

MOBILITÄT

Nahverkehrsplan

Version 2.5



RHEIN SIEG
KREIS 

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
2.3	15.04.2020	Einarbeitung der Liniennetzveränderungen zum 01.06.2020
2.4	01.01.2021	Einarbeitung der Liniennetzveränderungen zum 13.12.2020 und 01.01.2021 Einarbeitung vorläufiger Ergebnisse der VRS-Erhebung 2018 ins Haltestellenkataster Neues Kapitel „Multimodale Angebote“
2.5	01.01.2022	Einarbeitung der Liniennetzveränderungen zum 18.08.2021 und 12.12.2021 Verfeinerung der Betriebszeiten zur Harmonisierung mit der Nahverkehrsplanung Bonn Einarbeitung On-demand-Verkehr in das Kapitel „Anruf-Sammeltaxi“ Neues Kapitel „Haushaltsbefragung 2019 zum Förderprojekt Leadcity Bonn“ Neues Kapitel „Gegenüberstellung der VRS-Verbunderhebungen 2009 und 2018“

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 45 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 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.....	12
2. Rahmenbedingungen	13
2.1. EU-Recht.....	13
2.2. Bundesrecht	14
2.2.1. Personenbeförderungsgesetz	14
2.2.2. Behindertengleichstellungsgesetz	14
2.2.3. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen	14
2.3. Landesrecht.....	15
2.4. Übergeordnete Planungen.....	16
2.4.1. Landesentwicklungsplan	16
2.4.2. Regionalplan.....	17
2.5. Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Rhein-Sieg-Kreis	19
2.5.1. Lage im Raum	19
2.5.2. Bevölkerung	20
2.5.3. Arbeitsplätze und Ausbildung	21
2.6. Befragungen zur ÖPNV-Nutzung	23
2.6.1. Mobilität in Deutschland (MiD)	23
2.6.2. Haushaltsbefragung zur Kundenzufriedenheit 2013	26
2.6.3. Evaluation des neuen Troisdorfer Busnetzes 2017	30
3. ÖPNV-Strukturen	37
3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis.....	37
3.2. SPNV.....	38
3.2.1. Verkehrsangebot.....	38
3.2.2. Ausbaumaßnahmen.....	38
3.2.3. Qualitätssicherung	40
3.3. Stadtbahn.....	41
3.3.1. Verkehrsangebot.....	41
3.3.2. Ausbaumaßnahmen.....	42
3.4. Bus	44
3.4.1. Linien und Konzessionen.....	44
3.4.2. Betriebsleistung	49
3.4.3. TaxiBus.....	50
3.5. Anrufsammeltaxi (AST).....	52
3.6. Bürgerbus.....	53
3.7. Tarif.....	54
3.8. Multimodale Angebote	55
3.8.1. Fahrradmietsystem	55
3.8.2. Mobilstationen	56

4.	Finanzrahmen.....	58
4.1.	Übersicht.....	58
4.1.1.	Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV	58
4.1.2.	Aufteilung der kommunalen Ausgleichszahlungen	58
4.1.3.	Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen	59
4.1.4.	Ausgleichszahlungen nach Kilometerleistung und Verkehrsmitteln	59
4.2.	Landesmittel	59
4.2.1.	Gesetzliche Grundlagen	59
4.2.2.	ÖPNV-Pauschale	60
4.2.3.	Ausbildungsverkehr-Pauschale	60
5.	Vorgaben zur Angebotsgestaltung	62
5.1.	Differenzierte Bedienung.....	62
5.2.	Primärnetz.....	62
5.3.	Erschließung	65
5.4.	Bedienungsstandards.....	65
5.4.1.	Mindestbedienungsstandards	65
5.4.2.	Angestrebte Grundtakte und Bedienzeiten	66
5.4.3.	Vertaktung	67
5.4.4.	Verkehrstagerregelungen	67
5.4.5.	Planung von TaxiBus-Fahrten.....	68
5.4.6.	Fortlaufende Angebotsoptimierung	68
5.5.	Schülerbeförderung	69
5.6.	Vernetzung	71
6.	Vorgaben zur Betriebsqualität	73
6.1.	Zuständigkeiten	73
6.2.	Fahrzeugeinsatz	73
6.2.1.	Qualitätsstandards	73
6.2.2.	Auslastung	75
6.2.3.	AST- und TaxiBus	76
6.3.	Haltestellen.....	76
6.3.1.	Ausbaustandards	76
6.3.2.	Lage	77
6.3.3.	Benennung.....	77
6.3.4.	Ausstattung.....	78
6.4.	Disposition flexibler Bedienungsformen	79
6.5.	Pünktlichkeit	79
6.6.	Vertrieb	79
6.7.	Information und Kundenkommunikation.....	80
6.8.	Dokumentation	80

7.	Entwicklungskonzept.....	81
7.1.	Überblick.....	81
7.2.	Umsetzung der Bedienungsstandards.....	82
7.3.	Umsetzung der Angebotssystematisierung.....	86
7.3.1.	Vernetzung.....	86
7.3.2.	Vertaktung	87
7.3.3.	Linienwege.....	88
7.4.	Umsetzung der Erschließungsqualität.....	89
7.5.	Verbesserung des Angebots in den Tagesrandlagen	90
7.6.	Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen	91
7.7.	Teilraumbezogene Weiterentwicklung	93
7.7.1.	Alfter	93
7.7.2.	Bad Honnef	93
7.7.3.	Bornheim	93
7.7.4.	Eitorf	93
7.7.5.	Hennef.....	93
7.7.6.	Königswinter	94
7.7.7.	Lohmar	94
7.7.8.	Meckenheim	94
7.7.9.	Much	94
7.7.10.	Neunkirchen-Seelscheid.....	95
7.7.11.	Niederkassel.....	95
7.7.12.	Rheinbach	95
7.7.13.	Ruppichteroth.....	95
7.7.14.	Sankt Augustin	95
7.7.15.	Siegburg	95
7.7.16.	Swisttal	95
7.7.17.	Troisdorf	96
7.7.18.	Wachtberg	96
7.7.19.	Windeck.....	96
7.8.	Ausbau der Infrastruktur.....	97
7.8.1.	Vorbemerkungen	97
7.8.2.	Kapazitätssteigerungsmaßnahmen auf den Schienenstrecken.....	97
7.8.3.	Ausbau von Bahnhöfen.....	97
7.8.4.	Verlegung des DB-Bahnhofs Bad Honnef.....	97
7.8.5.	SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf	98
7.8.6.	Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln.....	98
A.	Fahrplan-Rahmenvorgaben	101
B.	Umsetzungshistorie.....	106
C.	Barrierefreier Haltestellenausbau.....	113

