604	Hersel – Ückesdorf	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023
633	Duisdorf – Sechtem	Stadt Bonn	SWBV	12.12.2020
635	Ramersdorf – Hangelar Ost	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023
636	Beuel – Hangelar Ost	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023
641	Schulverkehr Bonn	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023
680	Lessenich – Gielsdorf	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023
N8	Bonn – Dollendorf – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023
N9	Bonn – Alfter – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023

Tabelle 12: einbrechende Buslinien der SWBV

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
441	Hoffnungsthal – Durbusch	Rheinisch-Bergischer Kreis	RVK	11.12.2020
722	Sechtem – Wesseling	Stadt Wesseling	RVK	11.12.2020
SB60	Bonn Hbf – Flughafen Köln/Bonn	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023

Hinweis: Die Linie SB60 durchfährt den Rhein-Sieg-Kreis ohne Halt

Tabelle 13: VRS-Buslinien mit Alleinzuständigkeit benachbarter Aufgabenträger

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
250	Uckerath – Altenkirchen	LK Altenkirchen	MB	11.12.2027
260	Hamm – Au – Forst	LK Altenkirchen	Marenbach	14.12.2029
282	Au – Roth	LK Altenkirchen	MB	12.12.2026
284	Au – Breitscheid	LK Altenkirchen	MB	12.12.2026
285	Altenkirchen – Au – Hamm	LK Altenkirchen	MB	12.12.2026
286	Imhausen – Hamm	LK Altenkirchen	MB	12.12.2026
288	Au – Marienthal	LK Altenkirchen	Marenbach	14.12.2029
522	Uckerath – Asbach	LK Neuwied	MB	01.06.2020
539	Sassenberg – Asbach	LK Neuwied	MB	01.06.2020
564	Obereip – Asbach	LK Neuwied	MB	01.06.2020
840	Rheinbach – Ahrbrück	LK Ahrweiler	DB	30.06.2028
841	Remagen – Ringen	LK Ahrweiler	DB	30.06.2028
844	Rheinbach – Altenburg	LK Ahrweiler	DB	30.06.2028
847	Krälingen – Ringen	LK Ahrweiler	DB	30.06.2028
848	Meckenheim – Ringen	LK Ahrweiler	DB	30.06.2028
849	Rheinbach – Bad Neuenahr	LK Ahrweiler	DB	30.06.2028
933	Herchen – Rettersen	LK Altenkirchen	Marenbach	14.12.2029
934	Au – Altenkirchen	LK Altenkirchen	Marenbach	14.12.2029

Tabelle 14: einbrechende VRM-Buslinien aus Rheinland-Pfalz

3.4.2. Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der vom Rhein-Sieg-Kreis finanzierten Buslinien im Kreisgebiet, d.h. ohne die einbrechenden VRM-Linien, betrug nach Vorabschätzung 2019 insgesamt knapp 17 Millionen Wagenkilometer. Tabelle 15 enthält eine Aufschlüsselung nach Kommunen.

Stadt / Gemeinde	2010	2011/12	2013/14	2015/16	2017/18	2019/20
Alfter	467.959	426.616	428.665	428.153	535.369	533.110
Bad Honnef	326.869	351.429	351.384	344.126	442.228	487.153
Bornheim	481.645	391.687	404.835	405.960	613.583	689.854
Eitorf	224.270	327.291	350.408	375.417	380.342	375.791
Hennef	1.541.500	1.581.608	1.638.683	1.591.872	1.670.558	1.743.915
Königswinter	1.265.075	1.301.957	1.420.383	1.406.002	1.444.594	1.595.759
Lohmar	550.129	593.006	614.425	615.581	773.747	1.224.265
Meckenheim	587.197	520.234	525.574	535.262	743.145	777.837
Much	272.357	296.892	306.679	303.861	315.795	335.393
Neunkirchen-Seelscheid	307.394	278.824	313.379	316.731	327.079	371.896
Niederkassel	1.086.587	1.137.591	1.174.875	1.157.798	1.235.427	1.361.235
Rheinbach	353.482	280.959	290.511	332.265	625.677	590.768
Ruppichteroth	298.233	315.477	338.033	364.724	367.830	363.380
Sankt Augustin	1.168.131	1.174.178	1.150.285	1.250.019	1.273.044	1.225.408
Siegburg	1.248.931	1.326.281	1.309.412	1.335.106	1.365.048	1.479.660
Swisttal	442.447	404.260	402.831	416.767	585.959	548.898
Troisdorf	1.702.627	1.757.929	1.767.118	2.076.922	2.212.029	2.194.962
Wachtberg	507.396	383.266	392.435	390.266	543.202	610.809
Windeck	276.482	356.244	323.829	353.135	444.613	445.295
Insgesamt	**13.108.711**	**13.205.729**	**13.503.744**	**13.999.967**	**15.899.269**	**16.955.388**

Ansätze gemäß Haushaltsplan
Quelle: Haushaltspläne des Rhein-Sieg-Kreises
Werte 2015/16 für Troisdorf und Siegburg korrigiert
Zuwachs 2017/18 durch Einbeziehung AST, Schulverkehr Lohmar und Übernahme der AWV-Linien durch die RVK

Tabelle 15: Betriebsleistung Bus

Im Rhein-Sieg-Kreis existieren insgesamt ca. 2.200 Bushaltestellen (Masten). Eine detaillierte Aufstellung findet sich in Anhang C.

3.4.3. TaxiBus

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

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

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

Eine Übersicht aller Linien zum Fahrplanstand 2020 findet sich in Tabelle 16. Die Konzessionslaufzeiten sind den Tabellen in Kapitel 3.4 zu entnehmen.

Linie	Betriebszeiten des TaxiBus-Einsatzes	Konzessionär
342	Wochenende	OVAG
343	alle Verkehrszeiten außer HVZ	OVAG
344	alle Verkehrszeiten außer HVZ	OVAG
502	sonntags	RSVG
504	abends	RSVG
505	samstags	RSVG
509	samstagnachmittags, sonntags, früher Abend	RSVG
511	samstagnachmittags, sonntags, abends	RSVG
518	alle Verkehrszeiten außer Schulfahrten	RSVG
533	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
541	Wochenende, abends	RSVG
564	Wochenende	RSVG
570	Wochenende, früher Abend	RSVG
571	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
572	Wochenende	RSVG
573	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
579	sonntags	RSVG
SB56	vormittags, sonntags	RSVG
636	abends, sonntagmorgens	SWBV
680	sonntags	SWBV
722	alle Verkehrszeiten	RVK
740	Wochenende, abends	RVK
741	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
747	Wochenende	RVK
749	sonntags, abends	RVK
750	alle Verkehrszeiten außer Schulfahrten	RVK
812	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
817	sonntags	RVK
818	sonntags	RVK
843	sonntags, abends	RVK
859	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
880	alle Verkehrszeiten	RVK
883	alle Verkehrszeiten	RVK

Tabelle 16: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus

3.5. Anrufsammeltaxi (AST)

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

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

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

Stand Januar 2020 gibt es AST-Verkehre in Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Lohmar, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Rheinbach, Ruppichteroth und Windeck (vgl. Tabelle 17). Andere Verkehre wurden seit 2009 sukzessive auf Bus- und TaxiBus-Bedienung umgestellt.

Linie	Kommune	grenzüberschreitende Verbindungen	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
580	Lohmar	--	RSVG	31.12.2026
581	Ruppichteroth	Hennef	RSVG	31.12.2026
582	Hennef	--	RSVG	31.12.2026
583	Neunkirchen-Seelscheid	--	RSVG	31.12.2026
584	Much	--	RSVG	31.12.2026
586	Bad Honnef	Rheinbreitbach Vettelschoß Sankt Katharinen Königswinter	RSVG	31.12.2026
587	Windeck	--	RSVG	31.12.2026
790	Bornheim	--	RVK	11.12.2020
884	Rheinbach	--	RVK	11.12.2020

Tabelle 17: AST-Verkehre

3.6. Bürgerbus

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

Jeder Bürgerbusbetrieb in NRW stützt sich auf vier Säulen:

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

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

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

Land NRW: Fördert die (Erst-)Anschaffung des Fahrzeuges mit einem Festbetrag von 41.000 €, dieser erhöht sich abhängig vom Grad der Barrierefreiheit sowie der Antriebsart auf bis zu 72.000 €. Daneben gewährt das Land dem Bürgerbusverein eine jährliche Organisationspauschale in Höhe von 6.500 €. Soweit in dem jeweiligen Bürgerbusprojekt der Regionaltarif und der landesweite Tarif (NRW-Tarif) angewendet oder zumindest anerkannt wird, erhöhen sich die Fördersummen weiter.

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es zum Stichtag 1. Januar 2020 Bürgerbusse in Lohmar, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth und Windeck. Alle Bürgerbuskonzessionen hält die RSVG.

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

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

3.7. 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. Im Binnenverkehr gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), Ausnahme ist die VRS-Linie 856.
- Landkreis Neuwied und Landkreis Altenkirchen: Auf ausgewählten grenzüberschreitenden Linien ist der VRS-Tarif ohne Einschränkung gültig, dies betrifft insbesondere die Linien des SPNV (Rechte Rheinstrecke bis Engers, Siegstrecke bis Niederschelden Nord, Oberwesterwaldbahn bis Ingelbach) sowie die aus dem Rhein-Sieg-Kreis ausbrechenden Buslinien. Ansonsten gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM).

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

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

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

4. Finanzrahmen

4.1. Übersicht

4.1.1. Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV

Gemäß Haushaltsplan 2019/20 sieht der Rhein-Sieg-Kreis für ÖPNV-Leistungen im Jahr 2020 Ausgleichszahlungen in Höhe von 37,7 Mio € vor. Die tatsächlich abgerechneten Aufwendungen der Vorjahre finden sich in Tabelle 18.

Jahr	RSVG	RVK	SSB	KVB	OVAG	AST	gesamt
2010	6.900	4.000	4.400	2.500	90	280	18.170
2011	6.800	4.000	3.700	2.450	90	290	17.330
2012	6.200	4.000	4.000	2.300	90	300	16.890
2013	6.400	4.100	4.200	2.400	90	320	17.510
2014	10.300	4.400	4.300	1.600	110	270	20.980
2015	11.700	4.400	4.400	2.000	130	270	22.900
2016	10.400	7.300	5.000	2.000	140	280	25.120
2017	14.900	7.160	4.800	2.000	110	--	28.970
2018	15.500	6.900	5.050	2.220	130	--	29.800
2019	20.280	7.570	5.000	2.450	140	--	35.440
2020	20.220	9.890	5.000	2.450	150	--	37.710

Verlustausgleich RSVG bis einschließlich 2014 nach Berücksichtigung RWE-Dividende
AST seit 2017 in den Ansätzen der RSVG und RVK enthalten
Alle Angaben in Tsd. Euro
Werte bis 2018: tatsächliche Aufwendungen, Werte 2019/20: Haushaltsansätze

Tabelle 18: Ausgleichszahlungen

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. Selbiges gilt ab dem Haushaltsjahr 2017 auch für die AST-Verkehre.

Bei der Stadtbahn erfolgt die Umlegung zu jeweils 50% über die allgemeine Kreisumlage und die Sonderumlage. Um das größere Platzangebot des Stadtbahnverkehrs in der Abrechnung mit den Kommunen zu berücksichtigen, kommt nach dem geltenden Berechnungsschlüssel zur ÖPNV-Finanzierung ein Korrekturfaktor von 2,5 zur Anwendung. 1 km Wagenkilometerleistung Stadtbahn entsprechen danach 2,5 km Wagenkilometerleistung Bus. Durch den Ansatz der Wagen- und nicht der Fahrplankilometerleistung wird dabei der Einsatz von Doppeltraktionen im Stadtbahnverkehr berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.3.1). Liegt der sich daraus ergebende durchschnittliche Kilometerpreis bei der Stadtbahn höher als beim Busverkehr, wird der Differenzbetrag nur über die allgemeine Kreisumlage und nicht mehr über die Sonderumlage finanziert (sog. „schienenbedingte Mehrkosten"). Diese Situation trifft jedoch seit vielen Jahren nicht mehr zu (vgl. Kapitel 4.1.4).

4.1.3. Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen

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

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

Der Rhein-Sieg-Kreis und die SWBV tragen als Gesellschafter der „SSB Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH" deren Ergebnis. Die Aufteilung erfolgt entsprechend dem Anteil der in der jeweiligen Gebietskörperschaft gefahrenen Platzkilometer. Auf den Rhein-Sieg-Kreis entfällt derzeit ein Anteil von ca. 56%.

Auf Grundlage der Zweckverbandssatzung des VRS gibt es folgende interlokale Vereinbarungen zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und benachbarten Aufgabenträgern zur Abrechnung ein- und ausbrechender Linien:

- Stadt Köln: Stadtbahnbetriebsleistung der KVB im Kreisgebiet
- Oberbergischer Kreis: Busbetriebsleistung der OVAG im Kreisgebiet sowie der RSVG im Oberbergischen Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis: Busbetriebsleistung der RSVG im Rheinisch-Bergischen Kreis
- Ortsgemeinden Rheinbreitbach, Vettelschoß, Windhagen und Sankt Katharinen: AST-Betriebsleistung der RSVG in den jeweiligen Gemeindegebieten

4.1.4. Ausgleichzahlungen nach Kilometerleistung und Verkehrsmitteln

Über alle Verkehrsunternehmen gemittelt wendet der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2019 pro Fahrplankilometer Stadtbahn (Doppelzug) 5,38 € und pro Fahrplankilometer Bus inklusive abgerufener TaxiBus- und AST-Betriebsleistung 1,65 € auf. Bei einem Vergleich zwischen Bus und Stadtbahn sind jedoch die wesentlich voneinander abweichenden Platzkapazitäten der Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Pro Standardlinienbus lässt sich ein Durchschnittswert von 70 Plätzen angeben, ein Stadtbahn-Doppelzug fasst jedoch bis zu 360 Personen. Aus diesem Grund ist der Personalwirkungsgrad des Stadtbahnverkehrs erheblich höher als der des Busverkehrs. Der Platzkilometer Stadtbahn kostet trotz der Infrastrukturkosten für die Schienenwege mit 0,0149 € deutlich weniger als der Platzkilometer Bus mit 0,0236 €. Beim vorliegenden hohen Fahrgastaufkommen auf den Stadtbahnlinien ist der Schienenverkehr wirtschaftlicher als ein vergleichbarer Busbetrieb.

Im Vergleich zum Bezugsjahr 2003 des zweiten Nahverkehrsplans haben sich die Tendenzen der Verkehrsmittel bis 2019 unterschiedlich entwickelt. Im Stadtbahnverkehr hat sich der Kostendeckungsgrad erhöht, so dass die absolute Kostenunterdeckung trotz allgemeiner Preissteigerung und zwischenzeitlich verbessertem Angebot reduziert werden konnte. Im Busbereich stiegen die durchschnittlichen Kilometerkosten dagegen an.

4.2. Landesmittel

4.2.1. Gesetzliche Grundlagen

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

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

4.2.2. ÖPNV-Pauschale

Gemäß §11 Absatz 2 ÖPNVG NRW gewährt das Land NRW den ÖPNV-Aufgabenträgern aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 130 Millionen EUR. Mindestens 80% der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30% der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Die

übrigen 20% sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Seit dem 1. Januar 2020 beträgt der Anteil des Rhein-Sieg-Kreises an den Landesmitteln rund 3,204 Mio. € pro Jahr.

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

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

4.2.3. Ausbildungsverkehr-Pauschale

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2011 sind die ÖPNV-Aufgabenträger auch zuständig für die Gewährung von Mitteln aus der Ausbildungsverkehrspauschale, die das Land NRW vorher gemäß §45a PBefG selbst gewährt hat. Das Land stellt den Aufgabenträgern dafür gemäß §11a ÖPNVG eine jährliche Pauschale von 130 Mio. € zur Verfügung. Der Anteil des Rhein-Sieg-Kreises beträgt rund 0,98% bzw. 1,27 Mio. € pro Jahr.

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

Die übrigen 12,5% dürfen zur Finanzierung für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen oder für Maßnahmen verwendet werden, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen. Ebenso dürfen sie hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden.

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

5. Vorgaben zur Angebotsgestaltung

5.1. Differenzierte Bedienung

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

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

5.2. Primärnetz

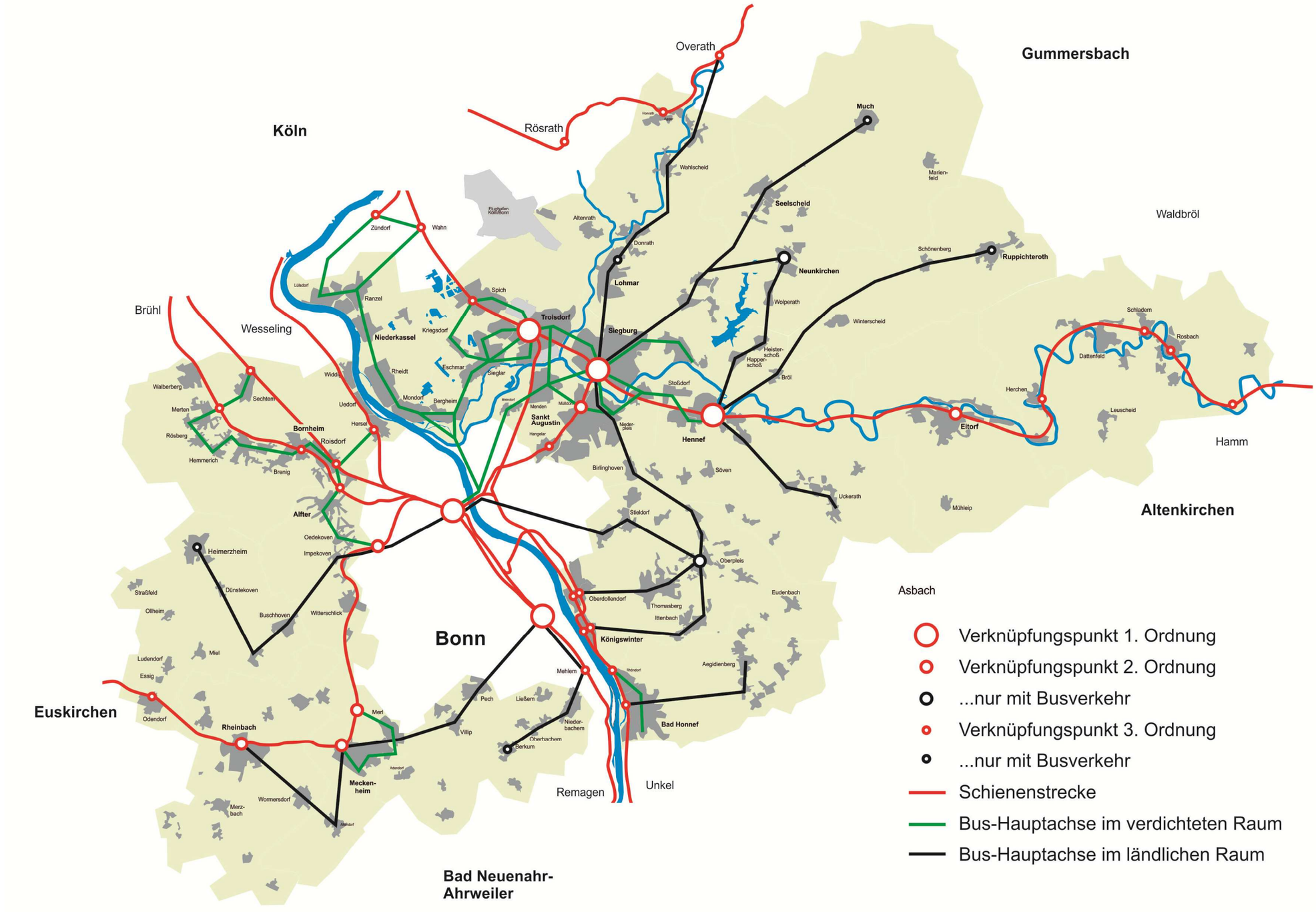
Grundlage des ÖPNV-Systems im Sinne der differenzierten Bedienung ist das Primärnetz, welches die Bedienung der fahrgaststarken Verkehrsrelationen und die Anbindung der wesentlichen Quell- und Zielpunkte sicherstellt. Auf diesem Primärnetz sollen grundsätzlich durch eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung Fahrgastpotenziale besser aktiviert werden. Ebenso sind direkte Linienführungen zur Erzielung konkurrenzfähiger Reisezeiten anzustreben. Einbezogen sind in das Primärnetz alle Gemeindehauptorte und alle sonstigen Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 2.500 Einwohnern. Insgesamt liegen Ortschaften mit zusammen rund 500.000 Einwohnern an den Achsen des Primärnetzes, entsprechend etwa 80% der Kreisbevölkerung. Mit diesem ÖPNV-Grundgerüst werden zudem alle auf die Zentren Siegburg, Bonn und Köln gerichteten Hauptverkehrsachsen abgedeckt. Ebenso sind alle definierten Verknüpfungspunkte an das Primärnetz angebunden (vgl. Kap. 5.6).

Gebildet wird das Primärnetz durch die im Kreisgebiet verkehrenden Schienenstrecken sowie rund 30 Hauptachsen des Busverkehrs (vgl. Tabelle 19 und Abbildung 16). Diese sind wiederum in Hauptachsen in den ländlichen Räumen sowie Hauptachsen im verdichteten Raum aufgeteilt (vgl. Kapitel 2.4.1, wobei die verdichteten Kernräume Meckenheim/Merl sowie entlang der rechten Rheinseite zwischen Bonn-Oberkassel, Königswinter und Bad Honnef ebenfalls dem verdichteten Raum zugeordnet werden). Mit diesem Achsengerüst ist noch keine detaillierte Liniennetzplanung verbunden. Vielmehr werden damit die Korridore festgelegt, die in der Nahverkehrsplanung aufgrund ihrer hohen strukturellen Relevanz eine besondere Wichtigkeit besitzen.

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

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

Tabelle 19: Primärnetz



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 16: Primärnetz

5.3. Erschließung

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

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

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

5.4. Bedienungsstandards

5.4.1. Mindestbedienungsstandards

Im gesamten Kreisgebiet gelten einheitliche Mindestbedienungsstandards:

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

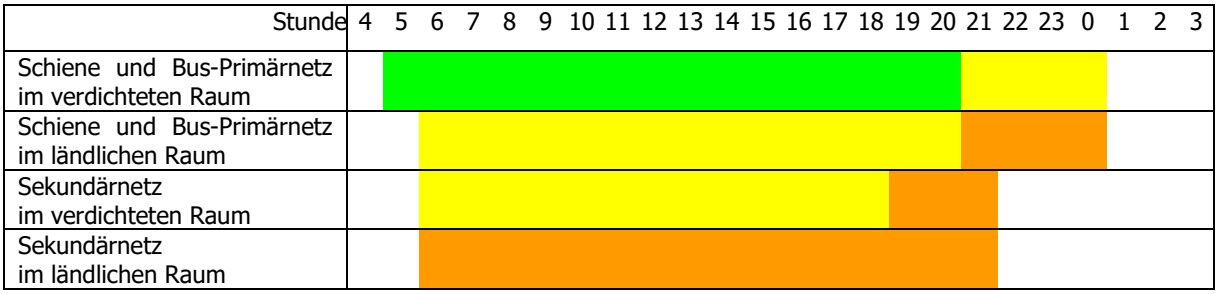
Die Mindestbedienungsstandards können bei folgenden Verkehren reduziert werden:

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

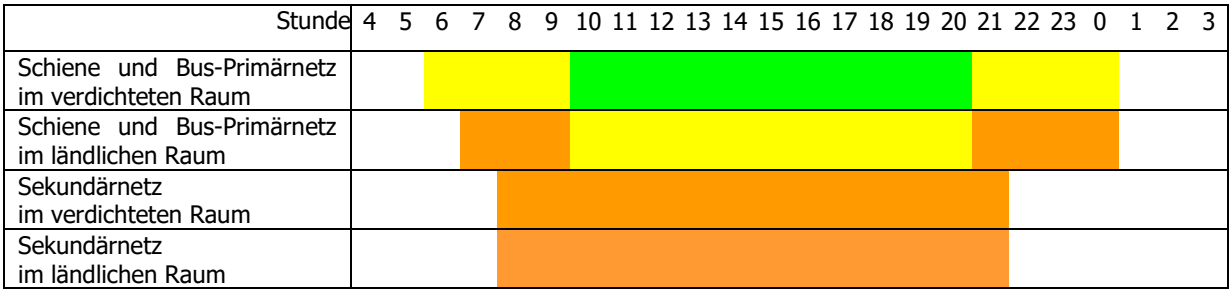
5.4.2. Angestrebte Grundtakte und Bedienzeiten

Abhängig von der Raum- und Siedlungsstruktur werden bei der Planung folgende Angebotsstrukturen angestrebt:

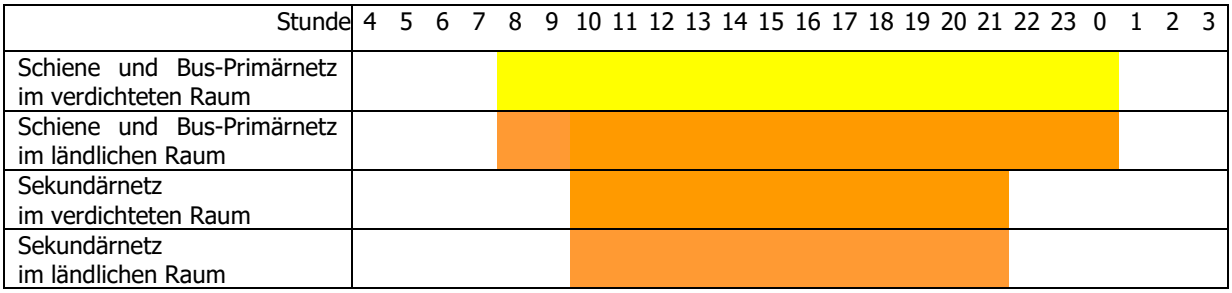
Montag bis Freitag



Samstag



Sonntag



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

Tabelle 20: 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.

Bei der zeitlichen Festlegung von Betriebsbeginn, Betriebsende sowie Taktwechseln soll eine sukzessive Harmonisierung mit den Nahverkehrsplänen des NVR (S-Bahn-Linien) und der Stadt Bonn erfolgen.

Über die genannten Standards hinausgehende Angebote sind bei ausreichender Nachfrage ausdrücklich erwünscht.

5.4.3. Vertaktung

Das Angebot ist zu vertakten. Die Vertaktung orientiert sich dabei grundsätzlich an der Taktsymmetrie des Integralen Taktfahrplans Nordrhein-Westfalen (ITF 2 NRW), um an den Anknüpfungspunkten zum SPNV systematische Anschlussbeziehungen herstellen zu können. Symmetrieminute ist i.A. die Minute 59,5.

Bei Linien, die häufiger als stündlich fahren, bieten sich auf der linken Rheinseite analog zur Voreifelbahn 30- oder 15-Minuten-Takte an. Dagegen sind auf der rechten Rheinseite im verstädterten Bereich analog zum S-Bahn- und Stadtbahnverkehr montags bis samstags 10- und 20-Minuten-Takte sowie sonntags und abends 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 dagegensprechen.

