

## Vorbemerkungen:

Der Sachverhalt wurde bereits 2018 mit dem NVR und der Stadt Meckenheim ausführlich thematisiert. Aus Sicht der Verwaltung gibt es keine Anhaltspunkte, die eine Neubewertung der Situation begründen. Die Hintergründe werden nachfolgend noch einmal dargestellt.

## Erläuterungen:

Mit NVR-Zweckverbandsbeschluss vom 16.06.2015 wurde am Bahnhof Kottenforst ein probeweiser Bedarfshalt im 30'-Takt während der Hauptverkehrszeiten beschlossen. Nach Betrieb in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 erfolgte eine ausführliche Evaluation. Die Fahrgastresonanz war mit durchschnittlich weniger als einem Einsteiger pro Tag mangelhaft. Daher wurde der Bedarfshalt wie seinerzeit vorab vereinbart wieder zurückgenommen. Detaillierte Informationen sind der Vorlage aus dem NVR-Hauptausschuss vom 23.02.2018 zu entnehmen:

[https://sdnet.nvr.de/vorgang/?\\_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZVqJx7tgBKdtsmzvFOnh02Y](https://sdnet.nvr.de/vorgang/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZVqJx7tgBKdtsmzvFOnh02Y)

(Zur Einordnung der Frequentierung: Für neue Zugangsstellen des SPNV wird i.A. ein Fahrgastaufkommen von mindestens 1000 pro Tag gefordert.)

Auch ein Bedarfshalt erfordert eine zeitliche Berücksichtigung im Fahrplan, im speziellen Fall ganz besonders aufgrund der nördlich anstoßenden Eingleisigkeit. Dadurch war während des Probebetriebes in Meckenheim und Rheinbach während der Hauptverkehrszeiten kein exakter 15'-Takt mehr gegeben, sondern ein „14'/16'-Humpeltakt“. Neben der schlechteren Merkbarkeit hatte dies handfeste Auswirkungen auf die Busanschlüsse der Linie 858 in Meckenheim, da diese nicht vorgezogen werden konnten und daher weniger Pufferzeit besaßen. In der Abwägung stuft die Verwaltung daher den Entfall des Bedarfshalts für das Gesamtsystem ÖPNV als positiv ein.

Eine Anbindung des Bahnhofs Kottenforst an die Buslinie 800 war 2018 ebenfalls geprüft und verworfen worden. Hintergrund ist, dass die beiden nördlichen Anbindungen über den Schwarzen Weg nicht für Standardlinienbusse geeignet sind (zu geringe Straßenbreiten).

Unabhängig davon liegt gemäß Nahverkehrsplan kein Bedienstdefizit vor. Die Siedlung am Bahnhof Kottenforst hat deutlich unter 200 Einwohner, was der Schwellenwert für eine regelmäßige ÖPNV-Bedienung im Rhein-Sieg-Kreis ist. Nichtsdestotrotz ist eine NVP-konforme Anbindung sogar gegeben. Die Bushaltestelle Kottenforst Abzw. liegt ca. 900 m entfernt, womit die Erschließungsvorgaben für den Außenbereich eingehalten werden (maximale Haltestellenentfernung bis 1000 m). Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Haltestelle und Zuwegung müssten mit den zuständigen Straßenbausträgern abgestimmt werden.

Die Etablierung eines halbstündlichen Shuttleverkehrs wäre aufgrund der zu erwartenden mangelhaften Fahrgastresonanz (s.o.) unverhältnismäßig. Der dafür notwendige Aufwand wäre an vielen anderen Stellen zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung erheblich effektiver eingesetzt.

Zur Thematik des Schulverkehrs sei zuletzt auf die Schülerfahrtkostenverordnung NRW (Verordnung zur Durchführung des §97 Abs. 4 Schulgesetz des Landes NRW – SchfkVO) verwiesen. Wenn die Beförderung im Linienverkehr oder mit Schülerspezialverkehren nicht möglich oder die Nutzung dieser Verkehrsmittel für einzelne Schülerinnen und Schüler nicht zumutbar ist, so 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. Kriterien der Zumutbarkeit sind in der SchfkVO definiert.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)