Abkürzungen

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

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

Abbildungen

Abbildung 1: Übergangsfristen der EU VO 1370/2007	13
Abbildung 2: Einordnung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge	17
Abbildung 3: Hauptverkehrsachsen im Rhein-Sieg-Kreis.....	19
Abbildung 4: Anteil der Beschäftigten im Rhein-Sieg-Kreis in den Wirtschaftssektoren	22
Abbildung 5: Allgemeine ÖPNV-Nutzung im Rhein-Sieg-Kreis in Prozent	23
Abbildung 6: Allgemeine ÖPNV-Nutzung nach Städten und Gemeinden in Prozent.....	24
Abbildung 7: Modal-Split nach Städten und Gemeinden in Prozent.....	25
Abbildung 8: Zufriedenheit mit dem ÖPNV in näherer Umgebung im Rhein-Sieg-Kreis	26
Abbildung 9: Aktuelle und potentielle Nutzergruppen.....	27
Abbildung 10: Zufriedenheit mit dem ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich	28
Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet	29
Abbildung 12: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit dem Taktangebot	31
Abbildung 13: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit der Angebotsqualität.....	31
Abbildung 15: Ausbauprojekte im Bahnknoten Köln.....	39
Abbildung 16: Zielnetz Stadtbahn 2023	43
Abbildung 17: Primärnetz	64
Abbildung 18: Darstellung der Grenzwerte für die Auslastung eines Standardbusses	75
Abbildung 19: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Ausbauoptionen	100
Abbildung 20: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Vorzugsvariante	100

Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerung, Fläche und Bevölkerungsdichte im Rhein-Sieg-Kreis	20
Tabelle 2: Beschäftigtenzahlen und Pendlerdaten im Rhein-Sieg-Kreis.....	21
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur	22
Tabelle 4: SPNV-Linien im Rhein-Sieg-Kreis	38
Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte.....	40
Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis.....	41
Tabelle 7: Wagenkilometerleistung Stadtbahn.....	41
Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen	42
Tabelle 9: Buslinien des ÖDA an die RSVG.....	46
Tabelle 10: Buslinien des ÖDA an die RVK	47
Tabelle 11: einbrechende Buslinien der OVAG.....	48
Tabelle 12: einbrechende Buslinien der SWBV.....	48
Tabelle 13: VRS-Buslinien mit Alleinzuständigkeit benachbarter Aufgabenträger.....	48
Tabelle 14: einbrechende VRM-Buslinien aus Rheinland-Pfalz	48
Tabelle 15: Betriebsleistung Bus	49
Tabelle 16: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus.....	51
Tabelle 17: AST-Verkehre	52
Tabelle 18: Fahrradmietsystem im Rhein-Sieg-Kreis Stand Januar 2021	55
Tabelle 19: Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis, vordringliche Standorte.....	56
Tabelle 20: Ausgleichszahlungen	58
Tabelle 21: Primärnetz.....	63
Tabelle 22: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel.....	66
Tabelle 23: Verknüpfungspunkte	72
Tabelle 24: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal	74
Tabelle 25: Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorie	78
Tabelle 26: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum	82
Tabelle 27: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum.....	83
Tabelle 28: Angebotsqualität Stadtbahn	83
Tabelle 29: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum	84
Tabelle 30: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum.....	85
Tabelle 31: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung	87
Tabelle 32: Unsystematische Linienwege.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Tabelle 45: Grenzüberschreitende Stadtbahnverbindungen	91
Tabelle 46: Grenzüberschreitende Busverbindungen.....	92

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 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 Verkehrsunternehmen. 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

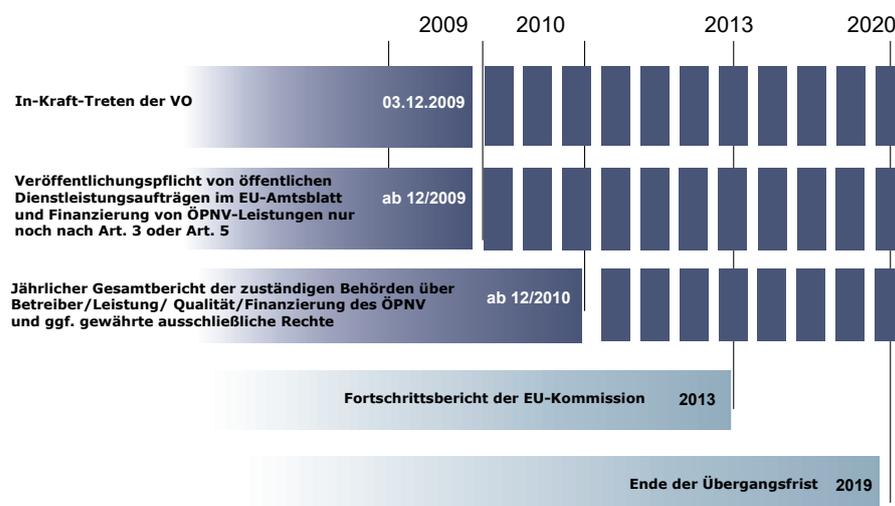
2.1. EU-Recht

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 abgehender Bus-Leistungen jeweils bis Ende 2026 vergeben:

- Linien im rechtsrheinischen Kreisgebiet ab dem 01.01.2017 an die RSVG
- Linien im linksrheinischen Kreisgebiet ab dem 09.12.2020 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.



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.