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

Von einer Vertaktung abgesehen wird bei Linien, die ausschließlich dem Schulverkehr dienen (vgl. Kapitel 5.5). Grenzüberschreitende Linien ohne Relevanz für den Verkehr im Rhein-Sieg-Kreis müssen ebenfalls nicht im Taktfahrplan fahren.

5.4.4. Verkehrstageregelungen

Grundsätzlich unterschieden werden folgende Verkehrstage:

- Montag bis Freitag (Schule)
- Montag bis Freitag (Ferien)
- Samstag
- Sonn- und Feiertag

Feiertage sind Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, 3. Oktober, Allerheiligen sowie 1. und 2. Weihnachtstag. An folgenden Tagen gelten Sonderregelungen:

- Rosenmontag: je nach Teilnetz entweder Ferien- oder Samstagsfahrplan
- Heiligabend (24. Dezember): bis ca. 19 Uhr Samstagsfahrplan, anschließend stündlicher Verkehr auf ausgewählten Linien analog zum Nachtverkehr
- Silvester (31. Dezember): Samstagsfahrplan

Bei den AST- und TaxiBus-Verkehren können zu Weihnachten, Silvester und Karneval eingeschränkte Betriebszeiten oder Betriebsruhe festgesetzt werden.

An Schul- und Ferientagen soll der Grundtakt einheitlich sein. Linien und Zusatzfahrten, die ausschließlich dem Schulverkehr dienen, können an sonstigen schulfreien Tagen entfallen.

Spät- und Nachtfahrten, die nicht täglich verkehren, sollen grundsätzlich in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen angeboten werden.

Sonderverkehre bei Veranstaltungen werden individuell abgestimmt.

5.4.5. Planung von TaxiBus-Fahrten

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

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

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

5.4.6. Fortlaufende Angebotsoptimierung

Unabhängig von konkreten Optimierungsprojekten soll das ÖPNV-Netz fortlaufend bedarfsorientiert weiterentwickelt werden. Dies betrifft folgende Handlungsschwerpunkte, die keine Auswirkungen auf die im Nahverkehrsplan festgelegten Vorgaben zur Angebots- und Betriebsqualität haben und damit keine Beschlüsse zur Fortschreibung erfordern:

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

5.5. Schülerbeförderung

Gemäß der Schülerfahrtkostenverordnung NRW (Verordnung zur Durchführung des §97 Abs. 4 Schulgesetz des Landes NRW – SchfkVO) entscheidet der jeweilige Schulträger in eigener Zuständigkeit über die wirtschaftlichste (=kostengünstigste) Art und den jeweiligen Umfang der Schülerbeförderung. In der Regel ist dies die Beförderung im Linienverkehr, sie hat grundsätzlich Vorrang vor anderen Beförderungsarten.

Der Schulträger übernimmt bzw. erstattet die Schülerfahrkosten, ihm obliegt jedoch keine Pflicht zur Beförderung. Dabei hat der Schulträger zu beachten, dass die in der Verordnung festgelegten Zumutbarkeitsgrenzen der Beförderung eingehalten werden:

- Anspruch auf Übernahme der Fahrkosten besteht bei Schulwegen über 2 km in der Primarstufe, über 3,5 km in der Sekundarstufe I und über 5 km in der Sekundarstufe II.
- Der Fußweg zwischen Wohnung und Haltestelle und Haltestelle und Schule darf in der Primarstufe in der Summe nicht mehr als 1 km und in der Sekundarstufe in der Summe nicht mehr als 2 km betragen.
- Der Zeitaufwand für Hin- und Rückweg darf zusammen nicht mehr als insgesamt drei Stunden betragen. Es ist auszuschließen, dass Schülerinnen und Schüler überwiegend vor sechs Uhr die Wohnung verlassen müssen, um die Schule rechtzeitig zum Unterrichtsbeginn zu erreichen.
- Die Wartezeit in der Schule vor und nach dem Unterricht darf an Grundschulen in der Summe nicht mehr als 45 Minuten betragen.

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

Ist die Beförderung im Linienverkehr oder mit Schülerspezialverkehren nicht möglich oder ist die Nutzung dieser Verkehrsmittel für einzelne Schülerinnen und Schüler nicht zumutbar, trägt der Schulträger die Kosten einer Beförderung mit Privatfahrzeugen (Beförderungspflicht der Eltern, Wegstreckenentschädigung des Schulträgers) oder alternativ die Kosten einer Beförderung mit Taxen oder Mietwagen.

Es ist ein grundsätzliches Ziel der Nahverkehrsplanung, den Schülerverkehr in den Linienverkehr zu integrieren. Dadurch wird die Nutzung und Finanzierung des Linienverkehrs gestärkt, was wiederum Spielräume zur Verbesserung des ÖPNV schafft und damit letztendlich auch der Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler zugutekommt (z.B. regelmäßige Verkehre nachmittags anstelle nur einzelner Fahrten; verbesserte Angebote im Freizeitverkehr etc.).

Eine Integration des Schülerverkehrs darf allerdings nicht dazu führen, dass die Belange der anderen Nutzer sowie der Anspruch an ein systematisches und attraktives ÖPNV-Angebot dafür aufgegeben werden. Es besteht kein Anspruch auf die Herstellung jeder gewünschten Schülerverkehrsbedienung, weder in räumlicher noch in zeitlicher Hinsicht. Vor diesem Hintergrund definiert der Rhein-Sieg-Kreis folgende Standards für die Schülerbeförderung, die die o.g. Zumutbarkeitsgrenzen bewusst nicht voll ausreizen:

- Bei Grundschulverkehren soll die Beförderung zur jeweils nächstgelegenen bzw. räumlich zugeordneten Schule umsteigefrei stattfinden. Auf Direktverbindungen zu weiteren Schulen besteht kein Anspruch.
- Bei Verbindungen zu weiterführenden Schulen sind Umstiege ausdrücklich zugelassen. Dies gilt insbesondere für grenzüberschreitende Verkehre. Umsteigefreie Verbindungen sollen bevorzugt zu den Schulen in der jeweiligen Kommune hergestellt werden.
- Grundschulen sollen zur 1./4./5./6. Stunde und weiterführende Schulen zur jeweiligen Hauptanfangs- und Endzeit angebunden werden. Wartezeiten bis 30 Minuten vor Schulbeginn oder nach Schulschluss gelten dabei als zumutbar.

- Die Einrichtung weiterer Fahrten (z.B. zur 2. Unterrichtsstunde, nach der OGS, zu weiteren Unterrichtsendzeiten) ist im Einzelfall auf Grundlage von Fahrgastpotenzial und Betriebsaufwand abzuwägen. Ein Anspruch darauf besteht nicht.

Der Angebotsgestaltung sind folgende Rahmenbedingungen zugrunde zu legen:

- Bei der Festlegung von Unterrichtbeginn- und Unterrichtsende (Stundenraster der Schulen) sind die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen (u.a. durch Schulzeitstaffelung, Abstimmung von Schulzeiten und Taktkonzepten). Gemäß Runderlass des Ministeriums für Schule und Weiterbildung NW vom 05.05.2015 beginnt „der Unterricht in der Zeit zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr. Der Schulträger entwickelt insbesondere in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine abgestimmte Regelung und schlägt Zeiten für den Unterrichtsbeginn vor. Die Schulleiterin oder der Schulleiter folgt bei der Festsetzung des Unterrichtsbeginns den begründeten Vorschlägen des Schulträgers, falls nicht zwingende pädagogische Gründe entgegenstehen. Sie oder er entscheidet nach Beratung in der Schulkonferenz“.
- Schülerverkehre sollen bevorzugt in Linien mit Taktfahrplan eingebunden werden, ggf. mit Zusatzfahrten zu den Schulanfangs- und Endzeiten. Ziele sind eine Bündelung verschiedener Verkehrszwecke zur Ermöglichung insgesamt besserer Angebote sowie die Herstellung regelmäßiger Verbindungen über die o.g. Mindeststandards hinausgehend.
- Linienwege sind daher nach Möglichkeit so zu wählen, dass starke Schülerverkehrsströme ohne Abweichung vom Linienweg bedient werden können, ggf. mit temporärer Verlängerung zu den Schulstandorten von den Linienenden. Darüberhinausgehende Variationen der Linienwege sind unzulässig. Noch bestehende Anomalien werden sukzessive abgebaut.
- Buslinien, die mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren, erhalten grundsätzlich keine Taktsprünge zur Berücksichtigung der Schulzeiten.
- Buslinien, die nur im 60-Minuten-Takt fahren, können in der morgendlichen Hauptverkehrszeit für die Belange des Schülerverkehrs optimierte Fahrplanlagen mit Abweichungen vom Grundtakt erhalten. Nachmittags ist dagegen ein durchgehender Taktverkehr sicherzustellen. Bei ausreichendem Fahrgastpotenzial sind ggf. über den jeweiligen Grundtakt hinausgehende Zusatzfahrten einzurichten.
- Sofern der Schülerverkehr in den normalen Taktfahrplan integriert wird, ist sicherzustellen, dass die entsprechenden Fahrten auch noch ausreichend für andere Fahrgäste aufnahmefähig sind. Sollte dies nicht der Fall sein, sind über den jeweiligen Grundtakt hinausgehende Zusatzfahrten einzurichten.
- Besteht die Möglichkeit einer Einbeziehung in die vertakteten Linien nicht, ist ein Linienverkehr mit alleiniger Abstimmung auf die Belange der Schülerbeförderung („Schulverkehrslinie“) zusätzlich zu den Linien für den „Jedermannverkehr“ einzurichten. Dies führt i.A. dazu, dass nur die o.g. Mindeststandards realisiert werden können, diese dafür aber möglichst „passgenau“ zu den jeweiligen Schulanfangs- und Endzeiten der Schulen.
- Es sind ausreichende Beförderungskapazitäten zur Verfügung zu stellen (vgl. Kapitel 6.2). Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht nicht.
- Vertakteter Linienverkehr und Schulverkehr sollen grundsätzlich dieselben Haltestellen nutzen. Noch vorhandene Abweichungen aus Gründen der Verkehrssicherheit sind im Rahmen des barrierefreien Haltestellenausbaus zu beseitigen.

5.6. 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 Netzknotenpunkte, die mehr im lokalen Kontext stehen. Dies sind dies die Bahnhöfe Eitorf, Meckenheim, Meckenheim Industriepark und Rheinbach, die Stadtbahnstation Sankt Augustin Zentrum sowie die Bushaltestellen Oberpleis Busbahnhof, Neunkirchen Antoniusplatz und Uckerath Alter Zoll. 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 kommen auch Knotenpunkte um die Minuten 15 oder 45 infrage. Ein Rundum-Anschluss schließt nicht aus, dass wichtige Linien gegenüber den zur Verknüpfung notwendigen Fahrten häufiger verkehren können.

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

Benachbarte Verknüpfungspunkte sind direkt miteinander zu verbinden. Ebenso ist eine möglichst hohe Anzahl von Direktverbindungen der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung herzustellen. Alle Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 21 und Abbildung 16 aufgeführt.

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

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

6. Vorgaben zur Betriebsqualität

6.1. Zuständigkeiten

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

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

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

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

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

6.2. Fahrzeugeinsatz

6.2.1. Qualitätsstandards

Seitens der Verkehrsunternehmen sollen die in der folgenden Tabelle 22 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.

Wünschenswert ist eine Übernahme der Standards durch die örtlichen Bürgerbusvereine.

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

Tabelle 22: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal

6.2.2. Auslastung

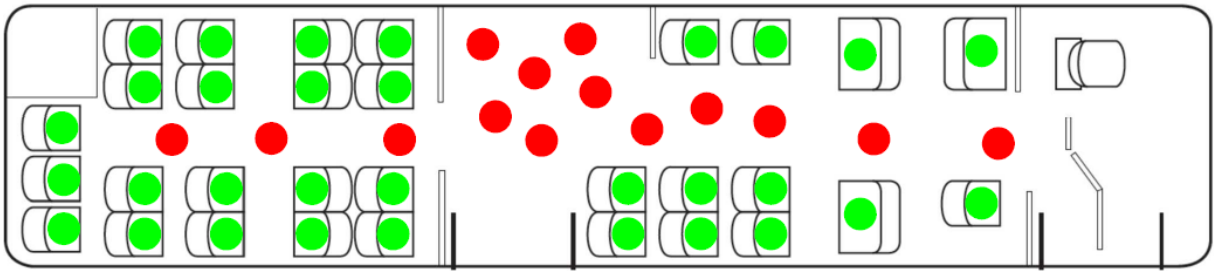
Die Dimensionierung des Angebotes erfolgt entsprechend der Nachfrage (vgl. Tabelle 22). Als zu 100% ausgelastet gelten Fahrzeuge, bei denen alle Sitzplätze und die Stehplätze mit 4 Personen/m² belegt sind. Dies ist nicht zu verwechseln mit dem Fassungsvermögen gemäß Fahrzeugzulassung und führt näherungsweise zu folgenden Fahrzeugkapazitäten:

- Stadtbahn-Doppelzug: 360 Fahrgäste
- Gelenkbus: 100 Fahrgäste
- Standardbus: 70 Fahrgäste

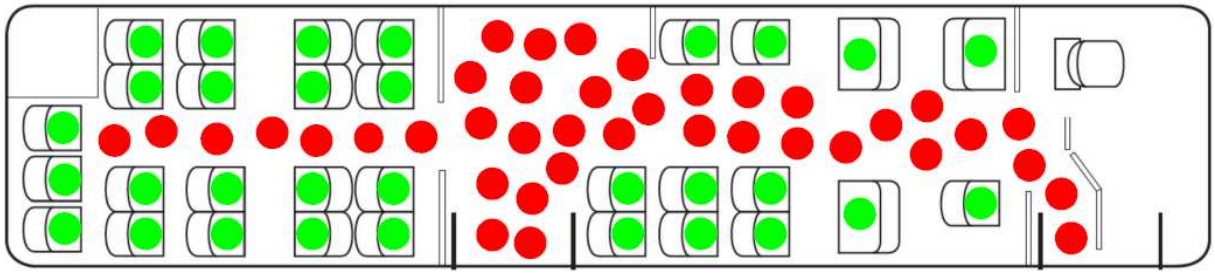
Gemäß einschlägiger Empfehlungen des VDV soll die durchschnittliche Auslastung bei Taktverkehren folgende Werte nicht überschreiten:

- Spitzenstunde in Lastrichtung, gemittelt über alle Fahrten: 65%
- 20-Minuten-Spitze in Lastrichtung, gemittelt über alle Fahrten: 80%

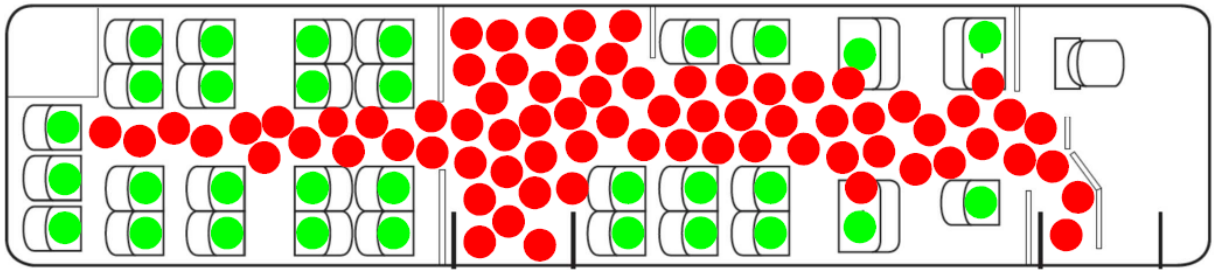
Bei voller Ausschöpfung dieser Durchschnittswerte ist zu erwarten, dass einzelne Fahrten eine tatsächliche Auslastung von 100% erreichen. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund zugestellter Türräume bereits ab einer tatsächlichen Auslastung über 65% Verzögerungen bei der Abfertigung wahrscheinlich sind, insbesondere bei Nutzung derartige Fahrten von Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen. Zur besseren Einschätzung der prozentualen Auslastung ist diese für einen Standardbus in Abbildung 17 grafisch aufbereitet.



65%: 45 Fahrgäste, Grenzwert für akzeptable Betriebs- und Angebotsqualität



100%: 70 Fahrgäste, Gänge und Türräume zugestellt, Abfertigung ggf. verzögert



Fassungsvermögen gemäß Zulassung: 105 Fahrgäste, in der Betriebspraxis nicht akzeptabel

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 17: Darstellung der Grenzwerte für die Auslastung eines Standardbusses

6.2.3. AST- und TaxiBus

Fester Bestandteil des ÖPNV im Kreisgebiet sind das Anruf-Sammeltaxi (AST) sowie der TaxiBus. Diese Verkehre werden auf konzessionierten Linien normalerweise nicht mit Bussen, sondern mit Taxen (Viersitzer oder Großraumtaxen für bis zu acht Fahrgäste) von Subunternehmern durchgeführt. Für diese Verkehre gelten die in Tabelle 22 aufgeführten Standards nicht. Grundlage für die Standards dieser Angebote sind vielmehr die geltenden Zulassungsbestimmungen für das Taxen- bzw. Mietwagengewerbe. Durch die bestehenden Möglichkeiten der individuellen Hilfestellung durch den Fahrer, wie sie im Taxigewerbe üblich ist, sind AST und TaxiBus-Angebote heute schon für viele Nutzer barrierefrei. Allerdings ist ein vollständig barrierefreier ÖPNV dort, wo Taxen zum Einsatz kommen nicht realistisch. So ist die Nutzung der Taxen mit Elektrorollstuhl nicht möglich. Hier gilt es für die Verkehrsunternehmen zu prüfen, ob in diesen Fällen andere geeignete Fahrzeuge, z.B. durch Kooperation mit Behindertenfahrdiensten, zum Einsatz kommen könnten.

6.3. Haltestellen

6.3.1. Ausbaustandards

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

- Fahrbahnrand- oder Kaphaltestellen, Busbuchten nur in begründeten Ausnahmefällen
- Abstimmung der Länge auf spaltfreie Anfahrbarkeit mit 19 m langen Gelenkbussen
- Haltestellenkante mit einer Höhe von 18 cm
- taktiler Leitstreifen parallel zur Haltestellenkante mit Führung bis zur nächsten Querungshilfe und optischer Unterscheidbarkeit von den angrenzenden Bodenbelägen
- Markierung der Position für den Einstieg durch ein Einstiegsfeld
- Breite der Aufstellfläche mindestens 2,50 m
- Durchgangsbreite entlang der gesamten Haltestellenkante mindestens 1,50 m

Bestandteil eines barrierefreien Haltestellenausbaus ist immer auch die Einbindung in das Wegenetz. Insbesondere bei Haltestellen an klassifizierten Straßen ist dabei zu prüfen, ob Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit möglich und sinnvoll sind (z.B. Einrichtung einer Querungshilfe).

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

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

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

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

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

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

Vor dem Ausbau einer Haltestelle ist immer zu prüfen, ob die Haltestelle voraussichtlich langfristig Bestand haben wird oder bei potenziellen Veränderungen des Liniennetzes ggf. wegfallen könnte. Ebenfalls ist zu prüfen, ob die kleinräumige Lage optimiert werden kann (vgl. Kapitel 6.3.2).

6.3.2. Lage

Bei der räumlichen Anordnung von Haltestellen gelten zur Gewährleistung der Fahrgastorientierung und der Erschließungsqualität folgende Grundsätze:

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

6.3.3. Benennung

Bei der Benennung der Haltestellen ist auf eine prägnante Namensgebung mit einheitlicher Systematik zu achten. Dabei ist folgenden Grundsätzen zu folgen:

- Wenn in einem Ort nur eine Haltestelle vorhanden ist, wird die Haltestelle nach dem Ort benannt.
- Wenn in einem Ort mehrere Haltestellen vorhanden sind, wird dem Haltestellenname der Ortsname vorangestellt (ohne dazwischenstehendem Komma).
- „Straße" wird grundsätzlich abgekürzt
- Die Teilhaltestellen von Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn sollen denselben Namen tragen, ggf. ergänzt um den Namenszusatz „(Stadtbahn)", „(S)" bzw. „Bahnhof".
- Die Teilhaltestellen von Zweirichtungshaltestellen, Verzweigungshaltestellen und Haltestellen an Straßenknoten tragen grundsätzlich denselben Namen. Wenn die funktionale Einheit nicht eindeutig erkennbar ist, können Namenszusätze verwendet werden.
- Einrichtungshaltestellenpärchen tragen im Regelfall denselben Namen. Unterschiedliche Namen oder Namenssind dann zu erwägen, wenn die beiden Teilhaltestellen weit voneinander entfernt sind oder die funktionale Einheit nicht eindeutig erkennbar ist.
- Eine Benennung nach nicht mehr vorhandenen Einrichtungen ist zu vermeiden.
- Privatwirtschaftliche Firmenbezeichnungen sind zu vermeiden (Ausnahme: Haltestellensponsoring und Freizeiteinrichtungen).

6.3.4. Ausstattung

Den Verkehrsunternehmen obliegt die Ausrüstung der Haltestellen mit folgender Mindestausstattung:

- Haltestellenschild mit Name der Haltestelle
- Bezeichnung der verkehrenden Linien und deren Richtung
- Aktueller Fahrplan
- Aktuelle Tarifinformation

Darüberhinausgehende Ausstattungselemente obliegen dem Baulastträger, dies sind i.A. die Städte und Gemeinden. Der Rhein-Sieg-Kreis empfiehlt eine Differenzierung nach Fahrgastaufkommen und Funktion der Haltestelle gemäß Tabelle 23.

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkt 3. Ordnung und Stadtbahnhaltestellen	Busverkehr mindestens stündlich und Fahrgastaufkommen pro Tag ≥ 100 (1)	Busverkehr mindestens stündlich und Fahrgastaufkommen pro Tag 50-99 (1)	Busverkehr seltener als stündlich und/oder Fahrgastaufkommen pro Tag < 50 (1)
Fahrgastinformation						
Aktueller Liniennetzplan des Gemeindegebietes	●	●	●	●	●	●
Dynamische Abfahrtanzeige	●	●	●	●		
Akustische Information	●	●	●	●		
Stadtplan	●					
Haltestellenlageplan	●					
Haltestellenmobiliar						
Papierkorb	●	●	●	●	●	
Sitzgelegenheiten (ggf. mit Lehne und Armstützen)	●	●	●	●	●	
überdachte Warteflächen mit Windschutz	●	●	●	●	●	
Beleuchtung (ggf. durch Straßenbeleuchtung)	●	●	●	●	●	
Toilette	●					

(1) Fahrgastaufkommen = ∑ Ein-/Aussteiger in beiden Fahrtrichtungen

Tabelle 23: Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorie

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

6.4. Disposition flexibler Bedienungsformen

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

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

6.5. Pünktlichkeit

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

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

Zur Betriebssteuerung wird ein ITCS-System eingesetzt, aus dem Pünktlichkeitsstatistiken erstellt werden. In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sowie den Vereinbarungen mit den benachbarten Aufgabenträgern wird sichergestellt, dass der Aufgabenträger Zugang zu den Pünktlichkeitsdaten erhält.

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

Es gilt die VRS-weite Mobilitätsgarantie.

6.6. Vertrieb

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

den, die eine Fahrplanauskunft wünschen, ist mindestens für die Zeit von 7.00 bis 24.00 Uhr zu gewährleisten.

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

6.7. Information und Kundenkommunikation

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

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

Folgende Anforderungen an eine barrierefreie Fahrgastinformation werden definiert:

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

Der Rhein-Sieg-Kreis bietet eine Onlineplattform für Kundeneingaben an. Diese ist unter dem Suchwort „ÖPNV-Dialogforum" auf der Homepage www.rhein-sieg-kreis.de abrufbar.

6.8. Dokumentation

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

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

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

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

7. Entwicklungskonzept

7.1. Überblick

Im Vorfeld der erstmaligen Aufstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans wurde das Busnetz im Rhein-Sieg-Kreis neu geordnet, und zwar linksrheinisch sowie im Teilraum Niederkassel zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 sowie rechtsrheinisch 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.

Seit dieser grundlegenden Neuordnung wird das Liniennetz teilraumbezogen weiterentwickelt. Dabei sind folgende größere Projekte hervorzuheben:

- Dezember 2012: Optimierungskonzept Hangelar/Beuel
- Dezember 2014: Buskonzept Troisdorf
- Dezember 2015: Buskonzepte Alfter, Meckenheim und Swisttal (inkl. neue Kleinbuslinien der RVK), Integration der ehemaligen AWV-Linien in das RVK-Netz
- August 2016: Integration des Schülerspezialverkehrs Swisttal in den Linienverkehr
- Dezember 2018: Buskonzept Lohmar
- August 2019: Förderprojekt „Leadcity Bonn", Integration der Schülerspezialverkehre Bornheim und Wachtberg in den Linienverkehr

Mit Blick auf das zur Verfügung stehende finanzielle Budget sowie noch ausstehende Optimierungskonzepte für einige Teilräume konnte die angestrebte Angebotsqualität bislang noch nicht flächendeckend 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.

7.2. Umsetzung der Bedienungsstandards

Das angestrebte Mindestangebot im Stundentakt gemäß Kap. 5.4.1 ist weitgehend realisiert. Es bestehen aber auf einigen Linien noch Angebotsdefizite aufgrund schulzeitenbedingter Taktausreißer sowie fehlender Fahrten in den Tagesrandlagen. Darüber hinaus sind die Grundbedienungsstandards zudem zwar vielfach nominell umgesetzt, jedoch ist das Verkehrsangebot zu Zeiten des Schülerverkehrs voll ausgelastet und damit für andere Fahrgäste nur begrenzt nutzbar. Dies betrifft vor allem die morgendliche Spitzenstunde.

Die angestrebte Bedienungsqualität im Primärnetz gemäß Kap. 5.2 ist auf vielen Achsen realisiert. Einige Angebotsdefizite konnten jedoch mit Blick auf das zur Verfügung stehende Budget bislang noch nicht beseitigt werden. Der Sachstand zum Stichtag 01.01.2020 ist Tabelle 24 bis Tabelle 28 zu entnehmen.

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

- Angebotsverbesserungen sollen vorrangig im Primärnetz erfolgen, da in diesem das Verhältnis zwischen Aufwand und potenziellen Neufahrgästen am besten ist.
- Es gibt erhebliche Angebotsdefizite auf mehreren Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum, insbesondere Hennef – Neunkirchen, Siegburg – Much und Bad Honnef – Aegidienberg.
- Troisdorf: Im Dezember 2014 wurde das neue Busnetz Troisdorf umgesetzt. Dabei konnte ein Großteil vorhergehender Angebotsdefizite abgebaut werden. Noch ausstehend sind eine Ausweitung der Linie 508 auf 20'-Grundtakt, zusätzliche Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten sowie Taktverdichtungen abends und am Wochenende.
- Stadtbahnlinien: Zwischen Bonn und Siegburg ist aufgrund Überschreitung der maximalen Auslastung eine Angebotsverdichtung erforderlich. Der Prozess zur Bestellung der dafür notwendigen Stadtbahnzüge wurde eingeleitet.
- Freizeitverkehr: abends und am Wochenende bestehen auf vielen Achsen des Primärnetzes noch Angebotsdefizite, so dass der ÖPNV seine Potenziale nicht ausschöpfen kann. Ganz besonders betroffen ist der Einkaufsverkehr an Samstagen.