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 Vergaberegulungen 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

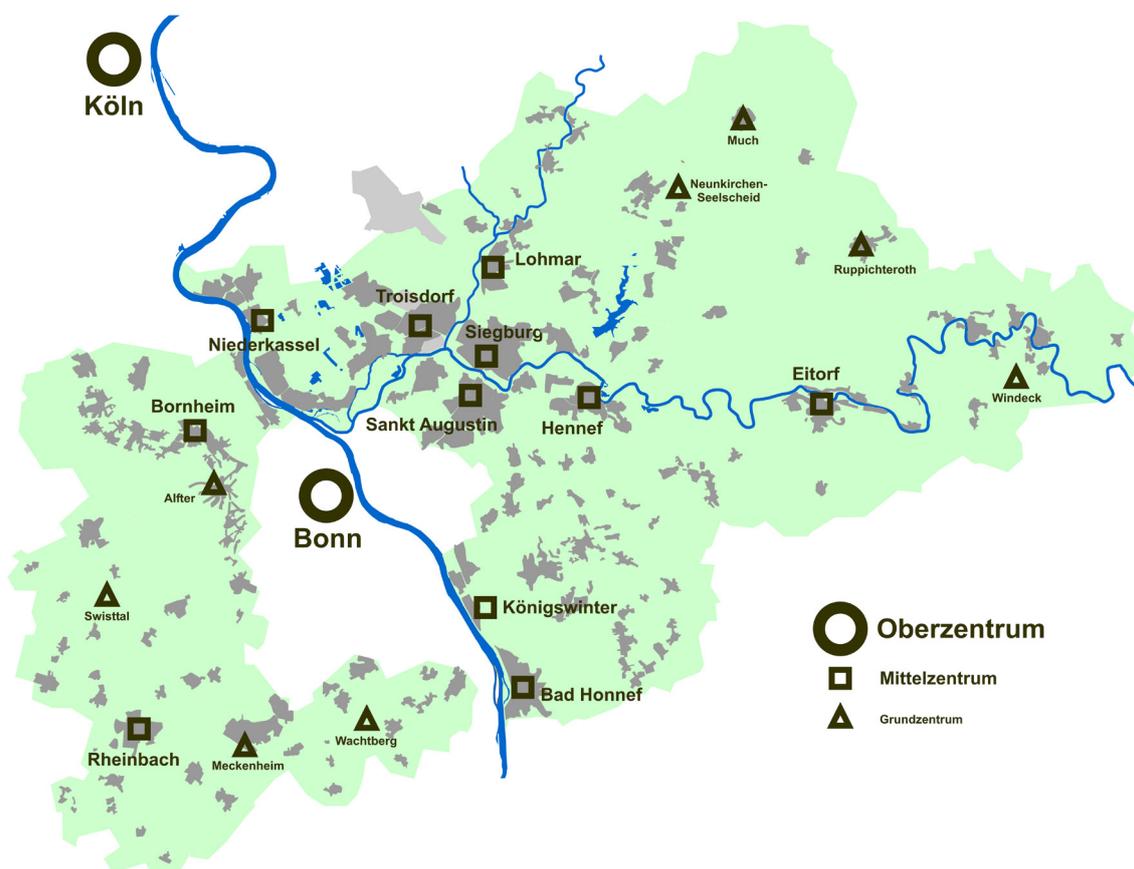
2.4.1. Landesentwicklungsplan

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, Verbände 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 Städtereion 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 Verkehrsverbänden 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-Eifelort 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 3 Mio. 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 Mio. 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

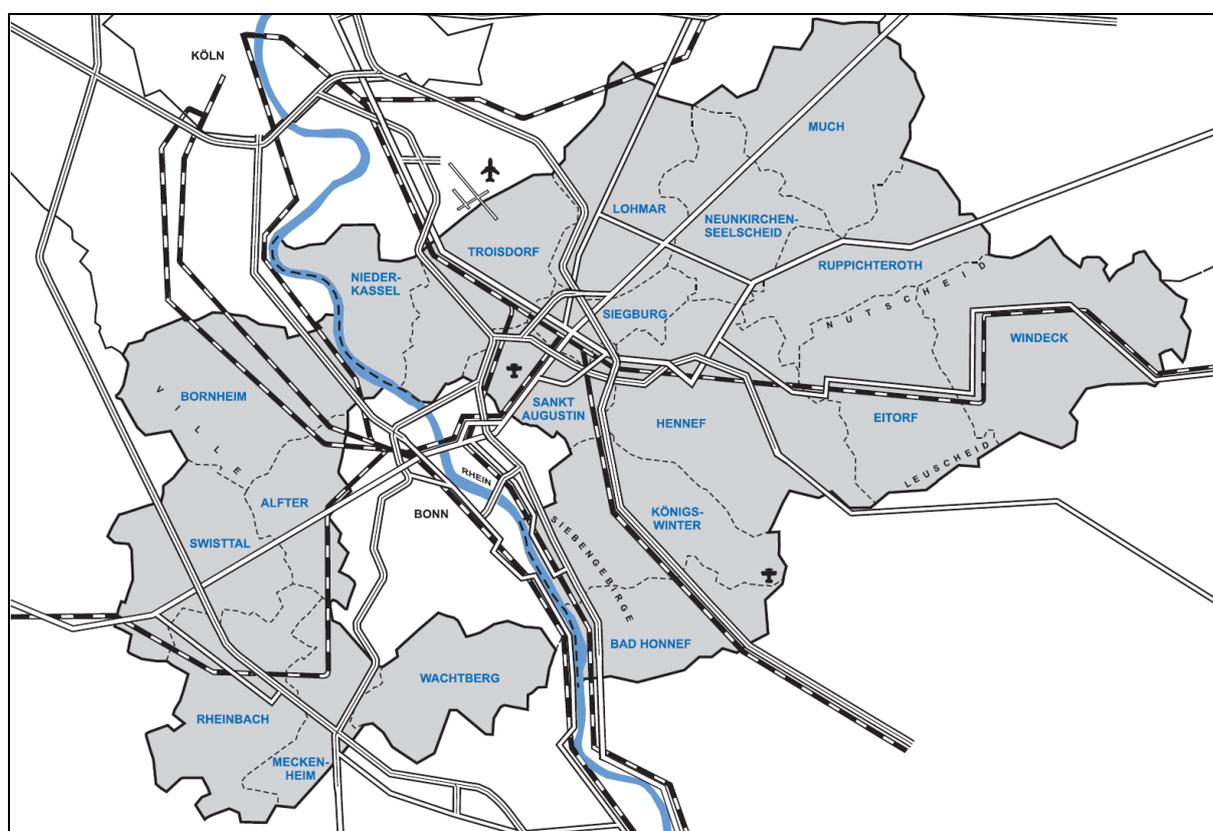
2.5.1. Lage im Raum

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 km ²	Einwohner je km ²
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

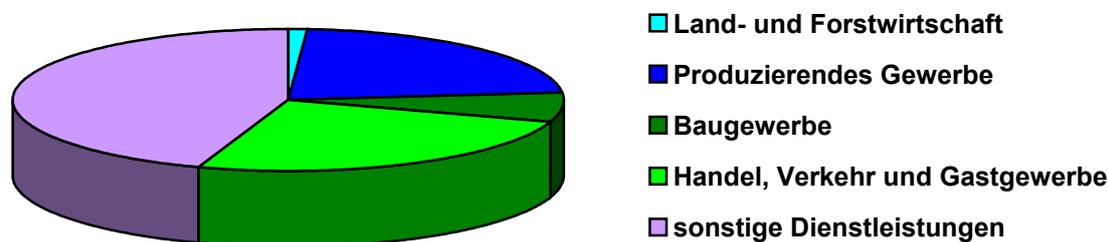
Aufgrund der nahegelegenen Oberzentren gibt es im Rhein-Sieg-Kreis deutlich mehr Aus- als Einpendler. Positive Pendlersalden weisen lediglich die Kreisstadt Siegburg als Verwaltungszentrum sowie die Städte Troisdorf und Meckenheim als Schwerpunkte des produzierenden Gewerbes auf (vgl. Tabelle 2).

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

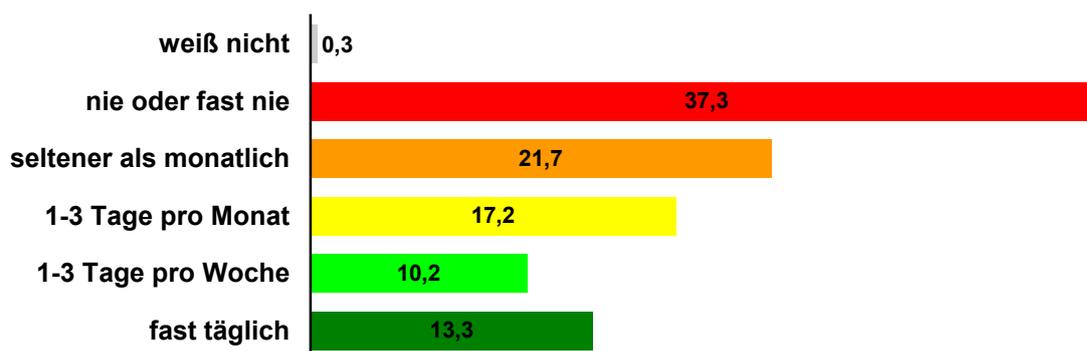
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur

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.

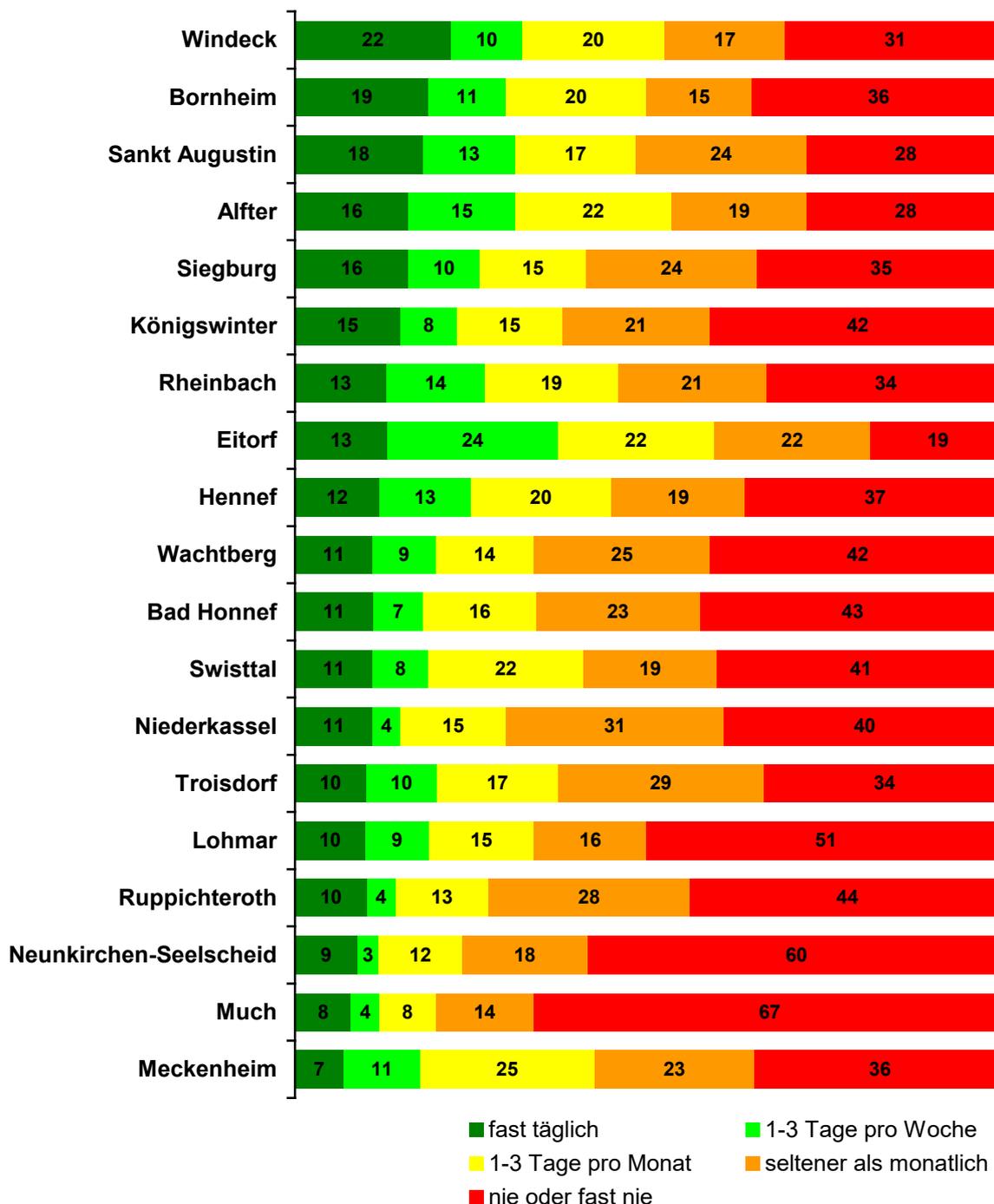
Das Maß der allgemeinen Nutzung des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis ist in Abbildung 5 dargestellt. Danach lassen sich 23,5% der Befragten zur ÖPNV-Stammkundschaft zählen (Nutzung fast täglich 13,3%, ein bis drei Mal pro Woche 10,2%). 17,2% der Befragten nutzen den ÖPNV ein bis drei Tage im Monat und sind damit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