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

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 24: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum

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

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 25: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum

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

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 26: Angebotsqualität Stadtbahn

	Linien	mindestens 20'-Takt Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 20'-Takt Sa bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 4.30	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Duisdorf – Oedekoven – Alfter – Roisdorf – Bornheim	633,843,882	~	x	~	x	✓	✓	✓	✓
Bornheim – Hersel	818	x	x	x	x	x	x	x	x
Bornheim – Merten – Sechtem	633,818	x	x	x	x	~	~	x	x
Industriepark – Merl – Meckenheim	858	~	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Menden – Siegburg	640	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	550,SB55	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Ranzel – Wahn	163	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Lülsdorf – Zündorf – Wahn	164	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Altenforst – Troisdorf	501,503	✓	✓	✓	~	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal	510	✓	~	✓	x	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Buisdorf – Hennef	527	~	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Niederpleis	512,513	✓	x	x	x	x	x	x	~
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin	508	x	x	x	~	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	✓	x	✓	~	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Spich – Sieglar	503	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Oberlar – Rotter See	508,551	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Kriegsdorf	503,551	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar	506	✓	x	x	x	✓	✓	✓	✓
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef	529	x	x	x	x	✓	x	x	✓
Rhöndorf – Bad Honnef Süd	566	x	x	x	x	✓	✓	x	x

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 27: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum

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

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 28: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum

7.3. Umsetzung der Angebotssystematisierung

7.3.1. Vernetzung

Die Qualität der Vernetzung ist im Wesentlichen von kurzen und systematisch wiederkehrenden Anschlüssen an den Verknüpfungspunkten sowie deren Sicherung abhängig. Vorrausetzung dafür sind klare Taktstrukturen, die zudem gemäß ITF NRW annähernd nullsymmetrisch aufgebaut sein müssen, damit Systemanschlüsse jeweils in beiden Richtungen bestehen. Tabelle 29 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: Linien 533 und 579 nur in einer Richtung eingebunden Weiterentwicklungspotenzial: Verkürzung der Übergangszeiten, sobald eine technische Anschlusssicherung möglich ist (derzeit wegen Verspätungsanfälligkeit des SPNV Busabfahrt erst 11 min nach RE9); volle Einbindung der Linien 533 und 579
Hennef Bahnhof	Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit SPNV in beiden Richtungen und den Buslinien 522, 525, 529, 530, 532, 578; Buslinien 516, 524, 531 fahren zeitlich versetzt; Buslinie 527 fährt in dichtem Takt Einschränkungen: Linie 510 nicht eingebunden, Linie 525 aufgrund gleichzeitiger Einbindung in Knoten Oberpleis nur eingeschränkt zur vollen Stunde und ansonsten zur halben Stunde, Linie 531 nur in einer Fahrtrichtung versetzt zur Linie 530, Linie 578 für Übergang zu anderen Buslinien zu knapp, fehlende Fahrten in Tagesrandlage auf vielen Linien Weiterentwicklungspotenzial: Abbau der o.g. Einschränkungen
Meckenheim Bahnhof	Knotensystematik: leicht verzogener 00/30-Knoten mit S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 749, 855, 857 und 858 (nur HVZ) Einschränkungen: -- Weiterentwicklungspotenzial: ganztägiger 15‘-Takt auf der Linie 858
Meckenheim Industriepark	Knotensystematik: Knoten zur vollen und halben Stunde mit der S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 843, 858 und 859 Einschränkungen: -- Weiterentwicklungspotenzial: intensivierte Anbindung Flerzheim und Lüftelberg
Neunkirchen Antoniusplatz	Knotensystematik: Knoten zur halben Stunde mit den Buslinien 577 und 578 Einschränkungen: einzelne schulzeitenbedingte Taktausreißer Weiterentwicklungspotenzial: Verlängerung der Linie 555 von Pohlhausen nach Neunkirchen sowie Aufwertung der Verbindung nach Seelscheid, um einen neuen regionalen Netzknoten in zentraler Lage zu schaffen und die bisherige unbefriedigende Verknüpfungssituation an der Haltestelle Pohlhausen zu ersetzen; bessere Abstimmung zwischen Schul- und Knotenzeiten

Oberpleis Busbahnhof	Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit den Linien 513, 520, 521, 525, 536, 537, 541 und 560, Knoten zur halben Stunde mit den Linien 520, 521, 535, 537 Einschränkungen: abends und am Wochenende asymmetrischer Knoten um die Minute 10 aufgrund der Berücksichtigung von Anschlüssen zur Stadtbahn und zum SPNV in Königswinter und Dollendorf Weiterentwicklungspotenzial: Ausweitung des Fahrtenangebotes zur Stärkung des Knotens zur halben Stunde
Rheinbach Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: Vollknotenbildung mit S23 und Anschlüssen zwischen den Bussen seit Dezember 2014 (neuer Fahrplan S23) nicht mehr möglich Weiterentwicklungspotenzial: --
Sankt Augustin Zentrum	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: Herstellung 20'-Grundtakt auf allen Buslinien, mit Überlagerung auf 10'-Takt in Richtung Menden und Niederpleis
Siegburg Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: Schaffung eines Vollknotens in Zeiträumen mit eingeschränktem Angebot abends und am Wochenende
Troisdorf Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: Verbesserung der Bus-Anschlüsse in der SVZ
Uckerath Alter Zoll	Knotensystematik: Knoten zur halben Stunde mit den Linien 522, 524 und 570 Einschränkungen: aufgrund der räumlichen Situation Aufteilung der Verknüpfungsfunktion auf die Haltestellen Uckerath Mitte und Uckerath Alter Zoll Weiterentwicklungspotenzial: Rendezvous-Anschluss an der Haltestelle Alter Zoll nach Herstellung der baulichen Voraussetzungen

Tabelle 29: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung

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

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

7.3.2. Vertaktung

Die Vertaktung der Buslinien wurde im Zusammenhang mit den Netzoptimierungen in den Jahren 2009 und 2010 weiterentwickelt. Nahezu alle Linien fahren seitdem grundsätzlich im Taktfahrplan. Abweichungen gibt es jedoch zur Berücksichtigung der Schulzeiten, insbesondere im ländlichen Raum. Es ist anzustreben, diese Taktlücken durch zusätzliche Fahrten und/oder bessere Koordination zwischen Schulzeiten und ÖPNV sukzessive zu beseitigen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. einheitliche Grundtakte zu allen Verkehrszeiten, einheitliche Taktsymmetrie) sollen ebenfalls sukzessive umgesetzt werden.

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 5.4.3 nicht vertaktet ist das Angebot der Linien 319, 539, 590, 529, 593, 598, 599, 750, 751, 752, 753, 802 und 806, die ausschließlich nach den Belangen des Schülerverkehrs geplant werden.

7.3.3. 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 30 zusammengestellten Teilstrecken, bei denen das Grundprinzip nach Möglichkeit ebenfalls sukzessive umgesetzt werden soll.

Linie	Uneinheitliche Bedienung	Lösungsmöglichkeit
530	zwei Linienwege im Oberberg. Kreis	immer über Hauptlinienweg
537	alternierend direkt / Thomasberg	immer über den direkten Linienweg, für Thomasberg stattdessen Ausweitung Linie 520
575	Einzelfahrten über Gerlinghausen	generelle Umlegung oder eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
855	Einzelfahrten bis Berkum	Integration in Linie 881 (nach Bau Hst. Bruch)
857	Einzelfahrten bis Züllighoven	Umstellung Linie 880 auf Kleinbusbetrieb

Tabelle 30: Unsystematische Linienwege

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

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

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

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

7.4. Umsetzung der Erschließungsqualität

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

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

- Bad Honnef: fehlendes Angebot auf der Linie 560 am Wochenende
- Hennef: Ortsteil Stadt Blankenberg trotz mehr als 500 Einwohnern aus topographischen Gründen nur per AST angebunden, dazu Bahnanbindung in Randlage
- Neunkirchen-Seelscheid: Ortsteil Eischeid trotz mehr als 500 Einwohnern nur per AST angebunden, dazu Busanbindung außerhalb der Ortschaft an der Landstraße

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

- Bornheim: einzelne Siedlungsgebiete in den Hanglagen von Waldorf und Dersdorf (bessere Erschließung mit verlängerter Kleinbuslinie 745 möglich)
- Niederkassel: Neubaugebiet Lülsdorf (ggf. veränderter Linienweg der Linie 504 möglich)
- Troisdorf: östlicher Teil von Troisdorf West (zwar theoretisch im Einzugsgebiet bestehender Haltestellen, aber durch die Bahnstrecken nach Koblenz und Siegen von diesen separiert, Erschließung ggf. durch verlängerte Buslinie möglich)

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

7.5. Verbesserung des Angebots in den Tagesrandlagen

Gemäß Kap. 5.4 ist im Primärnetz ein abendliches Angebot bis gegen 0.30 Uhr aufrechtzuerhalten. Diese Forderung ist auf vielen Achsen realisiert. Vereinzelt werden darüber hinaus nachfrageorientierte spätere Fahrmöglichkeiten angeboten. Besonderer Handlungsbedarf besteht auf folgenden Achsen:

- Einführung des Spätverkehrs auf abends bislang noch nicht bedienten Achsen des Primärnetzes (Bornheim – Hersel, Bornheim – Merten – Sechtem, Hennef – Neunkirchen, Bad Honnef – Aegidienberg, Siegburg – Oberpleis und Rhöndorf – Bad Honnef)
- Herstellung eines abendlichen 30'-Taktes auf den Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum (bislang nur in Einzelfällen realisiert, vgl. Tabelle 27)

Über diese Vorgaben des Nahverkehrsplans hinausgehend sollen in Zukunft auf nachfragestarken Relationen am Wochenende auch Nachtverkehre angeboten werden. Erste Maßnahmen wurden im Dezember 2013 auf den Linien 66 (Streckenast Siegburg), 550 und 640 umgesetzt, weitere zwischen Dezember 2018 und Dezember 2019 auf den Linien 16, 18, 66 (Streckenast Bad Honnef), SB55 (statt 550) und 551. Im Eisenbahnnetz werden auf den Achsen Köln – Bonn sowie Köln – Au (Sieg) an Wochenenden ebenfalls Nachtverkehre angeboten, dazu kommen die in den Rhein-Sieg-Kreis ausstrahlenden Nachtbuslinien N8 und N9 der SWBV. Weitere Maßnahmen sind abhängig von der Verfügbarkeit zusätzlicher finanzieller Mittel. Aufgrund des hohen Fahrgastpotenzials sind dabei die Verbindungen aus den Zentren Köln und Bonn bevorzugt zu betrachten. Grundsätzlich soll dabei sichergestellt werden, dass abbringende Buslinien auf den Spätverkehr im SPNV- bzw. Stadtbahnnetz abgestimmt sind bzw. direkt die relevanten Zentren erreichen.

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

- Nachtverkehr auf der Voreifelbahn Bonn – Rheinbach – Euskirchen sowie der daran anschließenden Buslinie 858 zur Erschließung von Meckenheim
- Nachtverkehr aus Bonn in den Bergbereich Königswinter (ggf. als Anschlussfahrten an die Stadtbahnlinie 66)
- Nachtbus-Sternverkehr ab Siegburg Bahnhof mit Anschluss an die nächtlichen Stadtbahn- und SPNV-Verkehre auf ausgewählten Linien des Bus-Primärnetzes
- Nachtbus-Sternverkehr ab Troisdorf Bahnhof auf den Linien des Bus-Primärnetzes

Bei der Planung von Wochenendnachtverkehren ist ein durchgängiger 24-Stunden-Betrieb zu avisieren, womit auch bestehende Angebotsdefizite samstag- und sonntagmorgens beseitig werden können.

Im Rahmen der zukünftigen weiteren Optimierung von Teilnetzen und Verknüpfungspunkten soll die frühmorgendliche Bedienung systematisiert werden. Ziel ist es, dass Zentren mit hoher Arbeitsplatzkonzentration aus der Fläche spätestens gegen kurz vor 6 Uhr erreichbar sind. Anzustreben ist eine Harmonisierung mit den Fahrplänen des Schienenverkehrs.

Die Zeitlagen erster und letzter Fahrten an ausgewählten Knotenpunkten ist in Tabelle 31 bis Tabelle 36 zusammengestellt.

Linie	Siegburg Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
S12/S19	Köln	*	*	*	*	*	*	*	*
S12/S19	Hennef	*	*	*	*	*	*	*	*
S12/S19	Au (Sieg)	04:56	03:06	03:06	01:12	04:12	04:12	04:12	01:12
66	Bonn	04:27	*	*	02:04	*	*	*	02:04
SB56	Marienfeld	06:51	07:21	-	18:05	18:05	18:05	23:35	-
501/503	Troisdorf	04:53	05:18	06:48	00:09	02:09	02:09	02:09	00:09
502	Wolsdorf	06:09	08:09	10:09	20:49	20:49	20:49	20:49	20:49
502	Brückberg	05:41	07:41	10:41	20:14	20:14	20:14	20:14	20:14
509	Nordfriedhof	06:08	08:08	10:08	21:37	21:37	21:37	21:37	21:37
509	Zange	06:31	08:31	10:31	21:12	21:12	21:12	21:12	21:12
510	Hennef	05:12	06:05	08:35	22:10	22:10	22:10	21:40	21:40
510	Seligenthal	04:52	05:05	07:05	00:40	00:40	00:40	00:40	22:40
511	Schneffelrath	06:15	08:15	10:15	01:20	01:20	01:20	01:20	01:20
512	Ittenbach	05:52	07:52	09:52	23:04	23:04	23:04	23:08	23:08
512/513	Birlinghoven	05:52	07:52	09:52	23:04	00:04	23:04	00:10	23:08
513	Oberpleis	06:34	-	-	19:24	19:24	-	-	-
527	Hennef	04:52	05:05	07:05	23:40	23:40	23:40	00:40	23:40
555	Pohlhausen	06:07	08:07	-	22:52	22:52	22:52	22:52	
556	Rösrath	06:27	08:27	09:27	22:32	22:32	22:32	22:32	22:02
557	Overath	06:17	06:47	08:47	00:12	00:12	00:12	00:12	23:12
557	Wahlscheid	05:17	06:47	08:47	00:12	02:12	00:12	02:12	23:12
576	Much	05:21	08:21	08:21	23:35	23:35	23:35	22:35	22:35
577	Much	06:08	07:08	09:08	23:55	23:55	23:55	23:55	23:55
577	Neunkirchen	05:38	07:08	09:08	23:55	00:55	00:55	00:55	23:55
640	Bonn	06:25	06:47	08:17	23:43	02:43	02:43	02:43	23:43

MF Montag bis Freitag
Sa Samstag
SF Sonn und Feiertag
MD Montag bis Donnerstag
Fr Freitag
WF vor Wochenfeiertagen
* durchgehender Nachtverkehr

Tabelle 31: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Siegburg

Linie	Spich Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
S12/S19	Köln	*	*	*	*	*	*	*	*
S12/S19	Hennef	*	*	*	*	*	*	*	*
503	Troisdorf	06:14	05:57	08:43	23:16	01:16	01:16	01:16	23:16
503	Sieglar	05:02	06:33	08:16	23:43	01:43	01:43	01:43	23:43
504	Lülsdorf	05:08	07:08	09:08	01:16	01:16	01:16	01:16	01:16
505	Wahn	05:32	06:02	-	22:15	22:15	22:15	22:15	-
507	Troisdorf	05:29	-	-	22:52	22:52	22:52	-	-
507	Junkersring	06:16	-	-	22:25	22:25	22:25	-	-
508	Troisdorf	05:32	06:32	09:02	22:28	00:28	00:28	00:28	22:28
508	Camp Spich	05:58	-	-	22:02	22:02	22:02	-	-

Tabelle 32: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Spich

Linie	Troisdorf Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
S12/S19	Köln	*	*	*	*	*	*	*	*
S12/S19	Hennef	*	*	*	*	*	*	*	*
S12/S19	Au (Sieg)	05:02	03:12	03:12	01:08	04:08	04:08	04:08	01:08
RE8/RB27	Linz (Rhein)	05:27	05:27	06:58	01:00	03:00	03:00	03:00	01:00
501/503	Siegburg	05:31	05:29	06:59	00:58	00:58	00:58	00:58	00:58
501	Lülsdorf	07:02	07:28	-	22:59	22:59	22:59	22:59	-
501	Rheidt	05:22	06:28	07:28	00:29	02:29	02:29	02:29	00:29
501	Sieglar	04:32	04:58	06:28	00:29	02:29	02:29	02:29	00:29
503	Sieglar	05:12	06:43	08:25	23:32	01:32	01:32	01:32	23:32
506	Sieglar	05:28	05:28	08:28	00:43	01:43	00:43	01:43	00:43
506	Lohmar	06:23	06:43	09:43	23:28	01:28	23:28	01:28	23:28
507	Junkersring	06:30	-	-	22:11	22:11	22:11	-	-
508	Spich	05:20	06:20	07:26	23:41	01:41	01:41	01:41	23:41
508	Sankt Augustin	05:08	06:11	08:32	22:50	00:50	00:50	00:50	22:50
551	Bonn	06:44	07:04	08:34	23:22	02:37	02:37	02:37	23:22

Tabelle 33: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Troisdor

Linie	Hennef Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
S12/S19	Köln	*	*	*	*	*	*	*	*
S12/S19	Au (Sieg)	04:52	03:02	03:02	01:17	04:17	04:17	04:17	01:17
510	Siegburg	06:10	05:45	08:15	22:00	22:00	22:00	21:58	21:58
516	Vilich/Gielgen	06:37	09:45	10:45	22:15	22:15	22:15	22:15	21:15
522	Uckerath	05:27	06:57	09:57	23:02	23:02	23:02	23:02	23:02
524	Uckerath	05:58	09:10	11:10	20:47	20:47	20:47	19:47	19:47
525	Oberpleis	05:29	08:40	09:40	20:30	20:30	20:30	20:40	19:40
527	Siegburg	05:17	06:30	07:28	00:15	00:15	00:15	00:15	22:15
529	Bonn	06:22	07:57	09:57	23:02	23:02	23:02	23:02	23:02
530	Waldbröl	05:57	07:57	09:55	22:02	22:02	22:02	22:02	22:02
530	Ruppichteroth	05:57	07:57	09:55	00:02	00:02	00:02	00:02	00:02
531	Ruppichteroth	05:27	07:27	08:57	21:32	21:32	21:32	21:32	21:02
532	Bödingen	05:51	08:51	10:51	21:08	21:08	21:08	20:08	20:08
578	Neunkirchen	05:22	09:02	11:02	22:58	22:58	22:58	21:58	21:58

Tabelle 34: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Hennef

Linie	Eitorf Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
S12/S19	Köln	*	*	*	*	*	*	*	*
S12/S19	Au (Sieg)	04:38	02:48	02:48	01:30	04:30	04:30	04:30	01:30
533	Rankenhohn	06:34	08:34	10:34	21:05	21:05	21:05	20:05	20:05
564	Obereip	05:52	07:52	09:52	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10
570	Uckerath	07:07	08:54	08:54	21:06	21:06	21:06	20:06	20:06
571	Rodder	05:52	07:52	09:52	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10
573	Mühleip	05:52	08:54	08:54	21:10	21:10	21:10	20:10	20:10
579	Schladern/Rosbach	05:52	07:05	09:05	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10

Tabelle 35: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Eitorf

Linie	Oberkassel Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
66	Bonn	04:51	*	*	02:27	*	*	*	02:27
66	Bad Honnef	05:28	*	*	01:52	*	*	*	01:52
541	Oberpleis	05:32	07:52	10:52	21:25	00:40	21:25	00:40	21:40

Tabelle 36: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Oberkassel Süd

Linie	Cl.-August-Str. Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
66	Bonn	04:59	*	*	02:20	*	*	*	02:20
66	Bad Honnef	05:21	*	*	02:00	*	*	*	02:00
521	Oberpleis	05:54	07:33	09:33	23:50	02:05	23:50	02:05	23:50

Tabelle 37: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Königswinter Clemens-August-Str.

Linie	Oberdollendorf Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
66	Bonn	04:54	*	*	02:24	*	*	*	02:24
66	Bad Honnef	05:25	*	*	01:55	*	*	*	01:55
520	Oberpleis	05:01	07:04	07:04	00:16	02:01	00:16	02:01	00:16

Tabelle 38: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Oberdollendorf

Linie	Rhöndorf Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
66	Bonn	05:04	*	*	02:15	*	*	*	02:15
566	Bad Honnef	05:27	06:27	09:27	20:33	20:33	20:33	21:33	20:33

Tabelle 39: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Rhöndorf

Linie	Bad Honnef Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
66	Bonn	05:07	*	*	02:12	*	*	*	02:12
560	Oberpleis	05:35	-	-	21:30	21:30	21:30	-	-
562	Wülscheid	05:47	07:25	09:25	22:03	22:03	22:03	21:35	21:35
565	Linz/Unkel	05:28	07:02	11:32	20:10	20:10	20:10	18:56	19:32

Tabelle 40: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Bad Honnef Stadtbahn

Linie	Lohmar Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
506	Sieglar	06:01	06:01	09:01	00:11	01:11	00:11	01:11	00:11
553	Neuhonrath	06:22	-	-	20:37	20:37	20:37	-	-
554	Birk	07:15	-	-	20:42	20:42	20:42	-	-
555-557	Siegburg	05:29	06:29	07:29	00:29	01:29	00:29	01:29	00:29
555	Pohlhausen	06:07	08:07	-	23:09	23:09	23:09	23:09	-
556	Rösrath	06:09	08:09	09:09	22:49	22:49	22:49	22:49	22:19
557	Overath	04:59	06:29	08:29	00:29	02:29	00:29	02:29	23:29
558	Dalhaus	06:51	-	-	20:10	20:10	20:10	-	-
559	Kern	07:16	-	-	17:16	17:16	17:16	-	-

Tabelle 41: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Lohmar Stadthaus

Linie	Oberpleis Fahrtrichtung	erste Ankunft			letzte Abfahrt				
		MF	Sa	SF	MD	Fr	WF	Sa	SF
513	Siegburg	05:57	-	-	20:02	20:02	20:02	-	-
520	Niederdollendorf	05:31	07:38	07:38	23:43	01:29	23:43	01:29	23:43
521	Königswinter	06:24	08:09	10:08	23:14	01:34	23:14	01:34	23:14
525	Hennef	05:57	08:07	08:07	21:12	21:12	21:12	21:13	21:13
535	Sankt Augustin	06:27	08:07	10:07	20:32	20:32	20:32	20:12	20:12
536	Sassenberg	05:56	09:06	09:06	21:13	21:13	21:13	20:12	20:12
537	Bonn	06:12	08:07	09:07	22:12	23:12	22:12	23:12	22:12
541	Königswinter	06:57	09:09	12:09	20:02	23:22	20:02	23:22	20:22
560	Bad Honnef	05:56	-	-	20:02	20:02	20:02	-	-

Tabelle 42: Erste und letzte Fahrten am Knotenpunkt Oberpleis

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 erfolgte eine Neuordnung des kleinräumigen grenzüberschreitenden Verkehrs im Raum Hangelar, Birlinghoven, Pützchen, Holzlar und Hoholz, im Dezember 2015 des Verkehrs im Raum Alfter/Hardtberg.

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

Grundsätzlich erfordert die Ausgestaltung grenzüberschreitender Verbindungen mit mehreren zuständigen Aufgabenträgern beidseitig ein gewisses Maß an Kompromissbereitschaft, da die in den Nahverkehrsplänen formulierten Standards örtlich verschieden sind. Zudem existieren vielfältige Wünsche und Planungskonzepte, die ebenfalls nicht immer deckungsgleich sind. Die Fortschreibung des grenzüberschreitenden Angebotes kann daher nur in einem ständigen Prozess bezogen auf die Betrachtung einzelner Linien erfolgen. Die grenzüberschreitenden Verbindungen zum Fahrplanstand 2015 (außer VRM-Linien) sowie in Zukunft zu bearbeitende Handlungsfelder sind in Tabelle 43 dargestellt. Folgende Handlungsschwerpunkte bestehen aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises:

- Grenzüberschreitende Linien bis Bonn Hbf: Die Stadt Bonn strebt eine Abbindung der Linien 529 und 800 an Verknüpfungspunkten mit dem Schienenverkehr an. Für beide Seiten tragfähige Kompromisse sind im Zuge der interkommunalen Abstimmung zu finden.
- Stadtbahnlinien 16, 18, 66 und 67: Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes und nachhaltigen Kapazitätssteigerung sollen nach Beschaffung zusätzlicher Stadtbahnwagen ca. 2023 umgesetzt werden.
- Ausweitung der Linien SB55, 537, 550, 551, 845, 855, 856 und 857 zwischen Bonn dem Rhein-Sieg-Kreis: Angebotsverbesserungen auf diesen stark frequentierten Linien wurden im Zuge der Leadcity-Förderung realisiert und sind dauerhaft zu sichern.

Linie	Relation	Handlungsfelder
16	Köln – Wesseling – Bonn	ganztägiger 10'-Takt
18/68	Köln – Brühl – Bonn	Infrastrukturausbau für 10'-Takt
66	Siegburg – Bad Honnef	--
67	Siegburg – Bad Godesberg	Aufwertung zur Hauptlinie im 10'-Takt
319	Much – Ründeroth	--
342	Waldbröl – Schladern	Vertaktung, Verlängerung bis Rosbach
343	Waldbröl – Leuscheid	Integration des Schülerverkehrs in Windeck
344	Waldbröl – Rosbach	Integration des Schülerverkehrs in Windeck
505	Wahn – Spich	Angebotsausweitung in der HVZ
516	Hennf – Vilich-Müldorf	--
522	Hennef – Asbach	Durchgehende Fahrten im Taktverkehr
529	Bonn – Hennef	Aufgabenteilung mit der Stadtbahnlinie 66
530	Hennef – Ruppichteroth	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises
537	Bonn Hbf – Oberpleis	--
539	Oberpleis – Asbach	Durchgehende Fahrten im Schülerverkehr
540	Bonn – Sankt Augustin	--
541	Oberpleis – Königswinter	Anbindung Bf Oberkassel (zukünftige S13)
SB55/164	Bonn – Lülsdorf	Angebotsausweitung in Köln, Vereinheitlichung der Liniennummer
550/163	Bonn Hbf – Wahn	Vereinheitlichung der Liniennummer
551	Bonn – Troisdorf	--
552	Sieglar – Josephinum	--
556	Siegburg – Rösrath	Angebotsausweitung sonntags
557	Siegburg – Overath	Angebotsausweitung NVZ und sonntags
558	Lohmar – Overath	Führung aller Fahrten bis Overath
562	Bad Honnef – Windhagen	Beschleunigung, Vertaktung
564	Eitorf – Asbach	Durchgehende Fahrten im Taktverkehr
565	Bad Honnef – Linz	--
575	Much – Overath	--
604	Hersel – Ückesdorf	--
633	Duisdorf – Sechtem	--
635	Ramersdorf – Hangelar Mitte	--
636	Ramersdorf – Hangelar Ost	--
640	Bonn – Menden – Siegburg	--
680	Lessenich – Gielsdorf	--
N8	Bonn – Dollendorf	--
N9	Bonn – Alfter	--
722	Sechtem – Wesseling	--
741	Rheinbach – Wald	--
800	Bonn – Rheinbach	--
802	Euskirchen – Bad Münstereifel	--
806	Euskirchen – Heimerzheim	--
812	Volmershoven – Hardtberg	--
843	Alfter – Meckenheim	--
845	Bonn – Heimerzheim	--
855	Bad Godesberg – Meckenheim	--
856	Bad Godesberg – Oedingen	--
857	Bad Godesberg – Meckenheim	--
984	Straßfeld – Weilerswist	--
986	Heimerzheim – Weilerswist	Bedienzeiten entsprechend Mindestbedienungsstandards ausweiten

Tabelle 43: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen

7.7. Teilraumbezogene Weiterentwicklung

7.7.1. Alfter

Ein Optimierungskonzept wurde im Dezember 2015 umgesetzt. Kernelement war die Einführung von zwei neuen Kleinbuslinien zur Erschließung der Hanglagen. Noch ausstehend ist eine Angebotsoptimierung im Raum Witterschlick.