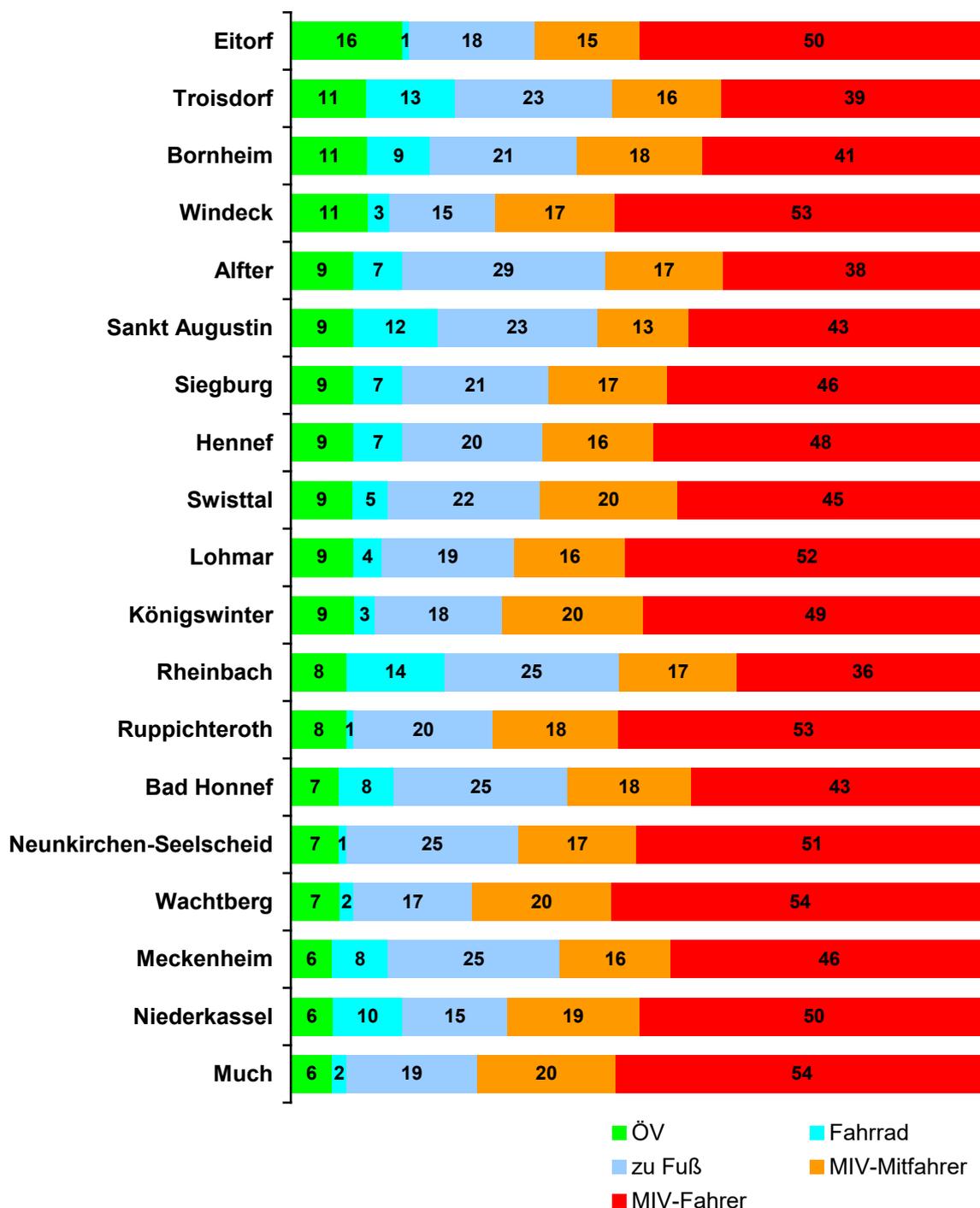


Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

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 Schienenverbindungen. 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.

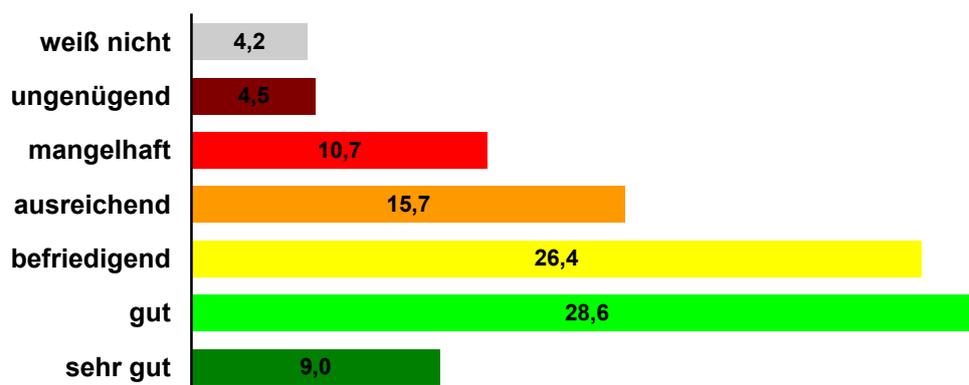


Quelle: Infas, 2010; Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

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 bewert-

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 wahrgenommenen 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.

Segmentierung der mobilen Personen:
Verkehrsmittelnutzung und Erreichbarkeit

infas

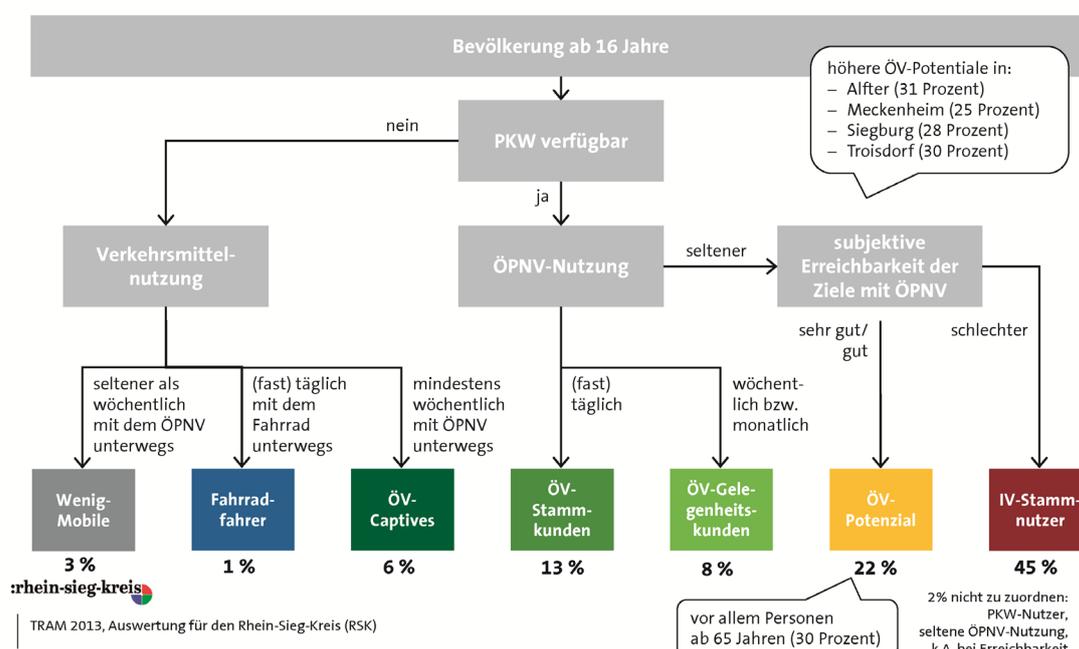


Abbildung 9: Aktuelle und potentielle Nutzergruppen

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.

Zufriedenheit mit Bus- und Bahnaspekten – RSK und Deutschland: Nachholbedarf erkennbar

Angaben in Prozent, Prozentuierung auf gültigen Wertebereich,
Top-Box: Anteile „sehr zufrieden“ und „zufrieden“ auf einer Skala von „1=sehr zufrieden“ bis „5=gar nicht zufrieden“

infas

Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten von Bus- und Bahn in Ihrer Region?

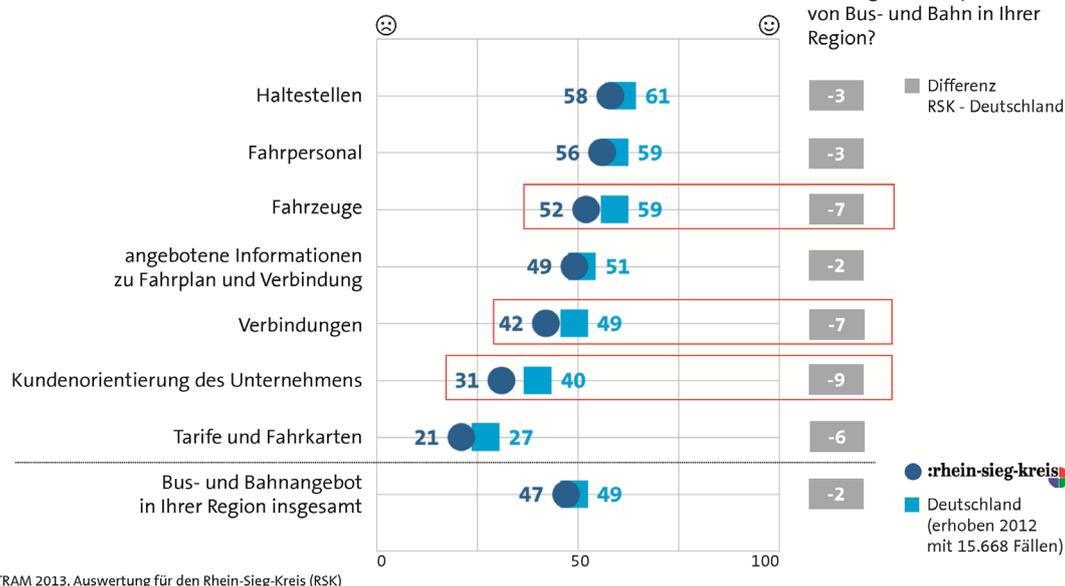


Abbildung 10: Zufriedenheit mit dem ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich

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.

**Zufriedenheit innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises:
insgesamt**

Angaben in Prozent, alle Befragten (Kunden und Nichtkunden)
Top-Box: Anteile „sehr zufrieden“
und „zufrieden“ auf einer Skala
von „1=sehr zufrieden“
bis „5=gar nicht zufrieden“

infas

Wie zufrieden sind Sie
mit dem Bus- und
Bahnangebot in Ihrer
Region insgesamt?

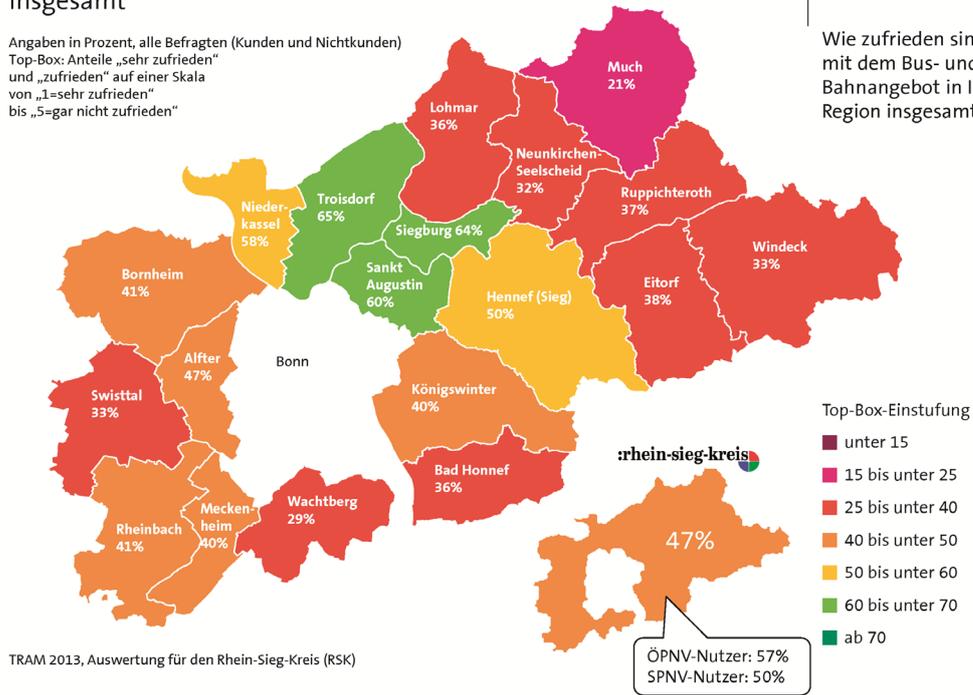


Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet

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 Mobilitäsalternativen. Gleichzeitig wurde auch die Produktivität durch höhere Fahrzeugbesetzung und weniger „tote“ Zeit zugunsten tagesdurchgängiger Taktverdichtungen verbessert.