7.7.2. Bad Honnef

Eine Überplanung des Busnetzes Bad Honnef steht noch aus. Handlungsbedarf besteht in folgenden Punkten:

- Bessere Anbindung des Bergbereichs inkl. grenzüberschreitender Verkehre nach Windhagen (Herstellung Primärachsenstandard zwischen Bad Honnef und Aegidienberg, Beschleunigung, Wochenendverkehr auf der Linie 560)
- Streckenführung der Linie 566 in Selhof
- Ausweitung des Angebotes auf der Hauptachse Rhöndorf – Bad Honnef Süd

Die Umsetzung eines Gesamtkonzeptes sollte zweckmäßigerweise im Sommer 2021 erfolgen, da dann die Konzession der grenzüberschreitenden Buslinie 565 (Bad Honnef – Linz) ausläuft und das Angebot neu geordnet werden kann.

7.7.3. Bornheim

Im Zusammenhang mit den Netzoptimierungen in Alfter und Swisttal sind auch Teilbereiche der Stadt Bornheim mit beplant worden. Im Dezember 2015 wurde die Linie 633 von Bornheim nach Sechtem verlängert, ebenso wurde die TaxiBus-Linie 882 durch eine nach Heimerzheim verlängerte Linie 817 ersetzt. Im April 2019 wurde die neue Kleinbuslinie 745 eingerichtet, um August 2019 folgten die Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV, eine Taktverdichtung der Linien 16, 817 und 818 sowie die neue Direktverbindung Bornheim - Tannenbusch. Für die Weiterentwicklung in den kommenden Jahren gibt es folgende Schwerpunkte:

- Angebotsverbesserungen auf der Stadtbahnlinie 18 (nach zweigleisigem Ausbau)
- Verlängerung der Kleinbuslinie 745 von Waldorf über Bisdorf nach Bornheim
- Herstellung der Primärachsenstandards auf der Linie 818

7.7.4. Eitorf

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

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

7.7.5. Hennef

Im August 2018 wurde der Schulverkehr optimiert und im Gegenzug das Angebot auf vielen Linien verbessert. Ein Konzept zur ÖPNV-Weiterentwicklung mit Umsetzungshorizont 2020 befindet sich in Bearbeitung. Potenziale für Angebotsverbesserungen gibt es vor allem auf den Hauptachsen Hennef – Siegburg (Linie 527), Hennef – Neunkirchen (Linie 578) und Hennef – Uckerath (Linie 522)

7.7.6. Königswinter

Seit 2010 erfolgt eine sukzessive Optimierung des Netzes. Die Schwerpunkte liegen auf der Weiterentwicklung des Anschlussknotens Oberpleis sowie der Zubringerlinien aus dem Bergbereich ins Rheintal. Angebotsverbesserungen auf den Linien 520 und 521 sowie der Achse entlang des Pleistals wurden im Dezember 2012 umgesetzt. Im Dezember 2015 wurden der Schülerverkehr im Raum Oberpleis sowie die Fahrpläne der Linien 525 und 536 optimiert, im Dezember 2016 folgte eine Taktverdichtung auf der Linie 541, im Dezember 2018 Taktverdichtungen auf den Linien 66, 520, 536 und 560 sowie im August 2019 weitere Verbesserungsmaßnahmen auf den Linien 66, 520 und 537. Potenziale für die zukünftige Weiterentwicklung des Netzes wurden im Sommer 2018 ausgearbeitet und liegen vor allem in folgenden Bereichen:

- Aufbau eines Taktknotens in Stieldorf
- Überprüfung der Querverbindungen zwischen Stieldorf, Oberpleis und Ittenbach zwecks Abbau von Parallelverkehren (Linien 512 und 537)
- Angebotsverbesserungen auf der Linie 541 (ganztägiger 30‘-Takt, Abend- und Wochenendverkehr mit Bus statt TaxiBus)
- Angebotsverbesserungen zwischen Siegburg sowie ggf. Sankt Augustin und Oberpleis sowie zwischen Königswinter und Ittenbach
- Maßnahmen zur Förderung des Freizeitverkehrs im Siebengebirge (z.B. dauerhafte Etablierung der Buslinie auf den Petersberg, Halbstundentakt auf der Linie 521 am Wochenende, Einsatz von Fahrradbussen)
- betriebliche Stabilisierung der staugefährdeten Linie 521 (Margarethenhöhe)

7.7.7. Lohmar

Im Dezember 2018 wurde das Lohmarer Busnetz neu geordnet. Potenziale für die zukünftige Weiterentwicklung des Netzes liegen vor allem in folgenden Bereichen:

- neue Verbindung Lohmar – Troisdorf auf direktem Weg (ggf. als Verlängerung der Linie 553, 554, 558 oder 559)
- Verlängerung der Linie 555 von Pohlhausen nach Neunkirchen mit Einbindung in den dortigen Taktknoten (Voraussetzung: neues Taktkonzept der Linien 555/556/557 zwischen Lohmar und Siegburg)
- Verlängerung der Linie 558 von Dahlhaus nach Overath
- Ganztägiger 30‘-Takt auf den Linien 555 und 557
- Sonntagsverkehr im Stundentakt auf den Linien 555, 556 und 557

7.7.8. Meckenheim

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

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

7.7.9. Much

Eine Überplanung des Busnetzes Much steht noch aus. Voraussetzung für größere Anpassungen ist eine Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr.

7.7.10. Neunkirchen-Seelscheid

Mit dem ZOB Neunkirchen ergeben sich neue Möglichkeiten zur besseren Vernetzung (vgl. Kapitel 5.6). Geprüft werden sollen für die mittelfristige Zukunft folgende Maßnahmen:

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

7.7.11. Niederkassel

Ein Evaluationsbericht zur Liniennetzoptimierung im Dezember 2009 wurde im April 2013 vorgelegt. Mit der Umsetzung der Handlungsempfehlungen wurde sukzessive begonnen. Erhebliche Angebotserweiterungen erfolgten im Dezember 2018 und August 2019. Offen sind folgende Punkte:

- Behebung des Erschließungsdefizits in den Neubaugebieten im Norden von Lülsdorf
- Ausbau der Haltestelle Lülsdorf Schulzentrum inkl. neuem Bedienungskonzept
- Einheitliche Nummerierung der Linien SB55/164 und 550/163
- Verbesserte Anbindung von Rheidt und Mondorf an die S-Bahn in Richtung Köln
- Neubau Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln

7.7.12. Rheinbach

Maßnahmen zur Optimierung des Netzes in verschiedenen Teilbereichen wurden im Dezember 2015 sowie April 2019 umgesetzt. Ausstehend ist eine Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr.

7.7.13. Ruppichteroth

Voraussetzung für größere Anpassungen ist eine Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr.

7.7.14. Sankt Augustin

Im Dezember 2012 wurde das Busnetz im Raum Hangelar mit den Linien 517, 635 und 636 neu geordnet und in den Folgejahren mehrfach nachjustiert. Im nördlichen Stadtgebiet erfolgte im August 2019 die Einführung der neuen Linie 540 mit wesentlich verbessertem Angebot zwischen Sankt Augustin Zentrum und Meindorf. Ausstehend ist bislang die Herstellung des 20‘-Grundtaktes auf den Linien 508, 517 und 529. Die größte Priorität liegt bei der Linie 508.

7.7.15. Siegburg

Diverse Maßnahmen auf den in Siegburg zusammentreffenden Regionalbuslinien wurden sukzessive bei der Optimierung benachbarter Teilräumen mitbearbeitet. Ein Konzept zur ÖPNV-Weiterentwicklung in Siegburg selbst mit Umsetzungshorizont 2020 befindet sich in Bearbeitung.

7.7.16. Swisttal

Ein Konzept zur Netzoptimierung wurde im Dezember 2015 umgesetzt.

7.7.17. Troisdorf

Ein Busnetz-Optimierungskonzept wurde im September 2013 vorgelegt und im Dezember 2014 umgesetzt. Die Effekte des neuen Busnetzes wurden 2016/17 detailliert evaluiert. Im August 2019 folgten Angebotsverbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Bonn.

Das Busnetz soll im Rahmen einer zweiten Ausbaustufe weiter verbessert werden. Folgende Projekte stehen dabei auf Grundlage der Evaluationsergebnisse und bestehender Bedienungsdefizite im Vordergrund:

- Einführung des 20'-Grundtaktes auf der Linie 508 (letzte Hauptlinie in Troisdorf ohne 20'-Takt, nach Umsetzung zusammen mit der Linie 551 10'-Takt zwischen Troisdorf und Rotter See anstelle 5 Fahrten pro Stunde mit unregelmäßigen Abständen)
- Verdichtung aller Hauptlinien im Abend- und Wochenendverkehr entsprechend der Standards im S-Bahn-Netz (samstags 20'-Takt, sonntags und abends 30'-Takt), dabei gleichzeitig Durchbindung aller Fahrten der Linie 503 bis Siegburg
- 10'-Takt auf der Linie 506 zwischen Sieglar und Troisdorf aufgrund sehr hoher Auslastung
- Beschleunigung der Linie 501 in Sieglar sowie der Linie 506 zwischen Troisdorf und Altenrath bzw. Lohmar
- Verlängerung der Linie 551 von Troisdorf Bahnhof in Richtung Altenforst
- Prüfung der Anbindung des Gewerbegebietes Oberlar sowie von Troisdorf-West (Bereich Gleisdreieck)

7.7.18. Wachtberg

Im August 2019 erfolgten Angebotsausweitungen auf den Buslinien 855, 856 und 857, die Einführung der neuen Kleinbuslinie 881 sowie die Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr.

7.7.19. Windeck

Die Linie 572 wurde im Dezember 2016 von TaxiBus- auf Kleinbusbetrieb umgestellt. Voraussetzung für größere Anpassungen ist eine Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr.

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 Sachstand . Der Rhein-Sieg-Kreis setzt sich für eine weitere Fortführung des Ausbaus ein. Bezüglich der Anforderungen an fahrgastgerechte Haltestellen sei dabei auf Kap. 6.3 verwiesen.

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

7.8.2. Kapazitätssteigerungsmaßnahmen auf den Schienenstrecken

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

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

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

7.8.3. Ausbau von Bahnhöfen

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

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

7.8.4. Verlegung des DB-Bahnhofs Bad Honnef

Die Eisenbahnstrecke der DB sowie die Stadtbahnstrecke der SSB liegen in Bad Honnef parallel zueinander. Trotzdem sind der DB-Bahnhof und die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 66 ca. 500 m voneinander entfernt. Die Stadtbahnendhaltestelle weist dabei bereits heute einen zeitgemäßen Ausbaustandard inklusive Busverknüpfungsanlage auf. Der Bahnhof ist dagegen bislang noch nicht barrierefrei ausgebaut und liegt auch ungünstiger zum Zentrum als die Stadtbahnstation.

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

7.8.5. SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf

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

7.8.6. Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln

Am 13.10.2015 hat der Kreistag die Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet. In der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises erfolgte am 05.04.2016 eine Zuordnung im vordringlichen Bedarf, d.h. eine Umsetzung im Zeithorizont ca. 2025. Der Nahverkehr Rheinland und der Regionalrat Köln haben das Projekt am 31.12.2015 bzw. 31.01.2016 als regional bedeutsam eingestuft.

Mit der neuen Strecke würden etwa 50.0000 Menschen in Niederkassel, Troisdorf-Bergheim und Bonn-Schwarzrheindorf fußläufigen Anschluss an den Schienenverkehr erhalten. Folgende Argumentation liegt dem Projekt zugrunde:

- Niederkassel ist die größte Stadt im VRS ohne Bahnanschluss (aktuell knapp 40.000 Einwohner) und gemäß LEP NRW als Mittelzentrum klassifiziert.
- Über 95% der Einwohner und Arbeitsplätze Niederkassels sowie alle wesentlichen öffentlichen Einrichtungen sind wie entlang einer Perlenschnur aufgereiht. Diese Verkehrsachse setzt sich im Norden direkt nach Köln und im Süden direkt nach Bonn fort. Mit nur einer Linie lassen sich also die Hauptverkehrsbeziehungen sowohl im Binnenverkehr als auch in Richtung der beiden benachbarten Oberzentren herstellen. Folge: Ein nahezu optimales Verhältnis von Betriebsaufwand und Kundennutzen.
- Zusammen mit den angrenzenden Ortschaften Troisdorf-Bergheim und Bonn-Schwarzrheindorf leben entlang dieser Achse ca. 50.000 Menschen. Zum Vergleich: an der südlichen Linie 66 in Bad Honnef/Königswinter und an der Linie 18 in Bornheim/Alfter sind es jeweils rund 35.000 mit teilweise sehr langen Zugangswegen, an der Linie 16 in Bornheim lediglich 7.000. Von allen Stadtbahnstrecken im Rhein-Sieg-Kreis weist lediglich der nördliche Ast der Linie 66 in Sankt Augustin/Siegburg einen höheren Erschließungsgrad auf.
- In weiten Teilen dieser Achse existiert bereits eine Bahntrasse, die sich im Eigentum der kreiseigenen RSVG befindet. Diese wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt, könnte aber durch Verbindungsstrecken in Richtung Köln und Bonn mit vergleichsweise geringem Aufwand für den regionalen Stadtbahnverkehr analog zu den bestehenden Linien 16 und 18 aktiviert werden.
- Die südlichen Stadtteile von Niederkassel und Troisdorf haben in den letzten Jahrzehnten als Wohnraum für Pendler nach Bonn erheblich an Bedeutung gewonnen, ebenso die nördlichen Stadtteile von Niederkassel für Pendler nach Köln. Seit Eröffnung der Siegauenbrücke als direkte Straßenverbindung nach Bonn im Jahre 1976 stieg die Einwohnerzahl Niederkassels um etwa 50%. Die Stadtbahn ermöglicht eine umweltverträgliche Ab-

wicklung dieser Pendlerströme. Vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarkts in Köln und Bonn ist zudem eine weitere Steigerung der Einwohnerzahlen in Niederkassel und im Troisdorfer Süden zu erwarten.

- Trotz eines guten Busverkehrsangebotes ist die ÖPNV-Nutzung in Niederkassel bislang gering. Im Vergleich zur Stadt Bornheim auf der anderen Rheinseite, die eine ähnliche Bandstruktur und ähnliche Verkehrsverflechtungen nach Köln und Bonn aufweist, fahren in Niederkassel prozentual gesehen nur etwa halb so viele Menschen mit dem ÖPNV (Modal Split-Anteil gemäß MiD 2009 6% zu 11%). Der Unterscheid liegt darin, dass in Bornheim eine attraktive Stadtbahnanbindung bereits vorhanden ist. Mit einer Stadtbahn Niederkassel sind also erhebliche Verkehrsverlagerungseffekte zu erwarten. Im Busnetz sind die Verlagerungspotenziale nach erheblichen Angebotsverbesserungen in den Jahren 2009, 2018 und 2019 dagegen weitgehend ausgereizt.
- Die bestehende Straßeninfrastruktur ist für zusätzlichen Autoverkehr nicht mehr aufnahmefähig. Dies betrifft besonders die L 269/L 16 im Zulauf auf Bonn, die Bonner Rheinbrücken sowie die A 59 im Zulauf auf Köln. Ebenso ist der bestehende Busverkehr trotz enger Wagenfolge überlastet (in der Spitzenstunde 22 Wagen aus Niederkassel und Troisdorf nach Bonn und 14 Wagen zu den S-Bahn-Verknüpfungspunkten in Richtung Köln). Mit der Stadtbahn kann ein vom Autoverkehr unabhängiges Angebot mit hoher Kapazität geschaffen werden.

Für die Verknüpfung mit dem Kölner Stadtbahnnetz gibt es zwei Varianten entweder ab Zündorf (Verlängerung der Linie 7) oder unter Neubau einer Rheinbrücke im Raum Godorf (Verlängerung der 17). Zur Festlegung der Vorzugsvariante hat der Rhein-Sieg-Kreis im Mai 2016 eine technische Machbarkeitsstudie und im Oktober 2017 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt. Diese Untersuchungen bestätigte die technische und volkswirtschaftliche Machbarkeit der rheinquerenden Variante mit Verlängerung der Linie 17 mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,5.

Die rheinquerende Variante wurde am 13.11.2018 vom Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn, am 15.11.2018 von der Stadt Niederkassel sowie am 30.10.2019 von der Stadt Köln als Vorzugsvariante definiert. Eine mögliche Zweigstrecke von Mondorf nach Sieglar wurde nicht in das Projekt einbezogen. Für den bisherigen Güterverkehr auf der bestehenden RSVG-Strecke soll eine neue Anschlussbahn direkt zur DB-Strecke im Raum Lind realisiert werden. Für die Rheinquerung und die Güteranschlussbahn wird eine mögliche Trassenbündelung mit der im selben Korridor geplanten A553 („Rheinspange") abgestimmt, diese ist aber keine Voraussetzung zur Realisierung des Stadtbahnprojektes.

Im Herbst 2019 wurde das formelle Abstimmungsverfahren im Rahmen der standardisierten Bewertung mit dem Bundes- und Landesverkehrsministerium aufgenommen. Ziel ist eine Verankerung des Projektes im GVFG-Bundesprogramm. Parallel dazu läuft die Abstimmung mit Straßen.NRW über potenzielle Bündelungsoptionen. Auf Grundlage dieser beiden Abstimmungen sind vsl. Ende 2020 konkrete Realisierungsbeschlüsse zu treffen.

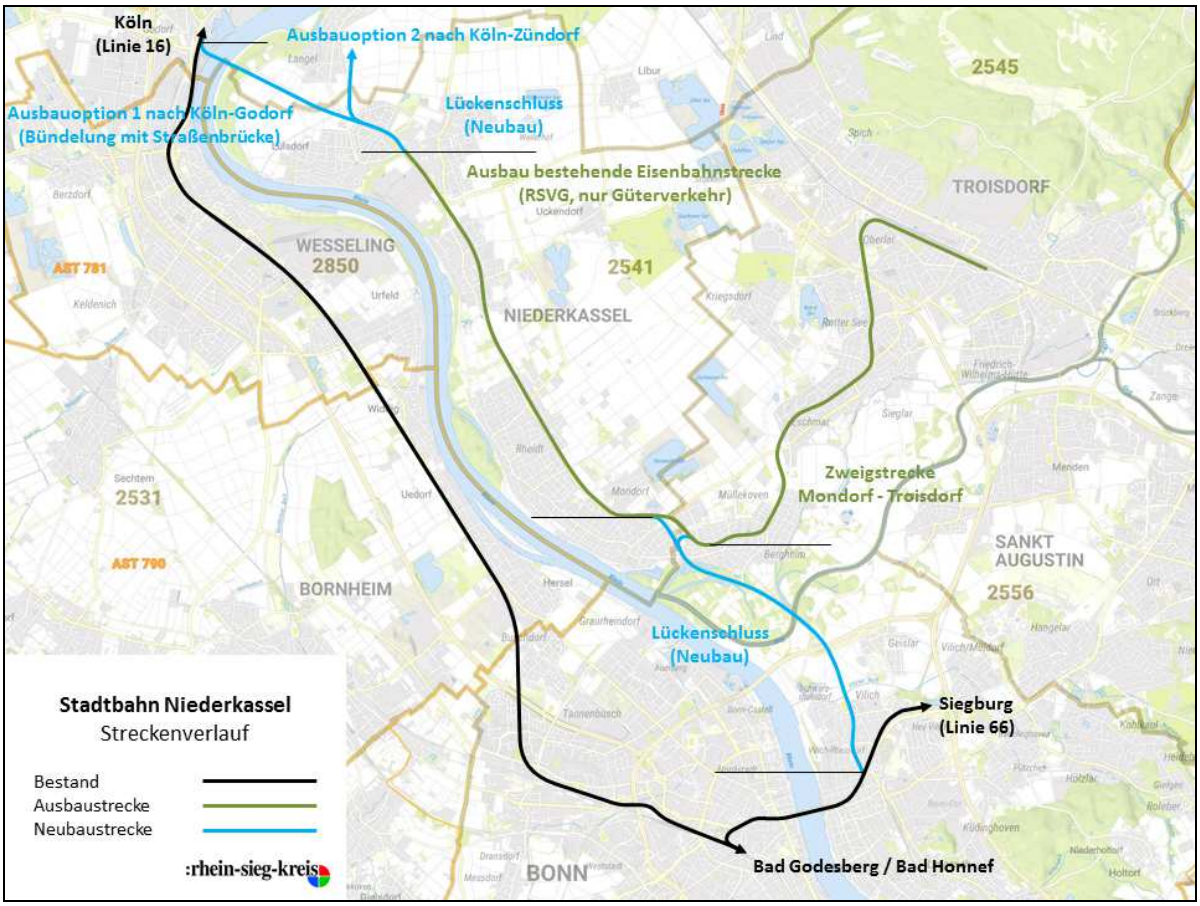


Abbildung 18: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Ausbauoptionen

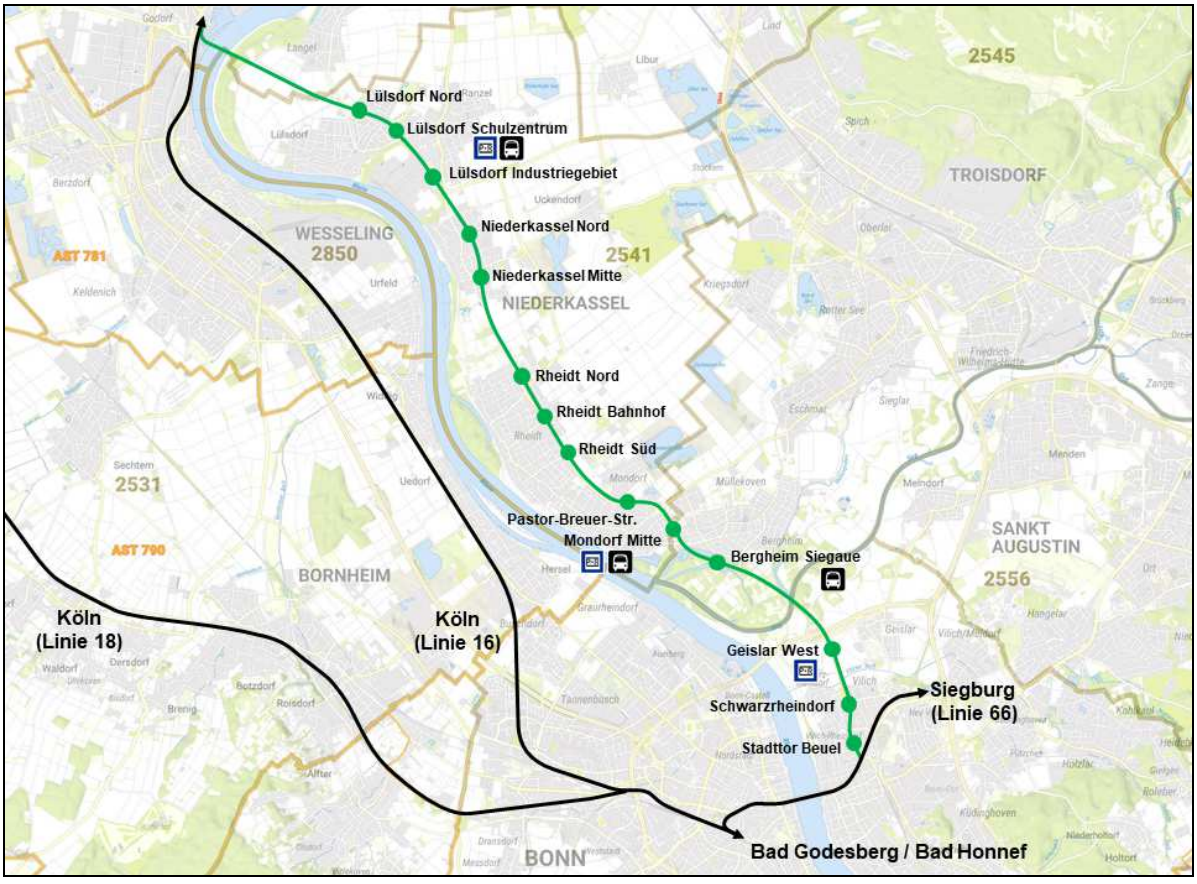


Abbildung 19: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Vorzugsvariante

A. Fahrplan-Rahmenvorgaben

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
319	Much - Ründeroth	nur Schulfahrten								
342	Schladern - Waldbröl	60	60	60	60 T	60 T	-		Schladern (Köln)	
343	Leuscheid - Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T	-		Rosbach (Köln)	
344	Rosbach - Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T	-		Rosbach (Köln)	
SB55	Bonn Hbf – Lülsdorf - Wahn	10	20	30	30	30	30		Wahn, Zündorf (Köln)	
SB56	Siegburg - Seelscheid	60	-	120	120	-	-	576	Siegburg (Köln, Bonn)	Pohlhausen (555)
	Seelscheid - Much - Marienfeld	60	60 T	120	120	120 T	-			
501	Siegburg - Troisdorf - Rheidt	20	20	30	30	30	30	503	Siegburg (Bonn)	
	Rheidt - Lülsdorf	20	20	30	30					
502	Brückberg - Siegburg - Wolsdorf	30	30	60	60	60 T	-		Siegburg (Köln, Bonn)	
503	Siegburg - Troisdorf	20	20	30	30	-	-	501,507	Spich (Köln, Siegburg)	
	Troisdorf - Kriegsdorf – Sieglar	20	20	30	30	60	60		Siegburg (Bonn)	
504	Spich - Lülsdorf	20	60	60	60	60	60 x		Spich (Köln, Siegburg)	
505	Spich - Wahn	60	60	60 T	60 T	-	-		Wahn (Köln) Spich (Köln, Siegburg)	
506	Lohmar - Troisdorf	20	60	60	60	60	60			
	Troisdorf - Sieglar	20	20	30	30	60	60			
507	Troisdorf - Spich - Junkersring	20	60	-	-	-	-	503	Spich (Köln)	
508	Camp Spich - Spich	30	30	-	-	-	-		Spich (Köln)	
	Spich - Troisdorf - Sankt Augustin	30	30	30	30	60	60	551	Sankt Augustin (Bonn)	
509	Siegburg Zange - Siegburg Nord	60	60 x	60 x	60 x	60 T			Siegburg (Köln, Bonn)	
510	Siegburg - Seligenthal	10	15	15	30	30	30		Siegburg (Köln, Bonn)	
	Seligenthal - Hennef	30	60	60	60	120	-			
511	Siegburg - Schneffelrath	30	30	60 x	60 x	60 T	60 T		Siegburg (Köln, Bonn)	
512/13	Siegburg - Niederpleis	20	20	30	30	60	60		Siegburg (Köln)	
512	Niederpleis - Ittenbach	60	60	60	60	60	60			
513	Niederpleis - Oberpleis	60	60	-	-	-	-			Knoten Oberpleis
516	Vilich-Müldorf - Hennef	30	60	60	60	120	-	525	Vil-M (Bonn, Siegburg)	Hoholz (636)

517	Sankt Augustin - Hangelar	30	60	60	-	-	-	529	Sankt Augustin (Bonn) Hangelar Ost (Bonn)	
518	Sankt Augustin - Niederberg - Hangelar	60 x	60 T	60 T	60 T	60 T	-		Hangelar Mitte (Bonn)	
520	Niederdollendorf - Oberpleis	10	20	20	30	30	30		Niederdollendorf (Köln) Oberdollendorf (Bonn)	Knoten Oberpleis
521	Königswinter - Oberpleis	30	30	60	60	60	60		Königswinter Bf (Köln) Cl.-August-Str. (Bonn)	Knoten Oberpleis
522	Hennef - Uckerath	30	30	60	60	60	60		Hennef (Köln)	Knoten Hennef Knoten Uckerath
524	Hennef - Hanf - Uckerath	60	60	120	120	120	-		Hennef (Köln)	Knoten Uckerath
525	Hennef - Frohnhardt - Oberpleis	60	60	60	60	120	-	516	Hennef (Köln)	Knoten Oberpleis
527	Hennef - Stoßdorf - Siegburg	15	15	30	30	30	30		Siegburg (Köln, Bonn)	
529	Bonn Hbf - Niederpleis - Hennef	30	30	30	60	60	60	517	Sankt Augustin (Bonn)	Knoten Hennef
530	Hennef - Ruppichteroth - Waldbröl	60	60	60	60	120	60	531	Hennef (Köln)	Knoten Hennef
531	Hennef - Winterscheid - Ruppichteroth	60	60	120	120	120	-	530	Hennef (Köln)	
532	Hennef - Bödingen - Hennef	60	60	120	120	120	-		Siegbogen (Köln)	Knoten Hennef
533	Eitorf - Rankenhohn - Eitorf	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
535	Sankt Augustin - Oberpleis	60	60	60	60	60	-		Sankt Augustin (Bonn)	Knoten Oberpleis
536	Oberpleis - Sassenberg	60	60	120	120	120	-			Knoten Oberpleis
537	Bonn Hbf - Stieldorf Stieldorf - Thomasberg - Oberpleis Stieldorf - Oberpleis (direkt)	30 60 60	30 60 60	30 60 60	60 60 -	60 60 -	60 60 -			Knoten Oberpleis Stieldorf (541)
539	Oberpleis - Sasseberg	nur Schulfahrten								
540	Bonn Hbf - Menden - Sankt Augustin	20	20	20	-	-	-	640		
541	Königswinter - Oberkassel - Oberpleis	30	60	60 T	60 T	120 T	-		Oberkassel Süd (Bonn)	Knoten Oberpleis Stieldorf (537)
550	Bonn Hbf - Niederkassel - Wahn	20	20	20	30	30	30		Wahn (Köln)	
551	Bonn Hbf - Troisdorf	20	20	20	30	30	30	508		
552	Josephinum - Sieglar	30	-	-	-	-	-			
553	Lohmar - Honrath - Neuhonrath	60	60	-	-	-	-	558	Honrath (Köln)	
554	Lohmar - Heide	60	60	-	-	-	-			
555	Siegburg - Lohmar - Pohlhausen	30	60	60	60	-	-	556,557	Siegburg (Bonn)	Pohlhausen (SB56,576)
556	Siegburg - Lohmar - Rösrath	30	30	60	60	120	-	555,557	Rösrath (Köln) Siegburg (Bonn)	Knoten Rösrath

557	Siegburg - Lohmar - Overath	30	60	60	60	120	60	555,556, 558	Overath (Köln) Siegburg (Bonn)	Knoten Overath
558	Lohmar - Dahlhaus (- Overath)	60	60	-	-	-	-	553,557	Honrath (Köln)	
559	Lohmar - Kern (- Neuhonrath)	60	-	-	-	-	-			
560	Bad Honnef - Aegidienberg - Oberpleis	60	60	-	-	-	-	562	Bad Honnef (Bonn, Köln)	Knoten Oberpleis
562	Bad Honnef - Aegidienberg – Wülscheid Wülscheid - Windhagen	60 120	60 120	120 120	120 120	120 120	- -	560	Bad Honnef (Bonn, Köln)	
564	Eitorf - Irlenborn - Obereip	60	60	120 x	120 x	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
565	Bad Honnef - Linz	60	60	60	60	120	-		Bad Honnef (Bonn, Köln)	
566	Rhöndorf - Bad Honnef Süd	30	60	60	60	60	-		Rhöndorf (Bonn, Köln)	
570	Eitorf - Uckerath	60	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf Knoten Uckerath
571	Eitorf - Bitze - Rodder	60	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
572	Herchen - Leuscheid	60 K	60 K	120 T	120 T	120 T	-		Herchen (Köln)	
573	Eitorf - Käsberg - Mühleip	60	60 x	120 x	120 x	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
575	Much - Overath	60	60	120	120	120	-		Overath (Köln)	Much (577)
576	Siegburg - Seelscheid - Much	60	60	120	120	120	60	SB56	Siegburg (Köln, Bonn)	Pohlhausen (555)
577	Siegburg - Neunkirchen Neunkirchen - Much	30 60	30 60	60 120	60 120	60 120	60 120		Siegburg (Köln, Bonn)	Much (575) Antoniusplatz (578)
578	Hennef - Neunkirchen	60	60	120	120	120	-		Hennef (Köln)	Antoniusplatz (577)
579	Eitorf - Schladern Schladern - Rosbach	60 60	60 60	120 -	120 -	120 T -	- -		Herchen (Köln)	Knoten Eitorf
580	AST Lohmar	60	60	60	60	60	60		Honrath (Köln)	
581	AST Ruppichteroth	60	60	60	60	60	60			
582	AST Hennef	60	60	60	60	60	60		Hennef (Köln)	
583	AST Neunkirchen-Seelscheid	60	60	60	60	60	60			Antoniusplatz
584	AST Much	60	60	60	60	60	60			
586	AST Bad Honnef	60	60	60	60	60	60	562	Bad Honnef (Bonn, Köln)	
587	AST Windeck	60	60	60	60	60	60		Herchen, Rosbach (Köln)	
588	AST Königswinter	60	60	60	60	60	60			Knoten Oberpleis
590	Schulverkehr Lohmar	nur Schulfahrten								
592	Schulverkehr Hennef	nur Schulfahrten								
593	Schulverkehr Neunkirchen-Seelscheid	nur Schulfahrten								
598	Schulverkehr Königswinter	nur Schulfahrten								

599	Schulverkehr Sankt Augustin	nur Schulfahrten																					
604	Hersel - Ückesdorf	20		20		20		30		30		30											
633	Duisdorf - Sechtem	30		30		30		30		-		-										Duisdorf (Bonn) Sechtem (Köln)	
635	Hangelar - Ramersdorf	30		60		60		60		-		-											
636	Hangelar - Hoholz - Beuel	30		30		60		60		60		60	T									H.lar (Bonn, Siegburg) Beuel Bf (Köln)	Hoholz (516)
640	Bonn Hbf - Menden - Siegburg	20		20		20		30		30		30		540									
680	Gielsdorf - Duisdorf	30	K	30	K	60	K	60	K	60	T	-										Duisdorf (Bonn)	
	Duisdorf - Lessenich	30	K	30	K	60	K	60	K	-		-											
722	Sechtem – Wesseling	60	T	60	T	60	T	60	T	60	T	-											
740	Rheinbach – Todenfeld (- Hilberath)	60	K	60	K	60	T	60	T	60	T	60	T	840								Rheinbach (Bonn)	
741	Rheinbach – Kurtenberg (- Wald)	60		60	T	60	T	60	T	120	T	-											
745	Waldorf – Walberberg	60	K	60	K	-		-		-		-											
747	Rheinbach – Miel – Odendorf	60	K	60	K	60	T	60	T	60	T	-										Odendorf (Bonn)	Miel (817)
749	Rheinbach – Meckenheim	30		30		30		60		60	T	60	T									Meckenheim (Bonn) Rheinbach (Euskirchen)	
750	Meckenheim – Lüftelberg	60	x	60	T	60	T	60	T	-		-											
751	Schulverkehr Swisttal	nur Schulfahrten																					
752	Schulverkehr Rheinbach	nur Schulfahrten																					
753	Schulverkehr Bornheim	nur Schulfahrten																					
790	AST Bornheim	60		60		60		60		60		60										Sechtem (Köln) Roisdorf (Bonn)	
800	Bonn Hbf – Rheinbach	60		60		60		60		120		60											
802	Euskirchen – Rheinbach	nur Schulfahrten																					
806	Euskirchen – Heimerzheim	nur Schulfahrten																					
812	Volmershoven – Hardtberg	60	x	60	x	-		-		-		-										Witterschlick (Bonn)	
813	Ortsverkehr Rheinbach	60	K	60	K	-		-		-		-											
817	Rheinbach – Heimerzheim – Brenig	60		60		60		60		60	T	-										Roisdorf (Köln, Bonn)	Miel (747)
	Brenig – Tannenbusch	30		30		60		60		60	T											Rheinbach (Bonn)	
818	Sechtem – Hersel	30		30		60		60		60	T	-											
843	Industriepark – Duisdorf	60		60		60		60		60	T	60	T									Industriepark (Eusk.)	Industriepark (858)
	Duisdorf – Alfter	30		30		60		60		60		60											
845	Bonn Hbf – Heimerzheim	30		30		30		60		60		60											

855	Bad Godesberg – Villip – Meckenheim	30	30	30	60	60	60		Bad Godesberg (Köln)	
856	Bad Godesberg – Oedingen	30	30	30	60	60	60	857	Mehlem (Köln)	
857	Bad Godesberg – Berkum Berkum – Meckenheim	15 30	30 30	30 30	60 60	60 60	60 60	856	Mehlem (Köln) Meckenheim (Bonn)	
858	Industriepark – Meckenheim	15	30	30	30	30	60		Meckenheim (Bonn) Industriepark (Bonn)	
859	Industriepark – Lüftelberg	30	60 T	60 T	60 T	60 T	-		Industriepark (Bonn)	
880	Berkum – Züllighoven	60 T	60 T	60 T	60 T	-	-			
881	Berkum – Pech	60 K	60 K	60 K	60 K	-	-			
882	Roisdorf – Alfter	30 K	30 K	30 K	30 K	30 K	60 K		Roisdorf (Köln, Bonn)	
883	Roisdorf – Endenich	30 T	60	-	-	-	-			
884	AST Rheinbach	60	60	60	60	60	60		Rheinbach (Bonn)	
984	Weilerswist – Straßfeld	nur Schulfahrten								
986	Weilerswist – Heimerzheim	60	60	60 T	60 T	120 T	-			
N8	Nachtbus Bonn über Niederdollendorf	-	-	-	-	-	-			
N9	Nachtbus Bonn über Alfter	-	-	-	-	-	-			

Anhaltswerte für die Betriebszeiten

HVZ	Montag-Freitag 5:30-8:30 Uhr und 12:30 bis 18:30 Uhr
NVZ	Montag-Freitag 8:30-12:30 Uhr und 18:30 bis 20:30 Uhr
Sa1	Samstag 10:30-20:30 Uhr
Sa2	Samstag 6:30-10:30 Uhr
So	Sonn-/Feiertag 8:30-20:30 Uhr
SVZ	20:30-0:30 Uhr, Freitag und Samstag bis 1:30 Uhr

letzte Fahrt in Lastrichtung bei Linien ohne SVZ-Bedienung gegen 21.30 Uhr
alle Linien: zusätzliche HVZ-Verdichtung und Schulfahrten nach Abstimmung

Hinweise

K = Kleinbus (ggf. außer ausgewählte Schulfahrten)
T = TaxiBus
x = ggf. TaxiBus, je nach Nachfrage und Betriebskonzept
Systematische Anschlusssicherung auf möglichst alle Fahrten des Grundtaktes
(in Klammern primäre Anschlussrichtung für beide Fahrtrichtungen)
Taktabstimmung mit Parallellinien ergeben möglichst Takthalbierung

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

B. Umsetzungshistorie

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2009

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

Fahrplanwechsel 12. Dezember2010

SB56 Neue Linie Siegburg – Much – Marienfeld

343 Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten

344 Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten

502 Füllung von Taktlücken
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten

508 Verkürzung auf den Linienweg Wahn/Sieglar – Sankt Augustin Markt

509 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten

510 Teilung der Linie, Linie 510 nur noch Siegburg – Seligenthal – Hennef

511 Taktausdünnung samstags
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten

512 Neuvertaktung
Angebotsausweitung zwischen Siegburg und Niederpleis

513 Einstellung (kompensiert durch Linie 517)

514 Einstellung (kompensiert durch Linie 517)

516 Angebotsausweitung
Verlängerung von Schloss Birlinghoven bis Hennef

517 Neue Linie Meindorf – Sankt Augustin Markt – Hangelar

518 Einstellung (kompensiert durch Linie 517)

520 Taktverdichtung
Neuer Linienweg Niederdollendorf – Oberpleis

521 Neuvertaktung
Neuer Linienweg Königswinter – Oberpleis

522 Füllung von Taktlücken

523 Einführung zusätzlicher Fahrten

524 Neuvertaktung

525 Neuvertaktung
Neuer Linienweg über Frohnhardt

527 Neue Linie Siegburg – Buisdorf – Hennef (ehemaliger südlicher Ast der Linie 510)

529 Taktausdünnung

530 Taktausdünnung
Abstimmung mit der Linie 531

531 Verlängerung ab Winterscheid über Hatterscheid nach Ruppichteroth
Abstimmung mit der Linie 530

532 Neuvertaktung

534 Einstellung (kompensiert durch Linie 512)

535 Neuvertaktung
Neuer Linienweg über Sankt Augustin Markt

536 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten

537 Neuvertaktung
Füllung von Taktlücken
Konzentration auf zwei Linienwege (direkt bzw. über Thomasberg)

538 Einstellung (kompensiert durch Linie 516)

539 Neue Linie Oberpleis – Asbach (ehem. grenzüberschreitende Fahrten der Linie 536)

540 Einstellung (kompensiert durch Linien 517 und 640)

541 Angebotsausweitung
Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg Oberpleis – Oberkassel Süd – Königswinter

551 Taktausdünnung am Nachmittag
Angebotsausdehnung im Spätverkehr

554 Verlängerung von Dahlhaus bis Heiligenhaus, dafür nicht mehr über Schnellhaus

556 Angebotsausweitung abends und am Wochenende

562 Angebotsausweitung sonntags

564 Angebotsausweitung
Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg über Irlenborn

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

Fahrplanwechsel 12. Juni 2011

576 Abstimmung mit Linien SB56 und 577

Fahrplanwechsel 11. Dezember 2011

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

Fahrplanwechsel 10. Juni 2012

722 Neue TaxiBus-Linie Sechtem – Wesseling

Fahrplanwechsel 9. Dezember 2012

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

Fahrplanwechsel 15. Dezember 2013

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

Fahrplanwechsel 14. Dezember 2014

503 Neuer Linienweg nach Sieglar (statt Lülsdorf), Taktverdichtung
504 Neue Linie von Spich nach Lülsdorf
505 Neue Linie von Spich nach Wahn
506 Neuer Linienweg im Troisdorfer Stadtzentrum, Taktverdichtung
507 Neue Linie von Troisdorf nach Junkersring (alte Linie 507 durch Linien 506 und 508 ersetzt)
508 Neuer Linienweg über Rotter See nach Camp Spich (statt Sieglar/Wahn)
Verbessertes Angebot am Wochenende
551 Neuer Linienweg über Kriegsdorf, verbessertes Angebot am Wochenende in Troisdorf
579 Verlängerung von Schladern bis Rosbach
589 Einstellung AST Troisdorf
680 Neuer Linienweg über Châteauneufstraße

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2015

511 Ausweitung Abendverkehr (TaxiBus)
525 Taktverdichtung und Angebotssystematisierung an Schultagen
536 Taktverdichtung und Angebotssystematisierung an Schultagen
551 Verbessertes Angebot am Wochenende nach Bonn
SB55 Verbessertes Angebot in den Ferien, am späten Nachmittag und am Wochenende
605 Einstellung auf dem Abschnitt Duisdorf – Oedekoven – Alfter
633 Neuer Linienweg Duisdorf – Sechtem
Angebotsausweitung samstags bis gegen 21 Uhr
680 Umstellung auf Kleinbusbetrieb
Taktverdichtung
Verlängerung von Duisdorf nach Lessenich
740 Neue Linie von Rheinbach nach Hilberath (Ersatz für AWV-Linie 840)
747 Neue Linie von Rheinbach nach Odendorf (Swisttaler Landhüpfer, Ersatz für Linie 846)
748 Neue Linie Ortsverkehr Odendorf
749 Neue Linie von Rheinbach nach Meckenheim (Ersatz für AWV-Linien 844 und 849)
752 Neue Linie „Schulverkehr Rheinbach"
800 Taktverdichtung samstags
805 Einstellung
806 Angebotsreduzierung (nur noch Schülerverkehr)
817 Verlängerung von Brenig über Heimerzheim nach Rheinbach (Ersatz für Linien 805 und 882)
Umstellung Samstagsverkehr von TaxiBus auf Bus
843 Neuer Linienweg Industriepark – Duisdorf – Alfter (Ersatz für SWBV-Linie 605)
845 Einheitlicher Endpunkt aller Fahrten in Heimerzheim Fronhof
846 Einstellung
855 Linienwegstraffung innerhalb von Meckenheim
856 Angebotsausweitung zwischen Berkum und Werthhoven
857 Angebotsausweitung zwischen Berkum und Meckenheim
Neuer Linienweg innerhalb von Meckenheim (über Schulzentrum)
einheitliche Führung und Taktverdichtung der Fahrten auf dem kombinierten Linienweg 856/857
858 Verlängerung vom Le-Mée-Platz zum Bahnhof Industriepark (Ersatz für alte Linie 843)
Taktverdichtung
880 Reduzierung AST Meckenheim
882 Einstellung der TaxiBus-Linie Bornheim – Heimerzheim
Neue Kleinbuslinie Roisdorf – Alfter
883 Reduzierung AST Alfter
884 Reduzierung AST Rheinbach
986 Verlängerung aller Fahrten nach Heimerzheim Heckenweg

Fahrplanwechsel 24. August 2016

751 neue Linie „Schulverkehr Swisttal"

Fahrplanwechsel 11. Dezember 2016

509 neuer Linienweg
517 Linienwegstraffung (ohne Niederberg)
518 neue Linie Sankt Augustin Zentrum – Niederberg – Hangelar
521 Taktausdünnung HVZ morgens
533 Stundentakt
541 Taktverdichtung HVZ
572 Umstellung von TaxiBus auf Kleinbus

Fahrplanwechsel 16. Juli 2017

741 neue Linie Rheinbach – Wald
814 Einstellung (kompensiert durch 741)
828 Einstellung auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises (kompensiert durch 741)
842 Einstellung

Fahrplanwechsel 10. Dezember 2017

517 neuer Endpunkt Hangelar Ost statt Hangelar Mitte
518 Umstellung von Bus auf TaxiBus
556 Taktverdichtung vormittags
577 Taktverdichtung zwischen Siegburg und Neunkirchen am Wochenende
635 neuer Endpunkt Hangelar Ost statt Hangelar Mitte
750 neuer Linienweg
859 Verkürzung von Meckenheim bis Industriepark Bahnhof (kompensiert durch 750)

Fahrplanwechsel 29. August 2018

528 Einstellung
534 Einstellung
592 neue Linie „Schulverkehr Hennef"
(inkl. zusätzlicher Fahrten auf den Linien 510, 516, 522, 524, 525, 527, 530, 531, 532, 577, 578)
593 neue Linie „Schulverkehr Neunkirchen-Seelscheid"

Fahrplanwechsel 9. Dezember 2018

18 Taktverdichtung am Wochenende
66 Taktverdichtung HVZ nach Königswinter, Nachtverkehr nach Bad Honnef
SB55 Taktverdichtung NVZ und samstags
520 Taktverdichtung HVZ und samstags
526 Einstellung (kompensiert durch 560)
536 neues Angebot samstagmorgens und sonntags
553 neue Linie Lohmar – Scheiderhöhe – Neuhonrath
554 neue Linie Lohmar – Heide (alte Linie 554 durch neue Linie 558 ersetzt)
555 neue Linie Siegburg – Lohmar – Pohlhausen
558 neue Linie Lohmar – Wahlscheid – Dahlhaus – Overath (anstelle einzelner Schulfahrten)
559 neue Linie Lohmar – Kern – Neuhonrath
560 Ausweitung auf Stundentakt Mo-Fr
576 direkter Linienweg zwischen Siegburg und Pohlhausen wie SB56, Neuvertaktung
577 Taktverdichtung HVZ zwischen Siegburg und Neunkirchen
590 neue Linie „Schulverkehr Lohmar" (anstelle ehemaliger Linien 542-549)
598 neue Linie „Schulverkehr Königswinter"
599 neue Linie „Schulverkehr Sankt Augustin"
747 Verlängerung von Odendorf Bahnhof bis Odendorf Kirche
748 Einstellung

Fahrplanwechsel 15. April 2019

740 Verkürzung von Hilberath bis Todenfeld, neuer Linienweg in Merzbach, Umstellung auf Kleinbusbetrieb
745 neue Kleinbuslinie Waldorf – Walberberg
813 veränderter Linienweg

Fahrplanwechsel 28. August 2019

16 Taktverdichtung HVZ und SVZ, Einführung Nachtverkehr
66 Taktverdichtung samstags
SB55 Verlängerung von Lülsdorf bis Wahn (anstelle 501), Angebotsausweitung
501 Verkürzung von Wahn bis Lülsdorf (kompensiert durch SB55)
504 Umstellung von TaxiBus auf Bus am Wochenende, Verlängerung aller Fahrten bis Lülsdorf
517 Verkürzung von Meindorf bis Sankt Augustin Zentrum (kompensiert durch 540)
520 Taktverdichtung abends und am Wochenende
537 Taktverdichtung samstags
540 neue Linie Bonn Hbf – Sankt Augustin Zentrum (unter Einbindung der Linie 517)
550 neuer Linienweg über die Nordbrücke, Taktverdichtung abends und am Wochenende
551 neuer Linienweg über die Kennedybrücke, Angebotsausweitung
552 neue Linie Sieglar – Bonn-Nord
566 neuer Linienweg (Probebetrieb)
577 Taktverdichtung NVZ zwischen Siegburg und Neunkirchen
640 Taktverdichtung abends und am Wochenende
747 Ausweitung auf Stundentakt sonntags (TaxiBus)
753 neue Linie „Schulverkehr Bornheim"
817 neuer Linienweg nach Tannenbusch statt Hersel, Angebotsausweitung
818 Angebotsausweitung
845 Angebotsausweitung
855 Angebotsausweitung
856 Angebotsausweitung
857 Angebotsausweitung
880 neue TaxiBus-Linie Berkum – Züllighoven – Rheinhöhenfriedhof, AST Meckenheim entfällt
881 neue Kleinbuslinie Berkum – Pech (statt TaxiBus)
883 neue TaxiBus-Linie Roisdorf – Endenich, AST Alfter entfällt

Fahrplanwechsel 15. Dezember 2019

18 Taktverdichtung SVZ, Einführung Nachtverkehr
522 Bruch aller Fahrten in Uckerath, dort Anschluss nach Rheinland-Pfalz (Umsetzung 01.01.2020)
539 Bruch aller Fahrten in Sassenberg, dort Anschluss nach Rheinland-Pfalz (Umsetzung 01.01.2020)
562 Füllung von Taktlücken zum durchgehenden Stundentakt
Bruch aller Fahrten in Windhagen, dort Anschluss nach Rheinland-Pfalz (Umsetzung 01.01.2020)
564 Bruch aller Fahrten in Obereip, dort Anschluss nach Rheinland-Pfalz (Umsetzung 01.01.2020)

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

C. Barrierefreier Haltestellenausbau

Vorbemerkungen

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

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

Kategorien

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

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

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

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

Haltestellenkategorisierung nach Städten und Gemeinden

Gemeinde Alfter

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

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

Stadt Bad Honnef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Rhöndorf	Rhöndorf Bf	1	382	✓	✓	
Bad Honnef	Stadtbahn	2	344	✓	✓	
Bad Honnef	Bahnhof	2	101	✓	✓	
Bad Honnef	Neuer Friedhof	2	45	✓	✓	
Rhöndorf	Physikzentrum	2	33	✓	✓	
Bad Honnef	Floßweg	2		✓	✓	
Bad Honnef	Alter Friedhof	4		✓	✓	
Bad Honnef	Karlstr.	2		✓	✓	
Himberg	Himberg	1	349	✓	1	Schleife, ggf. Halt an der Straße prüfen, Ausbau 2020
Bad Honnef	Linzer Str.	2	332	✓	1	Haltestelle ggf. versetzen
Aegidienberg	Aegidiusplatz	2	197	✓	2	höhere Nachfrage aufgrund neuer Verknüpfung
Rhöndorf	Rhöndorfer Str.	2	36	✓	2	Ausbau ggf. vorziehen, Erschließung Penaten
Rottbitze	Rottbitze	2	147	✓	2	Taktverkehr ab Dez. 2019, Förderprogramm NVR 2019-2023, Ausbau 2020
Rottbitze	Höheweg	2	92	✓	2	Taktverkehr ab Dez. 2019, Förderprogramm NVR 2019-2023, Ausbau 2020
Bad Honnef	Post	2	195	✓	3/✓	Fahrtrichtung Selhof ausgebaut
Aegidienberg	Siefenhoven	2	139	✓	3	
Hövel	Denkmal	2	124	✓	3	wenig Platz, ggf. verkürzte Lösung
Bad Honnef	Berck-sur-Mer-Str.	2	116	✓	3	
Orscheid	Orscheid	2	106	✓	3	
Bad Honnef	Moltkestr.	2	95	✓	4	
Bad Honnef	Drieschweg	1	87	✓	4	teilweise ausgebaut (Hochbord)
Bad Honnef	Städtisches Kurhaus	2	87	✓	4	teilweise ausgebaut (Hochbord)
Bad Honnef	Wolfshof	1	81	✓	4	
Rhöndorf	Kapelle	2	77	✓	4/✓	Ausbau ggf. vorziehen, Fahrtrichtung Bad Honnef ausgebaut
Brüngsberg	Brüngsberg	2	76	✓	4	
Wülscheid	Post	1	67	✓	4	
Selhof	Kirche	2	63	✓	4	
Bad Honnef	Am Brünnele	2	57	✓	4	
Wülscheid	Jägerheim	2	55	✓	4	
Hövel	Autobahn	2	44	✓	4	
Wülscheid	Im Heidchen	2	39	✓	4	
Selhof	Sparkasse	2	35	✓	4	
Bad Honnef	Feilweg	2	20	✓	4	
Bad Honnef	Bergischer Hof	2	14	✓	4	
Bad Honnef	Sportplatz	2	11	✓	4	
Bad Honnef	Honnefer Kreuz	2	4	✓	4	Richtung Rhöndorf nur Schulverkehr
Bad Honnef	Am Honnefer Graben	2		✓	4/✓	wird von VG Unkel ausgebaut, Fahrtrichtung Bad Honnef bereits ausgebaut

Mitte	Feuerschlößchen	1	666	x	5	nur Schulverkehr, teilweise ausgebaut
Aegidienberg	Grundschule	1	7	x	5	nur Schulverkehr
Aegidienberg	Servatiushof	2	3	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Bad Honnef	Jagdhaus Schmelztal	2	1	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Aegidienberg	Einsiedel	2	0	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Aegidienberg	Kohlstr.	2	0	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Selhof	Brunnenstraße	1		✓	5	Testbetrieb
Selhof	St. Martinskapelle	1		✓	5	Testbetrieb
Bad Honnef	Am Spitzenbach	1		x	5	nur Schienenersatzverkehr
Bad Honnef	Bahnhofstr./Menzenbergerstr.	1		x	5	nur Schulverkehr

Stadt Bornheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Hersel	Stadtbahn	1	841	✓	✓	Haltestellenerweiterung zusammen mit Hochbahnsteigen 2021
Hersel	Grundschule	1	418	✓	✓	
Bornheim	Rathaus	2	313	✓	✓	
Bornheim	Kreissparkasse	2	146	✓	✓	
Bornheim	Schwimmbad	2	124	✓	✓	
Sechtem	Eupener Str.	2	65	✓	✓	komplett ausgebaut
Brenig	Auf dem Ploon	2	57	✓	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Hennesenbergstr.	2	54	✓	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Post	2	39	✓	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Wasserturm	2	22	✓	✓	Hochbord vorhanden
Bornheim	Gewerbepark Süd	2	15	✓	✓	komplett ausgebaut
Dersdorf	Dersdorf	2	8	✓	✓	
Hersel	Moselstr.	2		✓	✓	
Roisdorf	Friedrichstr.	2		✓	✓	Hochbord vorhanden
Sechtem	Bahnhof	2	179	✓	1/✓	zusätzliche Kante für endende Linie 818 zunächst provisorisch eingerichtet
Waldorf	Stadtbahn	2	107	✓	1/✓	Hochbord in Fahrtrichtung Sechtem vorhanden, kompletter Ausbau 2021 vorgesehen
Merten	Schule	2	190	✓	2	Ausbau 2021 vorgesehen
Merten	Stadtbahn	3	180	✓	2/✓	Ausbau 2019 vorgesehen, Richtung Sechtem bereits ausgebaut, 3. Kante = Wendestelle
Sechtem	Krausplatz	2	106	✓	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Sechtem, Ausbau 2019 vorgesehen
Hemmerich	Alte Schule	2	106	✓	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Hemmerich, Ausbau 2021 vorgesehen
Rösberg	Schule	2	59	✓	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Rösberg, Ausbau 2019 vorgesehen
Kardorf	Schulstr.	2	48	✓	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Kardorf , Ausbau 2022 vorgesehen
Waldorf	Gaststätte Kreuel	2	35	✓	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Waldorf, Ausbau 2024 vorgesehen
Hersel	Grüner Weg	2		✓	2	Seniorengerechtes Wohnen am Standort, Ausbau in Ri Hersel 2022 in Ri Bonn 2024
Roisdorf	Bahnhof/Rosental	2		✓	2	neue SPNV-Verknüpfung, Ausbau vorgesehen 2023 im Rahmen der Bahnhofsumgestaltung
Bornheim	Mühlenstr.	2	93	✓	4	Ausbau 2023 vorgesehen
Merten	Heide	2	76	✓	4	Ausbau 2025 vorgesehen
Roisdorf	Karthäuserstr.	2	52	✓	4	Ausbau 2023 vorgesehen
Roisdorf	Siegesstr.	2	48	✓	4/✓	Ausbau 2019 vorgesehen, Richtung Hersel bereits ausgebaut
Rösberg	Hemmergasse	2	48	✓	4	Ausbau 2025 vorgesehen
Kardorf	Lindenstr.	2	46	✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Merten	Apotheke	2	14	✓	4	Ausbau 2023 vorgesehen
Hersel	Vorgebirgsstr.	1		✓	4	Ausbau 2025 vorgesehen
Hersel	Clarenweg	2		✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Kardorf	Auf dem Knickert	2		✓	4	Haltestelle an Landstraße, Gefahrenpunkt, Ausbau 2024
Bornheim	Hellenkreuz	2		✓	4	Ausbau 2025 vorgesehen
Roisdorf	Bahnhof	3		✓	4	Ausbau 2019 vorgesehen

Sechtem	Wendelinusstr.	2		✓	4	
Merten	Händelstr.	2		✓	4	
Merten	Weidenbachweg	2		✓	4	
Hemmerich	Markus-Kirche	2		✓	4	
Hemmerich	Hemberger Str.	2		✓	4	
Waldorf	Donnerbachweg	2		✓	4	
Bornheim	Unter der Windmühle	2		✓	4	
Bornheim	Kalkstr.	2		✓	4	
Roisdorf	Johann-Phillip-Reis-Str.	2		✓	4	für zukünftigen Linienweg 817 nach Süden verschieben
Roisdorf	Alexander-Bell-Str.	2		✓	4	
Hersel	Siemenacker	1	8	✓	5	Entwicklung Gewerbegebiet, ggf. Linienwegänderung
Brenig	Lückenhof	2		✓	5	Außenbereich, ggfs. Ausbau 2020 im Rahmen Sanierung L 182
Brenig	Sportplatz	1		✓	5	Schotterplatz, ggf. 2 Kanten an der Straße plus Wendestelle für „Kurzfahrten" Linie 817
Waldorf	Nikolaus-Schule	1		✓	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Waldorf	Friedhof	2		✓	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Waldorf	Kardorfer Str.	2		✓	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Merten	Schubertstr.	2		✓	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Merten	Kindergarten	2		✓	5	nur Kleinbus
Merten	Rochusstr.	2		✓	5	nur Kleinbus
Merten	Vinzenzstr.	2		✓	5	nur Kleinbus
Merten	Bachstr.	2		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Stadtbahn	2		✓	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Walberberg	Pater-Bertram-Platz	2		✓	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Walberberg	Ort	1		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Schützenstr.	1		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Hanrathstr.	1		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Jugendakademie	1		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Sportplatz	1		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Irlenpütz	1		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Buschgasse	1		✓	5	nur Kleinbus
Walberberg	Flammgasse	1		✓	5	nur Kleinbus
Desdorf	Kindergarten	1		x	5	nur Schulfahrten
Uedorf	Verbundschule			x	5	nur Schulfahrten
Uedorf	Werthstr.			x	5	nur Schulfahrten
Uedorf	Windmühlenstr.	2		x	5	nur Schulfahrten
Widdig	Zerresweg	2		x	5	nur Schulfahrten
Widdig	Kirche	2		x	5	nur Schulfahrten
Widdig	Hüttengarten	2		x	5	nur Schulfahrten
Widdig	Teutonenstr.	1		x	5	nur Schulfahrten
Hersel	Richard-Piel-Str.	2		x	5	nur Schulfahrten
Bornheim	Europaschule	1		x	5	nur Schulfahrten
Kardorf	Kirche			x	5	nur Schulfahrten

Dersdorf	Kindergarten			x	5	nur Schulfahrten

Gemeinde Eitorf

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Eitorf	Bahnhof	3	1387	✓	1	oberste Priorität, genügend Platz für Rendezvous-Verkehr mit 6 Linien vorsehen
Eitorf	Markt	2	226	✓	1	
Eitorf	Schümmerichstr.	2	27	✓	2	Nahversorgung
Eitorf	Krankenhaus	2	20	✓	2	
Irlenborn	Irlenborn	2	182	✓	3	
Halft	Halft	2	126	✓	3	
Mühleip	Mühleip	4	147	✓	3	
Halft	Baleroth Abzw.	2	49	✓	4	
Lindscheid	Lindscheid	2	46	✓	4	
Eitorf	Untenroth	2	45	✓	4	
Irlenborn	Wassack Abzw.	2	45	✓	4	
Eitorf	Königssiefen	2	42	✓	4	
Halft	Schönenberger Str.	2	38	✓	4	
Obereip	Obereip	1	38	✓	4	
Eitorf	Industriegebiet	2	36	✓	4	
Eitorf	Lascheider Weg	2	28	✓	4	
Bitze	Käsberg Abzw.	2	27	✓	4	
Bach	Bach	2	27	✓	4	
Stein	Stein	2	25	✓	4	
Alzenbach	Schule	2	22	✓	4	
Hove	Sägewerk	2	22	✓	4	
Eitorf	Schiefen	2	22	✓	4	
Eitorf	Blumenhof	2	22	✓	4	
Halft	Probach	2	19	✓	4	
Bach	Happach	2	19	✓	4	
Hove	In der Helte	2	19	✓	4	
Alzenbach	Siegbrücke	2	17	✓	4	
Alzenbach	Altebach Gewerbegebiet	2	16	✓	4	
Bitze	Alzenbacher Str.	2	14	✓	4	
Eitorf	Am Fuhrweg	2	14	✓	4	
Bach	Schützenau	2	13	✓	4	
Eitorf	Bergstr.	2	12	✓	4	
Hove	Keuenhof	2	11	✓	4	
Huckenbröl	Zum Höhenstein	2	11	✓	4	
Linkenbach	Linkenbach	2	11	✓	4	
Eitorf	Berufskolleg	2	10	✓	4	
Halft	Kelters	2	10	✓	4	

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

Stadt Hennef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Hennef	Bahnhof	5	5513	✓	✓	
Stoßdorf	Stoßdorf	2	535	✓	✓	
Uckerath	Grundschule	3	518	✓	✓	reguläre Haltestelle ausgebaut, Wendeschleife mit 3. Kante nur Schulverkehr
Hennef	Theodor-Heuss-Allee	2	501	✓	✓	
Geistingen	Helenenstift	2	476	✓	✓	
Söven	Grundschule	2	365	✓	✓	
Uckerath	Alter Zoll	2	306	✓	✓	Haltekante verlängern, befindet sich in Prüfung, Ausbau zur Mobilstation wird geprüft
Hennef	Beethovenstr./Mozartstr.	2	257	✓	✓	
Warth	Friedhof	2	235	✓	✓	
Altenbödingen	Altenbödingen	1	186	✓	✓	
Hennef	Gewerbegebiet West	2	181	✓	✓	
Bierth	Bierth	2	176	✓	✓	keine Leitstreifen
Bröl	Schule	2	150	✓	✓	
Weldergoven	Ort	2	149	✓	✓	
Allner	Schloßstr.	2	137	✓	✓	
Lichtenberg	Adscheider Weg	2	106	✓	✓	
Söven	Schultes	2	80	✓	✓	
Bödingen	Kloster	1	80	✓	✓	
Kurscheid	Kurscheid	2	65	✓	✓	
Lanzenbach	Lanzenbach	2	54	✓	✓	
Edgoven	Am Bürgerberg	1	32	✓	✓	
Allner	Zum Rosengarten	2	29	✓	✓	keine Leitstreifen
Söven	Oberpleiser Str.	2	29	✓	✓	
Hennef	Mittelstr.	2	16	✓	✓	
Süchterscheid	Kindergarten	2	15	✓	✓	
Bödingen	Altersheim	1	10	✓	✓	
Wasserheß	B8	2	10	✓	✓	
Hennef	Christuskirche	2	9	✓	✓	
Kuchenbach	Abzw.	2	6	✓	✓	keine Leitstreifen
Kurscheid	Broichhausen	2	4	✓	✓	
Hennef	Lise-Meitner-Str.	2		x	✓	nur Schulfahrten
Hennef	Im Siegbogen (S)	2		✓	✓	
Hennef	Gesamtschule Meiersheide	3	1178	✓	1/✓	eine Kante bereits ausgebaut
Hennef	Schulzentrum Fritz-Jacobi-Str.	2	1166	✓	1	Ausbau geplant und Bestandteil der Verkehrsuntersuchung Schulcampus (Vergabe steht an)
Geistingen	Schützenstr.	2	700	✓	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Siegburg, Ausbau Fahrtrichtung Hennef geplant
Geistingen	Sieg-Rheinischer Hof	2	350	✓	1	Barrierefreier Ausbau nur in Richtung Stoßdorf/Söven möglich, in Richtung Hennef nicht möglich aufgrund vorhandener Zufahrten, Ausbau zur Mobilstation wird geprüft

Hennef	Schulen Hanftalstr.	2	322	✓	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Lichtenberg	Ort	2	275	✓	1	Ausbau geplant
Hennef	Bröltalstr.	2	230	✓	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl
Eulenberg	Eulenberg	2	106	✓	2/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Köschbusch
Hennef	Blankenberger Str.	2	5	✓	2	verschieben und Zuwegung zur Gesamtschule verbessern
Happerschoß	Grundschule	1		x	2	2 zusätzliche Kanten an der Annostr., H soll für Taktverkehr an verschoben werden, derzeitiger Standort bleibt für Schülerverkehr (ohne barrierefreien Ausbau)
Hennef	Grundschule Siegtal	1		✓	2/✓	2 zusätzliche Kanten an der Blankenberger Str. für Taktverkehr nachrüsten
Happerschoß	Jugenddorf	2	191	✓	3	
Bröl	Kirche	2	188	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl, keine Leitstreifen
Geistingen	Lorenzhöhe	1	163	✓	3	Haltestelle ist aufgrund politischer Beschlüsse nur in Fahrtrichtung Siegburg vorhanden
Heisterschoß	Wiesenstr.	2	161	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Neunkirchen
Lauthausen	Mitte	1	147	✓	3	Ausbau geplant
Warth	Siedlung	2	137	✓	3	
Allner	B478	2	129	✓	3	Ausbau im Zusammenhang mit Ausbau B478
Westerhausen	Westerhausen	2	127	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Söven
Uckerath	West	2	117	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wasserheß
Rott	Mitte	2	109	✓	3	Ausbau geplant
Dambroich	Hennefer Str.	2	108	✓	3/✓	Ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Dahlhausen	Dahlhausen	2	107	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wellesberg
Happerschoß	Friedhofstr.	2	106	✓	3	Ausbau geplant
Oberauel	Oberauel	2	101	✓	3	früherer Ausbau erfolgte über Dorferneuerungsmaßnahme, derzeit noch zweckgebunden
Heisterschoß	Zum Wahlbach	2	83	✓	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Weingartsgasse	Weingartsgasse	2	81	✓	4	Ausbau geplant
Weldergoven	Abzw.	2	77	✓	4	Ausbau im Zusammenhang mit Ausbau B478
Geisbach	Im Alten Garten	2	72	✓	4	Ausbau geplant
Mittelscheid	Mittelscheid	2	51	✓	4	
Allner	Müschmühle	2	46	✓	4	
Wiersberg	Abzw.	2	45	✓	4	
Uckerath	Kindergarten	2	36	✓	4	
Striefen	Striefen	2	33	✓	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Hennef	Bachstr.	2	33	✓	4	
Rott	Denkmal	2	31	✓	4	
Oberscheid	Oberscheid	2	29	✓	4	
Geistingen	Waldfrieden	2	26	✓	4	
Eulenberg	Überholz	2	23	✓	4/✓	Ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Kningelthal	Kningelthal	1	21	✓	4	
Lauthausen	Sportplatz	1	21	✓	4	
Geistingen	Sportschule	2	20	✓	4	
Süchterscheid	Auf der Sandkaule	2	19	✓	4	
Köschbusch	Heide	2	18	✓	4	

Kurenbach	Kurenbach	2	15	✓	4	
Söven	Golfplatz	2	13	✓	4	
Hanf	Hanfmühle	2	12	✓	4	
Niederscheid	Niederscheid	2	9	✓	4	
Bröl	Katharinental	2	9	✓	4	
Hossenberg	Hossenberg	2	8	✓	4	Fahrtrichtung Hennef geplant
Köschbusch	Köschbusch	2	6	✓	4	
Käsberg	Käsberg	2	5	✓	4	
Bödingen	Friedhof	1	5	✓	4	
Hofen	Abzw.	2	5	✓	4	
Zumhof	Abzw.	2	4	✓	4	
Hermesmühle	Hermesmühle	2	3	✓	4	
Geisbach	Bödinger Hof	2		✓	4	
Uckerath	Mitte	2	327	✓	5	Umbau geprüft, wegen bestehender Zufahrten beidseits nicht möglich
Hollenbusch	Hollenbusch	2	54	x	5	nur Schulfahrten
Stein	Stein	2	43	x	5	nur Schulfahrten
Uckerath	Ackerstr.	2	39	x	5	nur Schulfahrten
Edgoven	Edgovener Str.	1	39	✓	5	Schleife Edgoven überprüfen
Hanf	Hanf	2	35	✓	5	Notwendigkeit prüfen, ggf. nur noch Schulfahrten
Lichtenberg	B8	2	34	✓	5	Zusammenlegung mit Lichtenberg Oberdorf prüfen
Hüchel	Denkmal	2	31	x	5/✓	nur Schulfahrten, ausgebaut in Fahrtrichtung Uckerath
Söven	Denkmal	1	29	✓	5	Notwendigkeit prüfen
Westerhausen	Grüner Weg	2	16	x	5	nur Schulfahrten, kann entfallen
Lichtenberg	Oberdorf	2	15	✓	5	Zusammenlegung mit Lichtenberg B8 sowie Busbedarfsampel prüfen
Hennef	Obere Siegstr.	1	15	✓	5	Nachrüstung 2. Richtung prüfen, steht in Zusammenhang mit Schließung des BÜ
Edgoven	Forellenweg	1	9	✓	5	Schleife Edgoven überprüfen
Wasserheß	Büllesbach Abzw.	2	7	x	5	Nur einzelne Fahrten, Zusammenlegung mit Wasserheß B8 oder Auflassung prüfen
Hanf	Heide Abzw.	2	5	✓	5	Entfall prüfen (kaum Nachfrage, Haltestelle Hanfmühle direkt in der Nähe)
Buchheide	Buchheide	2	1	✓	5/✓	Fahrtrichtung Hennef ausgebaut
Stotterheck	B8	1	1	✓	✓	2. Richtung fehlt
Lauthausen	Bauhof Gilliam	1	0	✓	5	kein Gehweg, d.h. Zuwegung nicht barrierefrei
Wiederschall	Wiederschall	2	0	✓	5	Notwendigkeit prüfen
Hüchel	West	1		x	5	nur Schulfahrten
Adscheid	Adscheid	2		x	5	nur Schulfahrten
Allner	Im Wingert	1		x	5	nur Schulfahrten
Auel	Auel	1		x	5	nur Schulfahrten
Berg	Berg	1		x	5	nur Schulfahrten
Blankenberg	Attenberger Str.	2		x	5	nur Schulfahrten
Blankenberg	Katharinenturm	1		x	5	nur Schulfahrten
Blankenberg	Eitorferstr.	1		x	5	nur Schulfahrten
Bülgenauel	In den Erlen	2		x	5	nur Schulfahrten
Bülgenauel	Siegener Str.	1		x	5	nur Schulfahrten

Büllesbach	Büllesbach	2		x	5	nur Schulfahrten
Bröl	Alter Weg	1		x	5	nur Schulfahrten
Bröl	Dorfplatz	1		x	5	nur Schulfahrten
Bröl	Happerschoßer Str.	2		x	5	nur Schulfahrten
Darscheid	Darscheid	2		x	5	nur Schulfahrten
Dondorf	Dondorf	2		x	5	nur Schulfahrten
Eichholz	Eichholz	2		x	5	nur Schulfahrten
Fernegierscheid	Fernegierscheid	2		x	5	nur Schulfahrten
Greuelsiefen	Buchenweg	2		x	5	nur Schulfahrten
Greuelsiefen	Steinerhart	2		x	5/✓	Fahrtrichtung Hennef ausgebaut, nur Schulfahrten
Hennef	Schulen Wehrstr.	1		x	5	nur Schulfahrten, kann nach Ausbau der Haltestelle Sieg-Rheinischer Hof ggf. entfallen
Issertshof	Issertshof	2		x	5	nur Schulfahrten
Kraheck	Kraheck	2		x	5	nur Schulfahrten
Lauthausen	Mahrberg	2		x	5	nur Schulfahrten
Löbach	Löbach	2		x	5	nur Schulfahrten
Lückert	Lückert	2		x	5	nur Schulfahrten
Meisenbach	Meisenbach	1		x	5	nur Schulfahrten, Wendeplatz im Ort, Haltestelle Meisenbach B8 ist in RLP
Niederhalberg	Niederhalberg	1		x	5	nur Schulfahrten
Oberhalberg	Oberhalberg	1		x	5	nur Schulfahrten
Ravenstein	Abzw.	2		x	5	nur Schulfahrten
Sommershof	Auf dem Platz	2		x	5	nur Schulfahrten
Sommershof	Sommershof	2		x	5	nur Schulfahrten
Stein	Am Ahrenberg	2		x	5	nur Schulfahrten
Süchterscheid	Im Dorfgarten	2		x	5	nur Schulfahrten
Wellesberg	Wellesberg	2		x	5/✓	nur Schulfahrten

Stadt Königswinter

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Oberpleis	Schulzentrum	2	512	✓	✓	
Königswinter	Clemens-August-Straße	1	397	✓	✓	
Niederdollendorf	Bahnhof	1	297	✓	✓	
Thomasberg	Bauverwaltung	2	228	✓	✓	
Thomasberg	Wiesenstraße	1	202	✓	✓	
Oberpleis	Boseroth	2	125	✓	✓	
Königswinter	Bahnhof	1	114	✓	✓	
Rauschendorf	Am Tor	2	32	✓	✓	
Thomasberg	Palm	2	5	✓	✓	
Oberpleis	Auf dem Eigenacker	2		✓	✓	12/2019 neu eingerichtet
Oberpleis	Grundschule	1		x	✓	
Oberpleis	Busbahnhof	8	4049	✓	1	Verknüpfungspunkt
Heisterbacherrott	Heisterbacherrott	2	593	✓	1	Förderbescheid wird erwartet
Oberdollendorf	Stadtbahn	2	507	✓	1	Förderbescheid wird erwartet
Ittenbach	Busbahnhof	3	446	✓	1	
Vinxel	Kapelle	2	288	✓	1	verlegen auf die Vinxeler Str.
Ittenbach	Linde	3	282	✓	1	
Stieldorf	Kirche	2	228	✓	1	Ausbau zum Rendezvous-Verknüpfungspunkt
Heisterbacherrott	Auf der Bergwiese	1	163	✓	1	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Thomasberg	Zum kleinen Ölberg	1	163	✓	1	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Thomasberg	Terrassenweg	1	100	✓	1	
Berghausen	Neuer Weg	2	179	✓	3	Bushaltestelle verlegen
Vinxel	Im Winkel	2	172	✓	3	
Oelinghoven	Oelinghoven	2	150	✓	3	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Niederdollendorf	Fähre	2	140	✓	3	Verknüpfung mit Rheinfähre, prüfen und ggf. vorziehen
Eudenbach	Schule	2	133	✓	3	
Stieldorf	Süd	2	125	✓	3	Ausbau 2020 geplant
Eudenbach	Kirche	2	107	✓	3	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Thomasberg	Grengelsbitze Weiler	2	120	✓	3	Lage zusammen mit Grengelsbitze Bellinghausen prüfen
Uthweiler	Kapelle	2	107	✓	3	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Niederdollendorf	In der Rheinaue	2	98	✓	4	
Oberdollendorf	Rennenberg	2	95	✓	4	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Ittenbach	Margarethenhöhe	2	94	✓	4	
Ruttscheid	Ruttscheid	2	92	✓	4	
Uthweiler	Mühle	2	89	✓	4	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Rauschendorf	Schule	2	87	✓	4	
Stieldorferhohn	Stieldorferhohn	2	80	✓	4	

Ittenbach	Gräfenhohn	2	79	✓	4	
Thomasberg	Hirschbergerstraße	2	68	✓	4	
Freckwinkel	Freckwinkel	2	68	✓	4	
Thomasberg	Am Kuxenberg	2	67	✓	4	
Bockeroth	Düferoth	2	65	✓	4	
Bockeroth	Bockeroth	2	62	✓	4	
Oberpleis	Freizeitzemtrum	2	61	✓	4	
Heisterbacherrott	Mehren	2	59	✓	4	
Frohnhardt	Denkmahl	2	59	✓	4	
Niederdollendorf	Schönsitzstraße	2	58	✓	4	
Rauschendorf	Probsthofstr	2	57	✓	4	
Rauschendorf	Am Grünen Berg	2	56	✓	4	
Wahlfeld	Wahlfeld	2	48	✓	4	
Niederscheuren	Niederscheuren	2	48	✓	4	
Bellinghausen	Abzw.	2	40	✓	4	
Sassenberg	Mitte	?	40	✓	4	
Sand	Sand	2	39	✓	4	
Oberdollendorf	Heisterbach, Kloster	2	33	✓	4	
Kochenbach	Kochenbach	2	32	✓	4	
Heisterbacherrott	Sommerfelder Str.	2	30	✓	4	
Quirrenbach	Quirrenbach	2	26	✓	4	
Bellinghauserhohn	Bellinghauserhohn	2	25	✓	4	
Sassenberg	Wendeschleife	1	24	✓	4	
Oberscheuren	Oberscheuren	2	24	✓	4	
Quirrenbach	Hühnerberg	2	23	✓	4	
Komp	Abzw.	2	22	✓	4	
Berghausen	Im Hagen	2	21	✓	4	
Bellinghausen	Ort	1	20	✓	4	
Oberpleis	Herresbach	2	19	✓	4	
Düferoth	Niederscheuren Abzw.	2	17	✓	4	
Sonderbusch	Sonderbusch	2	15	✓	4	
Oberpleis	Am Niederbach	2	14	✓	4	
Thomasberg	Busch	2	13	✓	4	
Nonnenberg	Nonnenberg	2	13	✓	4	
Sand	Waschpohl	2	11	✓	4	
Frohnhardt	An den Eichen	2	10	✓	4	
Königswinter	Rosenauer Weg	2	8	✓	4	
Dahlhausen	Dahlhausen	2	8	✓	4	
Oberdollendorf	Friedhof	2	5	✓	4	
Rostingen	Rostingen	2	4	✓	4	
Oberdollendorf	Idyllenmühle	2	3	✓	4	
Königswinter	Wintermühlenhof	2	3	✓	4	

Heisterbacherrott	Verschönerungsweg	2	2	✓	4	
Eudenbach	Sassenberg Abzw.	2	2	✓	4	
Frohnhardt	An der Probstbitze	2		✓	4	
Vinxel	Frankenforst Abzw.	2	.	✓	4	
Königswinter	Longenburg	3		✓	4	
Niederdollendorf	Haus der Jugend	2		✓	4	
Königswinter	Schulzentrum	1	556	✓	5	
Königswinter	Hauptstraße	1	120	✓	5	Platzverhältnisse prüfen, ggfs. Mini-Lösung
Oberdollendorf	Mitte	2	83	✓	5	kein Platz für Ausbau
Pützstück	Pützstück	-	59	x	5	nur Schulfahrten
Stieldorf	Passionshalle	1	53	✓	5	Einbeziehung in Ausbauplanung Stieldorf Kirche
Willmeroth	Ort	2	41	x	5	nur einzelne Fahrten
Pleiserhohn	Pleiserhohn	2	37	x	5	nur Schulfahrten
Stieldorf	Oelinghovener Str	1	33	✓	5	fällt bei kleinräumiger Modifikation der Fahrwege in Stieldorf ggf. weg
Sandscheid	Sandscheid/Berghausen Abzw.	1	27	x	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr, Haltestelle kann ggfs. entfallen
Eudenbach	Gartenstraße	2	19	x	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr, Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Berghausen	Willmeroth Abzw.	2	13	✓	5	kein Platz, keine Zuwegung
Sandscheid	Sandscheid	2	13	x	5	nur einzelne Fahrten
Eudenbach	Sportplatz	2	12	✓	5	
Vinxel	Mitte	2	9	✓	5	Lage/Notwendigkeit im Zusammenhang mit Verlegung Vinxel Kapelle prüfen
Pleiserhohn	Campingplatz	2	4	x	5	nur einzelne Fahrten
Faulenbitze	Faulenbitze	2	3	x	5	kein Gehweg
Eudenbach	Flugplatz Nord	2	3	x	5	nur einzelne Fahrten
Eisbach	Eisbach Abzw.	2	3	x	5	nur einzelne Fahrten
Bennerscheid	Abzw.	2	2	x	5	nur einzelne Fahrten
Bennerscheid	Ort	1		x	5	nur einzelne Fahrten
Sonderbusch	Grengelsbitze, Bellinghausen	2		✓	5	Lage/Notwendigkeit zusammen mit Grengelsbitze Weiler prüfen
Thomasberg	Schauinsland	2	0	✓	5	Wanderhaltestelle
Oberpleis	Alter Sportplatz	?	0	x	5	Parkplatz, Entlastungshaltestelle
Niederbuchholz	Niederbuchholz	1		x	5	nur Schulfahrten
Eisbach	Abzw.	2		x	5	nur Schulfahrten
Eisbach	Ort	1		x	5	nur Schulfahrten
Rübhausen	Rübhausen	1		x	5	nur Schulfahrten
Stieldorferhohn	Ort	1		x	5	nur Schulfahrten
Vinxel	Alter Heeresweg	1		x	5	nur Schulfahrten
Niederscheuren	Ort	2		x	5	nur Schulfahrten
Oberscheuren	Ort	2		x	5	nur Schulfahrten
Rauschendorf	Rotdornstr.	2		x	5	nur Schulfahrten
Hasenboseroth	Hasenboseroth	1		x	5	nur Schulfahrten
Ruttscheid	Ort	1		x	5	nur Schulfahrten
Bellinghausen	Ort	1		x	5	nur Schulfahrten

Stadt Lohmar

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Lohmar	Stadthaus	2	701	✓	✓	
Lohmar	Steinhöferweg	2	513	✓	✓	
Neuhonrath	Grundschule	2	498	✓	✓	
Lohmar	Birkenweg	5	435	x	✓	nur Schulfahrten
Donrath	Kreuzung	2	407	✓	✓	
Lohmar	Königsberger Str.	3	366	✓	✓	Fahrtrichtung Birkenweg (nur Schulfahrten) nicht ausgebaut
Wahlscheid	Kirche	2	299	✓	✓	
Lohmar	Bachstr.	2	263	✓	✓	
Heide	Kapellenstr.	2	249	✓	✓	
Wahlscheid	Aueler Hof	2	187	✓	✓	
Wahlscheid	Im Müllerhof	2	186	✓	✓	
Breidt	Breidt	2	128	✓	✓	Umsetzung 2019/20
Heppenberg	Pützrath	2	104	✓	✓	
Birk	Kirche	2	103	✓	✓	
Lohmar	Kirchstr.	1	92	✓	✓	kann bei Bau 2. Richtung Vila-Verde-Str. entfallen (alternativ Nachrüstung 2. Richtung)
Heide	Derenbachstr.	2	92	✓	✓	nachrichtlich aufgenommen, Haltestelle liegt auf Gebiet Stadt Siegburg
Krahwinkel	Ort	2	91	✓	✓	Umsetzung 2019/20
Birk	Marienhöhe	2	60	✓	✓	Umsetzung 2019/20
Neuhonrath	Holunderweg	2	50	✓	✓	Umsetzung 2019/20
Wahlscheid	Schmiede	2	49	✓	✓	
Wahlscheid	Rosaueler Weg	1	38	x	✓	nur Schulfahrten, nur in Fahrtrichtung Neuhonrath, Gegenrichtung über Hast. Schlossstraße
Agger	Bergaggerstr.	2	35	✓	✓	Umsetzung 2019/20 mit Vergrößerung der Aufstellfläche, Straßenverengung
Ellhausen	Abzw.	2	26	✓	✓	Umsetzung 2019/20
Neuhonrath	Kirche	2	22	x	✓	
Neuhonrath	Brücke	2	12	x	✓	
Scheiderhöhe	Krewelshof	2		✓	✓	neue Haltestelle (daher keine Fahrgastzahlen)
Lohmar	Schulzentrum	2	802	✓	✓/1	Bucht und Aufstellfläche in beiden Fahrtrichtungen verlängern
Heide	Franzhäuschen	3	366	✓	1	1 Kante Stadt Lohmar in Antrag 2020, 2 Kanten Zuständigkeit Straßen NRW
Lohmar	Vila-Verde-Str.	1	319	✓	1	Fahrtrichtung Siegburg ausgebaut, Fahrtrichtung Donrath nachrüsten (vor dem Rathaus)
Honrath	Bahnhof	2	80	✓	1	Verknüpfungspunkt, Bedeutungszuwachs durch verbesserte Anbindung
Donrath	Grundschule	1	110	x	2	nur Schulfahrten, Umbau vsl. 2020/21 nach Neubau Schulgebäude
Weegen	Weegen	2	77	✓	2	Förderantrag Kreisstraßenbau, nach Ausbau Entfall der Haltestelle Eichen
Agger	B484	2	66	✓	✓/2	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Antrag 2020, mit Verbesserung der Zuwegung
Honrath	Oberhaus	2	45	✓	2	Antrag 2020, zentrale Haltestelle in Honrath, zwischenzeitlich Angebotsausbau
Scheiderhöhe	Scheiderhöhe	2	44	✓	2	Antrag 2020, zentrale Haltestelle in Scheiderhöhe, zwischenzeitlich Angebotsausbau
Albach	Albach	2	42	✓	2	Förderantrag Kreisstraßenbau, nach Ausbau Entfall der Haltestelle Albach Ort
Honrath	Kirche	2	36	✓	2	Antrag 2020, zentrale Haltestelle in Honrath, zwischenzeitlich Angebotsausbau

Inger	Inger	2	174	✓	3	Antrag 2020
Neuhonrath	Bachermühle	2	168	✓	✓/3	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Antrag 2020
Donrath	Ellhauser Weg	2	148	✓	3	Ausbau 2020 von Straßen.NRW
Wahlscheid	Schloßstr.	2	110	✓	✓/3	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Antrag 2020
Durbusch	Durbusch	2	108	✓	3	FR Dahlhaus Antrag 2020, FR Lohmar Zuständigkeit Rösrath
Birk	Hochhausen	2	83	✓	4	FR Siegburg Antrag 2020, FR Pohlhausen Zuständigkeit Neunkirchen-Seelscheid
Donrath	Mitte	2	75	✓	4	Ausbau 2020 von Straßen.NRW
Agger	Naafshäuschen	2	70	✓	✓/4	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Antrag 2020
Agger	Aggerhütte	2	65	✓	✓/4	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Antrag 2020
Hausen	Kreuznaaf	2	60	✓	4	Antrag 2020
Krahwinkel	B56	2	59	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Scheid	Stumpf	4	57	✓	4	Querung verbessern, nach Ausbau können 2 Kanten an der K49 entfallen
Höffen	Aiselsfeld	2	36	x	4	
Wiehlpütz	Wielpütz	2	36	✓	4	
Donrath	Hollenberg	4	32	✓	4	Verlegung, 2 Kanten an der B507 nördlich K37, Anbindung Gymnasium, ggf. Kat. 2
Honrath	Lindener Str.	2	30	✓	4	
Scheid	Scheid	2	28	✓	4	
Höffen	Höffen	2	25	x	4	
Hausen	Hausen	2	23	x	4	
Ellhausen	Kreuzhäuschen	2	23	✓	4	
Höffen	Mailahn	2	18	x	4	
Oberstehöhe	Goldene Ecke	2	18	x	4	
Wahlscheid	Stolzenbach	2	18	✓	4	
Honrath	Frackenpohler Str.	2	17	✓	4	
Scheiderhöhe	Bacherhof	2	17	✓	4	
Birk	Winkel Abzw.	2	15	✓	4	
Heppenberg	Am Heppenberg	2	13	✓	4	
Hausen	Weeg	2	13	x	4	
Ellhausen	Halberg Kapelle	2	13	✓	4	
Oberstehöhe	Holl	2	12	x	4	
Heppenberg	Altenrath Abzw.	2	11	✓	4	
Donrath	Meigermühle	2	11	✓	4	
Agger	Grünaggerstr.	2	9	✓	4	
Birk	Fernsehturm	1	9	✓	4	
Oberstehöhe	Kern	2	8	x	4	
Honrath	Schlehecken	2	8	✓	4	FR Dahlhaus Zuständigkeit Lohmar, FR Lohmar Zuständigkeit Rösrath
Oberstehöhe	Oberstehöhe	2	6	x	4	
Muchensiefen	Muchensiefen	2	6	✓	4	Querung verbessern, Haltestelle Schlagbaum kann dann entfallen
Birk	Fischburg	2	5	✓	4	
Muchensiefen	Oberscheid	2	4	✓	4	
Honrath	Eigen	2	4	✓	4	FR Dahlhaus Zuständigkeit Lohmar, FR Lohmar Zuständigkeit Rösrath

Hausen	Hausdorp	2	3	x	4	
Geber	Gebermühle	2	3	✓	4	
Scheid	Weilerhohn	2	0	✓	4	
Lohmar	Jabachhalle	1	1182	x	5	gemeinsame Planung mit Schulzentrum, Wendemöglichkeit mit einer Halteposition erhalten
Birk	Bürgerzentrum	1	244	x	5	in Planung 2020, nur Schulfahrten, zurückgestellt wegen evtl. Verlegung GGS Birk
Pohlhausen	Pohlhausen	1	237	✓	5	offen, ob zukünftig als Verknüpfungspunkt oder nur als normale Haltestelle benötigt
Dahlhaus	Dahlhaus	2	74	✓	5	Ausbauposition abhängig von zukünftiger Führung Linie 558 (Endstation/Durchgangsstation)
Weegen	Eichen	1	77	x	5	entfällt nach barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Weegen
Geber	Geber	2	75	✓	5	ggf. Verlegung aus dem Ort an die Kreisstraße (inkl. Zuwegung)
Inger	Zum Friedenskreuz	2	55	✓	5	Lage/Notwendigkeit im Zusammenhang mit Ausbau der Haltestelle Inger prüfen
Lohmar	An den Steinen	1	54	x	5	nur Schulfahrten
Salgert	Salgert	2	36	✓	5	entfällt bei möglicher Verlegung der Haltestelle Geber (s.o.)
Ellhausen	Kindergarten	2	19	x	5	nur Schulfahrten
Lohmar	Zur Jabachbrücke	1	18	x	5	nur Schulfahrten
Hausen	Bönnerbergstr.	2	17	x	5	Lage prüfen, ggf. Vereinigung mit Steinhauerhäuschen
Grimberg	Grimberg	1	15	x	5	nur Schulfahrten
Scheid	Wickuhl	1	8	x	5	nur Schulfahrten
Scheid	Birken	2	4	x	5	nur Schulfahrten
Lohmar	Märkte	1	4	✓	5	Endhaltestelle, Ausbaubedarf nicht definiert (ggf. mittelfristig Weiterführung von Linien)
Scheiderhöhe	Kellershohn	1	3	x	5	nur Schulfahrten, langfristiger Bedarf offen
Scheiderhöhe	Klasberg	1	2	x	5	nur Schulfahrten, langfristiger Bedarf offen
Naaferberg	Naaferberg	2	2	x	5	nur Schulfahrten
Muchensiefen	Oberschönrath	1	2	x	5	nur Schulfahrten
Albach	Ort	1	1	x	5	nur Schulfahrten, entfällt nach barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Albach
Scheid	Heiden	2	1	x	5	nur Schulfahrten
Hausen	Steinhauerhäuschen	1	1	x	5	nur Schulfahrten, ggf. Vereinigung mit Bönnerbergstr.
Scheid	Birken 2	2	1	x	5	nur Schulfahrten, soll mittelfristig entfallen
Honrath	Schnellhaus	1	0	x	5	nur Schulfahrten, Wendeplatz
Muchensiefen	Am Schlagbaum	1	0	x	5	nur Schulfahrten, kann nach Ausbau der Haltestelle Muchensiefen entfallen
Scheid	Kleinhecken	2	0	x	5	nur Schulfahrten
Muchensiefen	Fußheide	1		x	5	nur Schulfahrten

Stadt Meckenheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Meckenheim	Industriepark Bf	1	426	✓	✓	
Meckenheim	Le-Mée-Platz	2	366	✓	✓	keine ausreichenden Durchgangsbreiten
Meckenheim	Neuer Markt	2	300	✓	✓	
Merl	Godesberger Str.	2	253	✓	✓	
Merl	Merl Schleife	1	225	✓	✓	
Meckenheim	Kirche	1	160	✓	✓	Gegenstück zu Seniorenhaus
Meckenheim	Rathaus	2	140	✓	✓	
Meckenheim	Breslauer Str.	2	120	✓	✓	
Meckenheim	Wormersdorfer Str.	1	93	✓	✓	Gegenstück zu Hauptstr.
Meckenheim	Hauptstr.	1	77	✓	✓	
Merl	Sängerhof	2	7	✓	✓	
Meckenheim	Bahnhof	1	754	✓	1	Planungen für den Ausbau haben noch nicht begonnen, Vergrößerung erforderlich
Meckenheim	Heerstr.	2	411	✓	1	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2019)
Merl	Zypressenweg	2	335	✓	✓/1	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2019)
Meckenheim	Adendorfer Str.	2	258	✓	1	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2020)
Meckenheim	Schulzentrum	2	248	✓	1	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2019)
Merl	Grenzstr.	2	211	✓	1	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2019)
Meckenheim	Seniorenhaus	1	121	✓	1	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2019)
Meckenheim	Am Kölnkreuz	2	95	✓	2	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2020), Fahrgaststeigerung durch neue Linie
Mitte	Schützenstr.	1		x	2	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2020), Haltestelle für Grundschulverkehr
Meckenheim	Obertor	2		x	2	geplante neue Haltestelle für Linien 749 und 858, ggf. zunächst provisorisch
Lüftelberg	Ort	1	173	✓	3	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2020), Schleife, 2 Fahrbahnrandhast. ergänzen
Meckenheim	Wachtbergstr.	2	168	✓	3	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2019)
Merl	Nußstr.	2	109	✓	3	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2021)
Altendorf	Schule	2	109	✓	3	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2021)
Meckenheim	Sportzentrum	2	107	✓	3	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2019)
Ersdorf	Kirche	2	40	✓	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2021)
Ersdorf	Mitte	2	25	✓	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2021)
Merl	Bundeskriminalamt	2	16	✓	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2022)
Lüftelberg	Am Hambuch	3	15	✓	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2020), Verschiebung prüfen
Lüftelberg	Kottenforststr.	2	13	✓	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2022)
Lüftelberg	Feldstr.	2	5	✓	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2022)
Lüftelberg	Heidestr.	2		✓	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2022), Verschiebung prüfen
Lüftelberg	Buschstr.	2		x	4	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2022)
Meckenheim	Giermaarstr.	2	102	✓	5	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2022), zukünftige Linienführung noch unklar
Meckenheim	Bahnhofstr.	2		x	✓/5	nur Schulfahrten, Fahrtrichtung Rheinbach ausgebaut
Lüftelberg	Gartenstr.	2	21	x	5	im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim (2022), zukünftige Linienführung noch unklar

Gemeinde Much

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Much	Schulzentrum		657	x	✓	
Much	Rathaus	1	416	✓	✓	
Eigen	Eigen	2	22	✓	✓	Hochbord vorhanden
Much	Post	1	251	✓	1	
Much	Krahm	2	50	✓	✓/2	Fahrtrichtung Siegburg ausgebaut
Much	Schwimmbad	2	32	✓	2	Situation unbefriedigend, bevorzugter Ausbau, Planung gemeinsam mit H „Wahnbachtalstr."
Marienfeld	Kirche	2	130	✓	3	
Kranüchel	Kranüchel	2	89	✓	3	
Much	Wahnbachtalstr.	2	92	✓	4	Planung Gesamtsituation gemeinsam mit Haltestelle „Schwimmbad"
Much	Gippenstein	2	81	✓	4	
Wohlfahrt	Wohlfahrt	2	68	✓	4	
Nackhausen	Nackhausen	2	66	✓	4	Gegenrichtung liegt auf Gebiet der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid
Sommerhausen	Herrenteich	2	47	✓	4	
Hetzenholz	Abzw.	2	46	✓	4	
Bövingen	Bövingen	2	45	✓	4	
Bövingen	Industriegebiet	2	38	✓	4	
Loßkittel	Loßkittel	2	34	✓	4	
Hevinghausen	Hevinghausen	2	24	✓	4	
Marienfeld	Post	2	22	✓	4	Platzverhältnisse überprüfen
Feld	Feld	2	19	✓	4	
Markelsbach	Markelsbach	2	16	✓	4	
Kreuzkapelle	Kreuzkapelle	2	16	✓	4	
Scheid	Scheid	2	11	✓	4	
Wersch	Wersch	2	9	✓	4	
Siefen	Abzw.	2	8	✓	4	
Bennrath	Bennrath	2	7	✓	4	
Leverath	Leverath	2	6	✓	4	
Pillenhof	Pillenhof	2	5	✓	4	
Amtsknechtswahn	Amtsknechtswahn	2	4	✓	4	
Gerlinghausen	Gerlinghausen	2	35	x	5	nur Schulfahrten
Much	Kirche	1	30	✓	5	wenig Platz, kann je nach Planung für die H "Schwimmbad" und "Wahnbachtalstr." entfallen.
Neverdorf	Neverdorf	2	28	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Senschenhöhe	Schenschenhöhe	2	24	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Köbach	Abzw.	2	20	✓	5	kein Platz zum Ausbau vorhanden
Gibbinghausen	Gibbinghausen	2	17	x	5	nur Schulfahrten
Gerlinghausen	Abzw.	4	14	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Eckhausen	Eckhausen	2	13	✓	5	keine Zuwegung vorhanden

Heinenbusch	Abzw.	2	9	x	5	nur Schulfahrten
Herchenrath	Herchenrath	2	8	x	5	nur Schulfahrten
Oberhausen	Abzw.	2	7	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Hillesheim	Hillesheim	2	6	x	5	nur Schulfahrten
Tillinghausen	Abzw.	2	6	x	5	nur Schulfahrten, keine Zuwegung vorhanden
Bitzen	Bitzen	2	2	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Niederwahn	Niederwahn	2		x	5	nur Schulfahrten
Niederhof	Niederhof	2		x	5	nur Schulfahrten
Oberwahn	Oberwahn	2		x	5	nur Schulfahrten
Wellerscheid	Wellerscheid	2		x	5	nur Schulfahrten
Niedermiebach	Niedermiebach	2		x	5	nur Schulfahrten

Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Neunkirchen	Antoniusplatz	2	679	✓	✓	ZOB, mit DFI
Neunkirchen	Kirche	2	648	✓	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Post	2	451	✓	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Unterste Zeith	2	54	✓	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Oberste Zeith	2	88	✓	✓	Hochbord vorhanden
Birkenfeld	Birkenfeld	2	111	✓	2	großer Einzugsbereich
Seelscheid	Leienkreuz	2	140	✓	3	
Hochhausen	Hochhausen	2	107	✓	3	
Neunkirchen	Dahlerhof	2	182	✓	3	
Oberheister	Oberheister	2	90	✓	4	
Nackhausen	Nackhausen	2	64	✓	4	Gegenrichtung liegt auf Gebiet der Gemeinde Much
Remschoß	Remschoß	2	61	✓	4	
Oberdorst	Oberdorst	2	57	✓	4	
Eischeid	Abzw.	2	55	✓	4	
Wolperath	Wiescheider Str.	2	54	✓	4	
Wolperath	Mitte	2	53	✓	4	
Heister	Heister	2	20	✓	4	
Winkel	Abzw.	2	17	✓	4	Gegenrichtung liegt auf Gebiet der Stadt Lohmar
Brackemich	Brackemich	2	16	✓	4	
Neunkirchen	Franziskushaus	1	6	✓	4	derzeit nur eine Richtung, Ausbau in beiden Ri in Zusammenhang mit Wolperather Weg
Pohlhausen	Herkenrath Abzw.	2	3	✓	4	
Seelscheid	Talstr.	2	157	x	✓/5	nur Schulverkehr, in Richtung Hennef Hochbord vorhanden
Neunkirchen	Ingersau	4	86	✓	5	viel Umstieg Schülerspezialverkehr
Seelscheid	Grundschule	2	50	x	5	nur Schulverkehr, taktile Streifen
Seelscheid	Altenheim	1	17	x	5	nur Schulverkehr
Seelscheid	Franziskusschule	2	10	x	5	nur Schulverkehr
Wolperath	Wolperather Weg	1	7	✓	5	nur eine Richtung, auflösen und dafür "Franziskushaus" in beide Richtungen ausbauen
Seelscheid	Hausermühle	2	0	x	5	nur Schulverkehr
Seelscheid	Gutmühle	2		x	5	nur Schulverkehr
Seelscheid	Steinermühle	2		x	5	nur Schulverkehr

Stadt Niederkassel

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

Stadt Rheinbach

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Rheinbach	Bahnhof	1		✓	✓	
Rheinbach	Glasfachschule/Stadthalle	1		x	✓	nur Schulverkehr
Rheinbach	Römerkanal	1		✓	✓	
Irlenbusch	Irlenbusch	2		✓	✓	
Rheinbach	Schulzentrum	3	1031	✓	1	
Rheinbach	Wilhelmsplatz	2	268	✓	1	
Rheinbach	Voigtstor	2	236	✓	1	Verschiebung prüfen, Gymnasiumstr. kann dann entfallen
Oberdrees	Ort	2	203	✓	1	
Merzbach	Ort	2	188	✓	2	Zentrale Haltestelle in Merzbach
Flerzheim	Mitte	2	173	✓	2	Zentrale Haltestelle in Flerzheim
Hilberath	Hilberath	2	161	✓	2	Zentrale Haltestelle in Hilberath
Neukirchen	Neukirchen	2	55	✓	✓/2	Zentrale Haltestelle in Neukirchen, in Richtung Berscheid bereits ausgebaut (soweit möglich)
Niederdrees	Niederdrees	2	53	✓	2	Zentrale Haltestelle in Niederdrees
Todenfeld	Todenfeld	2	36	✓	2	Zentrale Haltestelle in Todenfeld, Rückbau Busbucht (kein spaltfreies Anfahren möglich)
Ramershoven	Ort	2	34	✓	2	Zentrale Haltestelle in Ramershoven
Wormersdorf	Kirche	2	124	✓	2	Zentrale Haltestelle in Wormersdorf
Flerzheim	Kloster	2	147	✓	3	
Kurtenberg	Kurtenberg	2	125	✓	3	Querungshilfe vorhanden
Rheinbach	Hauptstraße	1	92	✓	4	Zusammenlegung mit Wilhelmsplatz prüfen
Rheinbach	Grabenstraße	1	65	✓	4	Zusammenlegung mit Wilhelmsplatz prüfen
Rheinbach	Industriestraße	2	12	✓	4	
Rheinbach	Koblenzer Str.	2	18	✓	4	
Rheinbach	Hochschule/Ärztehaus	2	25	✓	4	
Rheinbach	Bf/Keramikerstr	2	7	✓	4	
Rheinbach	Waldwinkel	2	2	✓	4	
Oberdrees	Vollmar	2	7	✓	4	
Oberdrees	Hof Schurz	2	1	✓	4	
Peppenhoven	Peppenhoven	2	9	✓	4	
Wormersdorf	Kantenberg	2	58	✓	4	Querungshilfe vorhanden
Loch	Loch	2	23	✓	4	
Queckenberg	Queckenberg	1	20	✓	4	
Rheinbach	Monte Mare	1	14	✓	4	
Queckenberg	Sürst-Hardt	2	11	✓	4	
Rheinbach	Gut Waldau	2		✓	4	
Rheinbach	Münstereifelerstraße	2		✓	4	
Rheinbach	Breslauer Straße	2		✓	4	
Rheinbach	Sürster Weg	2		✓	4	

Rheinbach	Ölmühlenweg	2		✓	4	
Rheinbach	Am neuen Wasserwerk	1		✓	4	Fahrtrichtung Rheinbach fehlt
Rheinbach	Himmeroder Wall	2	1185	x	5	nur Schülerfahrten
Rheinbach	Gymnasiumstr.	2	216	✓	5	kann bei Verschiebung der Haltestelle Voigtstor entfallen
Neukirchen	Berscheid	2	4	✓	5	kein Zugang zur Haltestelle möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Rheinbach	Obstversuchsanlage	2	0	x	5	nur Schulfahrten
Queckenberg	Winterburg	2	0	✓	5	kein Ausbau, da kein Zugang möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Rheinbach	Dederichsgraben	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Ärztehaus	2		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Schweitzerstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Meckenheimer Str.	2		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Rathaus	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Gnadenkirche	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Gerbergasse	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Schumannstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Weberstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	In dem Busch	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Beethovenstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Brahmsstr.	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Regerstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Weimarer Str.	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Berliner Straße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Stifterweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Rosenstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Uhlandweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Lönsweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Waldfriedhof	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Mittelweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Burg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Bachstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Tulpenweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Fliederstraße	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Burgacker	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Märkte	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Lurheck	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Schützenhalle	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Koenenweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Spickermannweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Ebererschenweg	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Sassestr.	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Kolpingstr.	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Sonnenscheinstr.	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)

Rheinbach	Lidl-Markt	1		✓	5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Merzbach	Falkenweg	2		✓	5	
Merzbach	Kirche	2		✓	5	
Merzbach	Finkenweg	2		✓	5	
Schlebach	Meisenweg	2		✓	5	
Schlebach	Schlebacher Str.	2		✓	5	
Todenfeld	Kirche	1		✓	5	

Gemeinde Ruppichteroth

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

Stadt Sankt Augustin

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Sankt Augustin	Zentrum	3	1616	✓	✓	
Menden	Mittelstr.	2	1117	✓	✓	
Niederpleis	Schulzentrum	4	798	✓	✓	Haltestelle der Linie 517/529 komplett ausgebaut, Schul-ZOB zurückgestellt
Buisdorf	Buisdorf	2	541	✓	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen, wenn möglich Leitsystem bis zur Querungshilfe
Birlinghoven	Pleistalstr.	2	448	✓	✓	
Niederpleis	Eibenweg, Wohnpark	2	423	✓	✓	
Menden	Haas	2	280	✓	✓	
Sankt Augustin	Kinderkrankenhaus	2	231	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Buisdorf	Ringstr.	2	230	✓	✓	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag, Leitsystem bis zur Ampel vorgesehen
Menden	Post	2	221	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Wohnpark	2	177	✓	✓	
Niederpleis	Lochnerstr.	2	153	✓	✓	
Niederpleis	Am Engelsgraben	2	147	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Pleistalstr.	2	104	✓	✓	
Sankt Augustin	Ort	2	94	✓	✓	Hochbord
Sankt Augustin	Grantham-Allee	2	84	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Buisdorf	Brückenstr.	2	82	✓	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen
Hangelar	Lindenstr.	2	62	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Sankt Augustin	Freibad	2	36	✓	✓	Hochbord
Sankt Augustin	Waldstr.	2	25	✓	✓	
Sankt Augustin	Niederberg-Kaserne	2	16	✓	✓	
Hangelar	Ost	2		✓	✓	Hochbord, Noppenplatten parallel dazu, Rillenplatten an Haltestellenanfang
Sankt Augustin	Europaring	2		✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Menden	Im Rebhuhnfeld	2		✓	✓	komplett barrierefrei ausgebaut inkl. Querung
Menden	Markt	2	569	✓	1	Ausbau zurückgestellt bis Ortsteilentwicklungskonzept vorliegt
Meindorf	Schule	2	356	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag
Niederpleis	Schulstr.	2	353	✓	1	in unmittelbarer Nähe befinden sich ausgebaute Haltestellen, nach Norden verschieben
Birlinghoven	Schloß Birlinghoven	1	270	✓	1	Buswendeschleife, Privatgelände an Kreisstraße außerorts
Meindorf	Siedlung	2	254	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag, verschieben an die L
Meindorf	Kirche	2	148	✓	2	
Menden	Brücke	2	123	✓	2	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag inkl. Rückbau Busbucht
Menden	Bahnhof	2	93	✓	2	Provisorium, Planung in Zusammenhang mit Anlage eines Gehweges in der Unterführung
Niederpleis	Bahnstr.	2	85	✓	2	Veranstaltungsstätte, vorliegende Anfragen von mobilitätseingeschränkten Bürgern
Niederpleis	Pleiser Dreieck	2		✓	✓/2	Handlungsbedarf Schülerverkehr zur Grundschule Pleiser Wald, 2. Richtung für L535 fehlt
Hangelar	IFA	2		✓	2	
Niederberg	Im Erlengrund	2			2	neue Haltestelle, Realisierung durch Kreisstraßenbau
Sankt Augustin	Rathausallee	2			2	neue Haltestelle

Mülldorf	Fährstr.	2	157	✓	3	
Hangelar	B56	3	130	✓	3	Wegeverbindung in den Ortskern verbessern
Mülldorf	Gartenstr.	2	112	✓	3	
Menden	Ernststr.	2	108	✓	3	
Niederpleis	Schmerbroich	2	107	✓	3	
Menden	Kirchstr.	2	96	✓	4	
Menden	Obermenden	2	90	✓	4	
Birlinghoven	Karl-Hennecke-Str.	2	82	✓	4	
Großenbusch	Eisenachstr.	1	75	✓	4	
Sankt Augustin	Am Thomaskreuzchen	2	67	✓	4	
Menden	Boschstr.	2	58	✓	4	
Mülldorf	An der Hongsburg	2	57	✓	4	
Sankt Augustin	Am Kreuzeck	2	57	✓	4	
Niederpleis	Langstr.	2	57	✓	4	
Menden	Friedhof	2	52	✓	4	
Menden	Nobelstr.	2	46	✓	4	
Buisdorf	Buschberg	2	43	✓	4	
Menden	Böttgerstr.	2	43	✓	4	
Großenbusch	Hirschbergweg	2	41	✓	4	
Birlinghoven	Schloßstr.	2	34	✓	4	
Birlinghoven	Pleistalwerk	2	31	✓	4	
Großenbusch	Weimarstr.	1	23	✓	4	
Sankt Augustin	Marienkirchstr.	2	22	✓	4	
Menden	Einsteinstr.	2	19	✓	4	falls die Straße in Zukunft ausgebaut werden sollte, wird die Haltestelle mit berücksichtigt
Birlinghoven	In der Holle	2	15	✓	4	Platzproblem
Meindorf	Wasserwerke	2	3	✓	4	Bau Buswendeplatz b.a.W. zurückgestellt
Menden	Rechenzentrum	2		✓	4	
Hangelar	Mitte	2	366	x	5	nur Schulfahrten
Mülldorf	Stadtbahn	2	214	✓	✓/5	Ausbau in Richtung Siegburg zurückgestellt, da zukünftige Linienführung unklar
Niederpleis	Sieben Bäumchen	2	86	✓	5	Lage/Notwendigkeit prüfen, sehr nah an Hast. Schulzentrum
Hangelar	Heckenweg	2	73	x	5	nur Schulfahrten
Niederberg	Rheinstr.	2	62	x	5	nur Schulfahrten
Niederberg	Nonnenstrombergstr.	2	45	x	5	nur Schulfahrten, kann nach Ausbau der Haltestelle IFA ggf. entfallen
Niederberg	Petersbergstr.	2	36	x	5	nur Schulfahrten
Niederberg	Im Goldwinkel	2	29	x	5	nur Schulfahrten
Niederberg	Jagdweg	2	27	x	5	nur Schulfahrten
Niederberg	Auf dem Niederberg	2	24	x	✓/5	nur Schulfahrten, Fahrtrichtung Hangelar ausgebaut
Niederberg	Löwenburgstr.	2	23	x	5	nur Schulfahrten
Großenbusch	Erfurtstr.	1	9	✓	5	kann ggfs. wegfallen, nah an Hirschbergweg
Menden	Otto-von-Guericke-Str.	2	2	✓	5	entfällt bei möglicher Umlegung Linie 540 über Menden Brücke
Sankt Augustin	Pauluskirchstr.	1		x	5	nur Schulfahrten

Sankt Augustin	Grundschule Pleiser Wald	1		x	5	nur Schulfahrten
Birlinghoven	Kirche	1		x	5	nur Schulfahrten
Hangelar	Möldersstr.	1		x	5	nur Schulfahrten
Hangelar	Grundschule	1		x	5	nur Schulfahrten

Stadt Siegburg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Siegburg	Bahnhof	6	8958	✓	✓	Ausstiegshaltestelle vor dem Bahnhof (Mo-Fr 6-9 Uhr) nicht ausgebaut
Siegburg	Schwimmbad	2	2090	✓	✓	
Siegburg	Kaiserstr.	2	871	✓	✓	erhöhter Bordstein
Siegburg	Markt	1	813	✓	✓	erhöhter Bordstein
Deichhaus	Beethovenstr.	2	778	✓	✓	erhöhter Bordstein
Kaldauen	Lendersbergstr.	2	675	✓	✓	
Siegburg	Stadthalle	1	573	✓	✓	erhöhter Bordstein,
Siegburg	Cecilienstr.	1	542	✓	✓	erhöhter Bordstein
Siegburg	Zum Hohen Ufer	2	430	✓	✓	erhöhter Bordstein
Stallberg	Zeithstr.	2	429	✓	✓	
Kaldauen	Post	2		✓	✓	
Siegburg	AOK	1	365	✓	✓	erhöhter Bordstein, Benennung anpassen (Vereinheitlichung mit Cecilienstr.)
Brückberg	Brückberg	2	356	✓	✓	erhöhter Bordstein
Stallberg	Kaldauerstr.	1	327	✓	✓	erhöhter Bordstein
Stallberg	An den Höfen	2	275	✓	✓	
Siegburg	Waldstr.	2	231	✓	✓	erhöhter Bordstein
Heide	Derenbachstr.	2	171	✓	✓	erhöhter Bordstein
Brückberg	Adolf-Kolping-Platz	2	165	✓	✓	
Braschoß	Hochhausener Weg	2	138	✓	✓	
Wolsdorf	Seidenbergstr.	1	121	✓	✓	
Braschoß	Bitzerweg	2	109	✓	✓	
Wolsdorf	Marienhofstr.	1	48	✓	✓	
Schneffelrath	Schneffelrath	1	40	✓	✓	
Siegburg	Gartenstr.	2	34	✓	✓	
Brückberg	An der Schlade	2	30	✓	✓/4	erhöhter Bordstein, Leitstreifen
Siegburg	Holzgasse	2	1311	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Heinrichstr.	2	1048	✓	1	Lage und Wechselspiel mit Haltestelle Kaiserstr. Prüfen, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Kaldauen	Münchshecke	2	552	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Deichhaus	Wilhelm-Oswald-Str.	2	315	✓	✓/1	Fahrtrichtung Bahnhof verschieben, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Kaldauen	Mühlenhofweg	2	274	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Kaldauen	Seligenthal	2	262	✓	1	baulich schwierig (Platzverhältnisse), besonderer Planungsbedarf, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Brückberg	Kaserne	2	224	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Kaldauen	Waldfriedhof	2	217	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Ernststr.	2	164	✓	2	Nahversorgungszentrum, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Nordfriedhof	3	140	✓	✓/2	3. Steig ausgebaut, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024

Zange	Zange	2	75	✓	2	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Deichhaus	Am Turm	2	63	✓	2	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Feuerwache	1	46	✓	2	zentrale Lage, barrierefreies Wohnen in der Nähe, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Aulgasse	2		✓	2	
Schreck	Schreck	2	159	✓	3	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Stallberg	Jägerstr.	2	175	✓	3	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Brückberg	Blücherstr.	1	150	✓	3	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Braschoß	Brunnenweg	2	104	✓	3	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Wolsdorf	Jakobstr.	1	69	✓	4	
Stallberg	Deutzer-Hof-Str.	2	50	✓	4	
Brückberg	Gneisenaustr.	1	43	✓	4	
Stallberg	Barbarastr.	1	29	✓	4	Ausbau zusammen mit mittelfristiger Straßensanierung
Wolsdorf	Wolsdorfer Str.	1	29	✓	4	
Deichhaus	Hans Alfred Keller-Schule	2	10	✓	4	
Stallberg	Am Pfahlweiher	1	80	✓	5	kann bei Linienwegvereinheitlichung Linie 510 entfallen
Zange	Lindenstr.	1	46	✓	5	
Siegburg	Adalbert-Stifter-Str.	1	38	✓	5	
Siegburg	Bambergstr.	1	10	✓	5	
Siegburg	Alte Poststr.	1	20	✓	5	
Siegburg	Bernhardstr.	1	17	✓	5	
Siegburg	Steinbahn	1	14	✓	5	
Zange	Bismarckstr.	1	13	✓	5	
Zange	Breslauer Str.	1	10	✓	5	
Siegburg	Waldstr./Sportplatz	1	5	✓	5	
Siegburg	Am Brungshof	1	4	✓	5	
Zange	Gewerbegebiet	1		✓	5	
Siegburg	Industriestr.	2		✓	5	
Siegburg	Wilhelmstr.	1		✓	5	
Siegburg	Johannesstr.	1		✓	5	
Siegburg	Schulzentrum Neuenhof	2		x	5	nur Schulfahrten: Verschiebung und Einrichtung für den Regelverkehr prüfen

Gemeinde Swisttal

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Heimerzheim	Fronhof	1	561	✓	1	
Morenhoven	Mitte	2	352	✓	1	
Buschhoven	Quesnoy-Platz	3	277	✓	1	eine Kante nur Kleinbusbedienung, diese wird nicht ausgebaut
Buschhoven	Mitte	2	251	✓	1	
Odendorf	Bahnhof	1	118	✓	2	P&R Anlage, Umbau/Umgestaltung beabsichtigt, B-Plan liegt vor, Seniorenwohnanlage
Miel	Ort	2	90	✓	2	seit 12/2015 Rendezvoushaltestelle
Heimerzheim	Heckenweg	1	79	✓	2	Seniorenwohnanlage
Buschhoven	Am Fienacker	2		✓	2	seit 09/2015, Lebensmitteldiscounter und Gemeinschaftssportanlage
Heimerzheim	Altes Kloster	2		✓	2	seit 12/2015, zentrale innerörtliche Lage
Buschhoven	Abzweig	2	180	✓	3	
Heimerzheim	Mühlenberg	2	161	✓	3	
Heimerzheim	Friedhof	2	139	✓	3	
Ollheim	Ollheim	2	120	✓	3	
Heimerzheim	Schule	2	114	✓	3	
Morenhoven	Siedlung	2	60	✓	3	erwartet wird höhere Nachfrage durch neues Wohngebiet auf dem ehem. Sportplatz
Heimerzheim	Schillerstr.	2		✓	3	
Dünstekoven	Waldstr.	2	70	✓	4	
Straßfeld	Straßfeld	2	50	✓	4	
Heimerzheim	Kölner Str.	2	29	✓	4	
Dünstekoven	Capellenstr.	2	11	✓	4	
Heimerzheim	Dornbuschweg	2	75	✓	4	
Heimerzheim	Bundespolizei	2	29	✓	4	
Heimerzheim	An den Märkten	2		✓	4	
Heimerzheim	Gewerbegebiet	2		✓	4	
Heimerzheim	Euskirchener Str.	2		✓	4	
Heimerzheim	Birkenallee	1		✓	4	
Mömerzheim	Mömerzheim	2		✓	4	
Morenhoven	Schleife	2	377	✓	5	(aus heutiger Sicht) überdimensionierte Umsteigeanlage
Ludendorf	Mitte	3	53	✓	5	nur Schulfahrten und Kleinbusbedienung
Odendorf	Am Dorfhaus	2	40	✓	5	nur Schulfahrten und Kleinbusbedienung
Odendorf	Siedlung	2	40	x	5	nur Schulfahrten
Essig	Mitte	2	33	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Hohn	Ort	1	22	x	5	nur Schulfahrten
Ludendorf	Weidesheimer Str.	2	17	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Essig	Kloster	2	14	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Morenhoven	Vier Bänke	2	7	✓	5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Morenhoven	Millenberger Hof	2	6	✓	5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung

Miel	Post	2	6	✓	5	nur Fahrten im Schülerverkehr (Linie 984)
Mömerzheim	Ort	2	5	✓	5	nur Fahrten im Schülerverkehr
Heimerzheim	Parkplatz Dützhof	2		✓	5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Odendorf	Bendenweg	2		x	5	nur Schulfahrten
Odendorf	Kirche	1		✓	5	Haltestellenbucht schulseitig, nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Odendorf	Raiffeisenstr.	1		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Gewerbepark	2		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Bahnhof Nord	2		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Ort	2		✓	5	nur Schulfahrten und Kleinbusbedienung
Ludendorf	Rathaus	1		✓	5	nur Kleinbusbedienung (Einrichtung in Gegenrichtung auf B56 nicht möglich)
Miel	Kirchfeld	2		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Wilhelm-Tent-Str.	1		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Birkenweg	1		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Friedhof	1		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Morenhoven	Hohner Weg	2		✓	5	nur Kleinbusbedienung, bestehendes Buskap
Morenhoven	Friedhof	2		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Heimerzheim	Kriegshoven	2		x	5	nur Schulfahrten

Stadt Troisdorf

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Troisdorf	Bahnhof	2	5282	✓	✓	
Troisdorf	Ursulaplatz	2	2465	✓	✓	
Troisdorf	Altenforst	2	1637	✓	✓	
Troisdorf	Wilhelmstraße	2	1397	✓	✓	Fahrgastzahlen inkl. ehemaliger Haltestelle Evangelische Kirche
Sieglar	Schulzentrum/Schwabenweg	3	1288	✓	✓	Schul-ZOB nicht ausgebaut
Troisdorf	Elsenplatz	2	1228	✓	✓	
Rotter See	Rotter See	2	1034	✓	✓	Fahrgastzahlen inkl. ehemalige Haltestelle Evrystraße
Sieglar	RSVG	1	850	✓	✓	
Sieglar	Rathausstraße	3	676	✓	✓	inkl. Teilhaltestelle Rathausstraße/Kreisel
Troisdorf	Kuttgasse	2	663	✓	✓	
Spich	Busbahnhof	2	642	✓	✓	
Troisdorf	Rathaus	2	595	✓	✓	
Troisdorf	Bergeracker	2	578	✓	✓	
Müllekoven	Müllekoven	2	537	✓	✓	
Sieglar	Flachtenstraße/Krankenhaus	2	497	✓	✓	
Bergheim	Friedhof	2	447	✓	✓	
Spich	Kreissparkasse	2	409	✓	✓	
Spich	Rodderstraße	3	403	✓	✓	
Altenrath	Mitte	2	391	✓	✓	
Oberlar	Lindlaustraße	2	374	✓	✓	
Troisdorf	Aggerbrücke	2	357	✓	✓	
Eschmar	Kirche	2	324	✓	✓	
Sieglar	Feuerwache	2	315	✓	✓	
Eschmar	Im Kirchtal	2	301	✓	✓	
Troisdorf	Brunnenstraße	2	300	✓	✓	
Oberlar	Oberlarer Platz	2	300	✓	✓	
Spich	Grundschule	2	295	✓	✓	
Oberlar	Landgrafenstraße	2	294	✓	✓	
Bergheim	Kirche	2	290	✓	✓	
Spich	Lülsdorfer Straße	3	286	✓	✓	
FWH	Kirche	2	263	✓	✓	
Altenrath	Jägerhof	2	257	✓	✓	
FWH	Mendener Straße	2	252	✓	✓	
Oberlar	Kirche	2	224	✓	✓	
FWH	Bahnhof	2	213	✓	✓	
Sieglar	Leostraße	2	212	✓	✓	
Rotter See	Bremer Straße	2	196	✓	✓	

Rotter See	Im Zehntfeld	2	193	✓	✓	
Spich	Asselbachstraße	2	190	✓	✓	
Sieglar	Kerpstraße	2	186	✓	✓	
Bergheim	Müllekovener Straße	2	176	✓	✓	
Troisdorf	Im Grund	2	166	✓	✓	
Sieglar	Schmelzer Weg	2	162	✓	✓	
FWH	Friedhof	2	159	✓	✓	
Bergheim	Breite Straße	2	150	✓	✓	
FWH	Hermann-Ehlers-Straße	2	149	✓	✓	
Spich	Kriegsdorfer Straße	2	147	✓	✓	
Kriegsdorf	Offenbachstraße	2	137	✓	✓	
Kriegsdorf	Händelstraße	2	136	✓	✓	
FWH	Nahestraße	2	132	✓	✓	
Troisdorf	Tierheim	2	132	✓	✓	
Bergheim	Grundschule	2	130	✓	✓	
Oberlar	Friedhof	2	127	✓	✓	
Oberlar	Schützenstraße	2	122	✓	✓	
Bergheim	Industriegebiet	2	119	✓	✓	
Troisdorf	Blücherstraße	2	117	✓	✓	
Eschmar	Bergheimer Straße	2	114	✓	✓	
Spich	Seniorenheim	2	111	✓	✓	
Oberlar	Haberstraße	2	108	✓	✓	
Troisdorft	Königsberger Straße	2	100	✓	✓	
Bergheim	Bergstraße/L269	2	94	✓	✓	
Kriegsdorf	Akazienweg	2	92	✓	✓	
Troisdorf	Grundschule Heerstraße	2	92	✓	✓	
Troisdorf	Stettiner Straße	2	82	✓	✓	
Troisdorf	Römerstraße	2	72	✓	✓	
Spich	Spichbuschstraße	1	70	✓	✓	
Bergheim	Fährhaus	2	66	✓	✓	
Junkersring	Abzweig	2	60	✓	✓	
Spich	Brüsseler Straße	2	56	✓	✓	
Spich	Telegrafstraße	1	54	✓	✓	
Troisdorf	Kunsthaus Tor III	2	52	✓	✓	
Spich	Maarstraße	1	50	✓	✓	
Spich	Antwerpener Straße	2	49	✓	✓	
Sieglar	Parkfriedhof	2	38	✓	✓	
Spich	Kasseler Furt	2	37	✓	✓	
Spich	Vogelsang	2	36	✓	✓	
Troisdorf	Waldfriedhof	2	36	✓	✓	
Altenrath	Waldsiedlung	2	36	✓	✓	
Spich	Porzer Straße	2	31	✓	✓	

Kriegsdorf	Freizeitpark Haus Rott	2	30	✓	✓	
Troisdorf	Julius-Leber-Straße	2	30	✓	✓	
Spich	Belgische Allee	2	30	✓	✓	
Spich	Im Wiesengrund	1	29	✓	✓	
Spich	Redcarstraße	2	27	✓	✓	
Sieglar	Krankenhaus	2	27	✓	✓	
Spich	Josef-Frank-Straße	1	26	✓	✓	
Troisdorf	Krankenhaus	2	25	✓	✓	
Spich	Langeler Ring	2	25	✓	✓	
Spich	Dachsweg	2	24	✓	✓	
Troisdorf	Geschwister-Scholl-Straße	2	22	✓	✓	
Spich	Langbaurghstraße	2	22	✓	✓	
Sieglar	Herderweg	2	19	✓	✓	
Spich	lltisweg	2	14	✓	✓	
Spich	Biberweg	2	8	✓	✓	
Troisdorf	Mannstaedtwerke	2	66	✓	2	Baulast Straßen.NRW
Troisdorf	Aggerdeich	2	26	✓	2	Baulast Straßen.NRW
Junkersring	West	2		✓	2	2019 eingeplant
Junkersring	Heinkelstraße	2		✓	2	2019 eingeplant
Junkersring	Gewerbepark	1		✓	2	2019 eingeplant
Troisdorf	Grundschule Schlossstraße	2	82	x	5	nur Schulfahrten
Spich	Camp Spich, Kreisel	2	66	✓	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard
Troisdorf	AGGUABad	3	61	✓	✓/5	Wendeschleife ausgebaut, Gegenseite nicht, da zukünftige Linienführung unklar
Spich	Camp Spich, Casino	1		✓	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard

Gemeinde Wachtberg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Berkum	EKZ	1	304	✓	✓	
Villiprott	Burgstraße	2	180	✓	✓	
Berkum	Rathaus	2	324	✓	1	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Pech	Huppenberg	2	288	✓	1	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Niederbachem	Post	2	248	✓	1	
Villip	Kreuzgasse	2	241	✓	1	
Villip	Kirche	2	198	✓	2	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Ließem	Kapelle	2	153	✓	2	zentrale Haltestelle für Ließem, Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Ließem	Am Köllenhof	2	137	✓	2	wird von Kreisstraßenbau ausgebaut
Berkum	Schulzentrum	2	99	✓	2	
Oberbachem	Raiffeisenbank / Pastorat	2	90	✓	2	zentrale Haltestelle für Oberbachem, verschieben
Berkum	Seniorenpark	2	61	✓	2	
Werthhoven	Institut	2	24	✓	2	wird von Kreisstraßenbau ausgebaut
Fritzdorf	Eckendorfer Straße	2	13	✓	2	Ausbau zusammen mit Straßenerneuerung
Niederbachem	Am Hang	2		✓	2	
Villip	Wachtbergweg	2		✓	2	Ausbau 2020 zusammen mit Straßenerneuerung
Holzem	Heidegartenweg	2		✓	2	Ausbau 2020 zusammen mit Straßenerneuerung
Pech	Seibachstraße	2	177	✓	3	
Niederbachem	Feuerwehr	2	154	✓	3	
Adendorf	Kirche	2	144	✓	3	
Villip	Zwischen den Hüllen	2	166	✓	3	
Niederbachem	Austraße	2	107	✓	3	
Oberbachem	Blankenheimer Weg	2	93	✓	4	
Gimmersdorf	Hermesgarten	2	82	✓	4	
Adendorf	Sportplatz	2	77	✓	4	Fußweg zw. Wartehäuschen und Einstieg
Fritzdorf	Mitte	2	70	✓	4	
Werthhoven	Mitte	2	67	✓	4	Ausbau problematisch (Platzverhältnisse)
Kürrighoven	Kürrighoven	2	64	✓	4	LSA nachrüsten
Gimmersdorf	Berkumer Weg	2	55	✓	4	ggf. in den Ortskern verschieben
Werthhoven	Wasserhäuschen	2	34	✓	4	
Arzdorf	Arzdorf	2	33	✓	4	ggf. verschieben
Werthhoven	Am Nussbäumchen	2	14	✓	4	
Adendorf	Burg Münchhausen	2	13	✓	4	
Villiprott	Sportplatz	2	13	✓	4	
Ließem	Siebengebirgsstraße	2	6	✓	4	
Niederbachem	Vulkanstraße	2	102	✓	5	Lage offen
Villip	Bruch	2	76	✓	5	nur Schulfahrten, ggf. mittelfristig Verlegung an die L158/Zukunftsweg

Berkum	Alte Molkerei	1	53	✓	5	Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe zum ZOB
Züllighoven	Züllighoven	1	16	✓	5	nur Schulfahrten
Berkum	Haus Wülfing	2	1	✓	5	Zuwegung nicht barrierefrei
Villip	Post	2	1	✓	5	
Holzem	Krahnhofstraße	2		✓	5	
Pech	Nachtigallenweg	2		✓	5	
Pech	Sportplatz	2		✓	5	
Pech	Rehschneise	2		✓	5	
Pech	Grundschule	2		✓	5	
Villiprott	Zukunftsweg	1		✓	5	2. Richtung nachrüsten, kann dann ggf. Hast. Im Bruch ersetzen
Villiprott	Dorfplatz	2		✓	5	
Ließem	Marienforster Weg	1		x	5	entfällt nach Ausbau der Haltestelle Köllenhof
Oberbachem	Rheinhöhenfriedhof	1		x	5	nur TaxiBus

Gemeinde Windeck

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Schladern	Bahnhof	3	158	✓	2	Haltestelle sollte in Ausbauprogramm der Gemeinde aufgenommen werden
Herchen	Bahnhof	2	138	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Rosbach	Bahnhof	1	102	✓	2	gestiegene Bedeutung der Haltestelle durch verbesserte Anbindung
Stromberg	Mitte	2	52	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Herchen	In der Au	2	48	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Dattenfeld	Kreuz	2	33	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579, ggfs. Standort verschieben
Dattenfeld	Bahnhof	2	32	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Altwindeck	Altwindeck	2	13	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Hoppengarten	Hoppengarten	1	10	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579, Lage/Gegenrichtung prüfen
Hoppengarten	Eschenweg	1	1	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579, Lage/Gegenrichtung prüfen
Hoppengarten	Kiefernweg	1	7	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579, Lage/Gegenrichtung prüfen
Dattenfeld	Übersetziger Str.	1	6	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Dattenfeld	Im Ünken	2	0	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Schladern	Am Sonnenhang	2	5	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Röcklingen	Röcklinger Brücke	2	2	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Schladern	Gierzhagen	2	26	✓	4	
Rosbach	Kleehahn	2	21	✓	4	
Rosbach	Rolandseck	2	19	✓	4	
Dattenfeld	Lütz Eck	2	18	✓	4	
Stromberg	Auf der Rutsche	2	14	✓	4	
Herchen	Siegtalstraße	2	9	✓	4	
Schladern	Gierzhagen Abzw.	2	9	✓	4	
Rommen	Rommen	2	7	✓	4	
Dreisel	Dreisel	2		✓	4	
Rosbach	Rüddel Abzw.	2	31	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schulverkehr
Leuscheid	Markt	2	27	✓	5	nur Kleinbus
Rosbach	Roth	2	25	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Hurster Hof	2	24	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Friedhof	2	22	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Halscheid	Halscheid	1	20	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Roth Siedlung	2	19	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Altenhof	2	14	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Hurst	2	13	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Perseifen	Perseifen	2	12	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Werfen	Mitte	2	12	✓	5	nur Kleinbus
Kohlberg	Eisenstr.	2	58	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Obernau	2	39	x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr

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