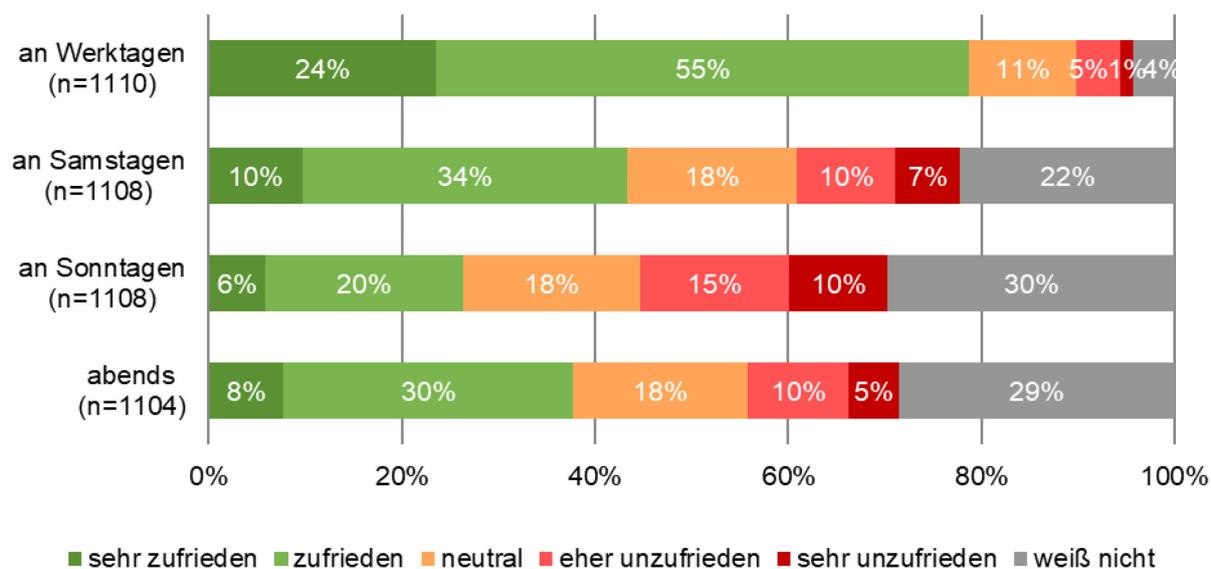


Abbildung 12: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit dem Taktangebot

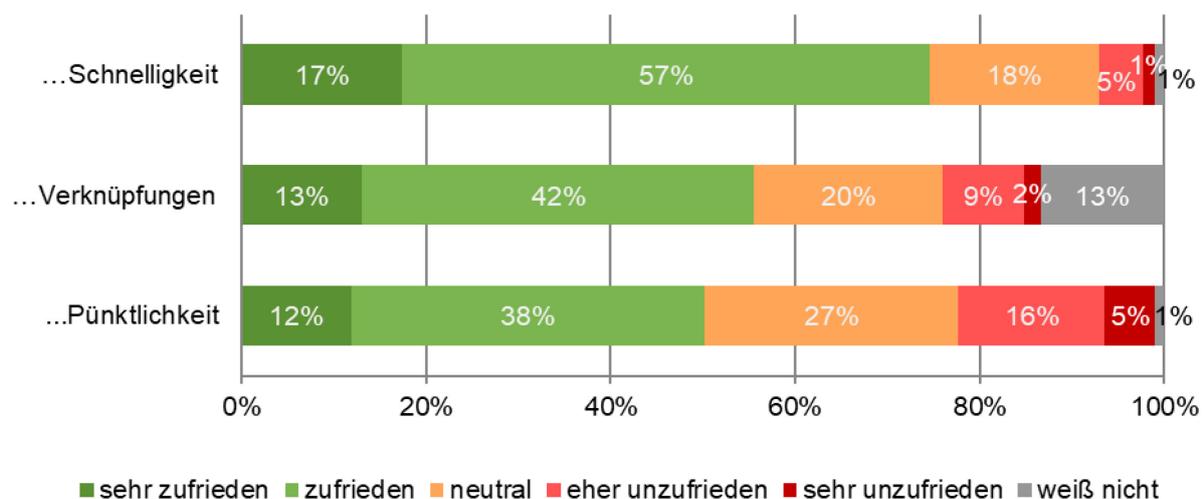


Abbildung 13: Evaluation Troisdorf, Zufriedenheit mit der Angebotsqualität

2.6.4. Haushaltsbefragung 2019 zum Förderprojekt „Leadcity Bonn“

Im August 2019 erfolgten im Rahmen des Förderprojektes „Leadcity Bonn“ umfangreiche Angebotsausweitungen im grenzüberschreitenden Busverkehr. In diesem Zusammenhang erhielten alle Haushalte in Bonn sowie in den von Verbesserungen betroffenen Gebieten im Rhein-Sieg-Kreis einen Informationsflyer, verbunden mit einem Aufruf zur Teilnahme an einer online-Umfrage. Von dieser Möglichkeit haben 14.296 Teilnehmer Gebrauch gemacht, davon etwa zwei Drittel aus Bonn und ein Drittel aus dem Rhein-Sieg-Kreis. Ziel der Umfrage war es zu ermitteln, wie das ÖPNV-Angebot generell sowie die Informationen zum Leadcity-Projekt bewertet werden und ob die Angebotsmaßnahmen zu einer stärkeren ÖPNV-Nutzung führen. Die wichtigen Ergebnisse für den Rhein-Sieg-Kreis sind:

- Auf einer Skala von 1 (schlecht) bis 5 (gut) werden die Angebotsmaßnahmen auf den grenzüberschreitenden Buslinien durchschnittlich zwischen 3,9 und 4,5 bewertet.
- Der Anteil positiver Bewertungen „gut“ (5) und „eher gut“ (4) schwankt zwischen 88% bei der Linie 540 und 74% bei der Linie 550.
- 31% der Befragten gaben an, den ÖPNV seit Projektstart am 28.08.2019 häufiger zu nutzen, 5% seltener.
- Die Entwicklung des ÖPNV über die vergangenen Jahre wird von 41% der Befragten positiv und 18% negativ gesehen. Dabei sind die Bewertungen im Rhein-Sieg-Kreis signifikant besser als in Bonn. Spitzenwerte werden in Niederkassel, Troisdorf und Swisttal erreicht, wo die Entwicklung des Angebotes von über 70% der Bürger als (eher) besser eingeschätzt wird.
- Überdurchschnittliche Bewertungen sind in den Altersgruppen bis 25 Jahren festzustellen, unterdurchschnittliche Bewertungen in den Altersgruppen ab 46 Jahren. Ebenso bewerteten Personen ohne ständig verfügbaren PKW den ÖPNV tendenziell besser.
- 30% der Befragten gaben an, durch die Leadcity-Maßnahmen ihr eigenes Verhalten geändert zu haben.
- Bei 2.133 repräsentativ ausgewählten individuellen Antworten nach Verbesserungswünschen ragt der Themenkomplex Zuverlässigkeit und Angebotsdichte mit 860 Nennungen heraus, es folgt der Komplex Tarife mit 828 Nennungen. Andere Aspekte wurden wesentlich seltener genannt.

U.a. auf Grundlage dieser positiven Ergebnisse wurden die Angebotsverbesserungen 2020 dauerhaft in das Regelangebot überführt.

2.6.5. Gegenüberstellung der VRS-Verbunderhebungen 2009 und 2018

Die Fahrgastentwicklung im Busverkehr wurde 2021 auf Grundlage der linienbezogenen Nachfragedaten aus den VRS-Verbunderhebungen 2009 und 2018 analysiert, die beide nach derselben Methodik durchgeführt worden sind. Zur nachfolgenden tabellarischen Übersicht sind folgende Anmerkungen zu berücksichtigen:

- Die genannten Linienverläufe beschreiben den Zustand während der VRS-Erhebung 2018. Linien aus der 2009er-Erhebung, die 2018 nicht mehr existierten, sind kursiv gesetzt. Aufgrund veränderter Linienwege sind die Nachfragedaten 2018 und 2009 nicht immer direkt miteinander vergleichbar. So wurden z.B. diverse Streckenabschnitte auf andere Linien übertragen. Um derartige Einflüsse auszugleichen und eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, sind die Linien in Teilnetze gruppiert.
- Aus der VRS-Erhebung 2018 liegen bislang nur vorläufige Ergebnisse für die Linien der RSVG und der RVK vor, die teilweise hochgerechnet und anhand eigener Erhebungen des Rhein-Sieg-Kreises auf Plausibilität geprüft worden sind. Von der KVB, SWBV/SSB und OVAG wurden bislang keine Daten bereitgestellt.
- Die Auswirkungen der Covid19-Pandemie auf das längerfristige Nachfrageverhalten im ÖPNV können derzeit nicht seriös abgeschätzt werden.
- Alle Nachfragedaten beziehen sich auf Normalwerkstage mit Schulbetrieb.

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

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

Die nach 2018 umgesetzten Buskonzepte Wachtberg und Lohmar sowie das Projekt „Leadcity Bonn“ sind aus der o.g. VRS-Erhebung nicht ableitbar. Für diese liegen stattdessen separate Evaluationen des Rhein-Sieg-Kreises aus 2019/20 vor, deren Ergebnisse nachfolgend ebenfalls dargestellt werden. Demzufolge haben die Buskonzepte Lohmar und Wachtberg 1.100 bzw. 2.300 zusätzliche Fahrgäste pro Normalwerktag gebracht, die verbesserten „Leadcity“-Linien nach Bonn etwa 3.400. Auch hier konzentriert sich das absolute Fahrgastwachstum vor allem auf Streckenabschnitte im Verdichtungsraum (Siegburg – Lohmar, Berkum – Bad Godesberg sowie Linien in die Bonner Innenstadt).

Zu den Buskonzepten Bornheim (Umsetzung 2019) und Bad Honnef (Umsetzung 2021) sowie den neuen regionalen Schnellbuslinien liegen noch keine Zahlen vor. Ebenfalls ist ohne die Daten der SWBV-Linien keine Auswertung der Linien in Alfter möglich.

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

Linie	Linienweg	2009	2018	Entwicklung	
504	Wahn - Mondorf	200	--		
163/550	Bonn Hbf - Niederkassel - Wahn	5.686	4.630		
SB55	Bonn Hbf - Lülldorf	354	2.592		
	Teilnetz Niederkassel	6.240	7.221	+981	+16%
164/501	Siegburg - Troisdorf - Wahn	13.126	13.344		
503	Siegburg - Troisdorf - Sieglar	1.345	4.919		
504	Spich - Lülldorf	--	1.088		
505	Spich - Wahn	54	771		
506	Lohmar - Troisdorf - Sieglar	3.250	3.998		
507	Troisdorf - Junkersring	1.894	431		
508	Sankt Augustin - Troisdorf - Spich	3.160	3.789		
551	Troisdorf - Bonn Hbf	3.793	3.687		
	Teilnetz Troisdorf	26.622	32.027	+5.405	+20%
502	Stadtverkehr Siegburg	949	1.345		
509	Stadtverkehr Siegburg	406	248		
510	Siegburg - Kaldauen - Hennef	7.547	5.064		
511	Siegburg - Schneffelrath	1.020	1.190		
527	Siegburg - Buisdorf - Hennef	--	4.188		
	Teilnetz Siegburg	9.923	12.035	+2.112	+21%
575	Much - Overath	932	882		
576	Siegburg - Seelscheid - Much	2.020	1.075		
SB56	Siegburg - Marienfeld	--	810		
577	Siegburg - Neunkirchen - Much	1.484	1.838		
	Teilnetz Neunkirchen-Seelscheid/Much	4.437	4.610	+173	+4%
512	Siegburg - Ittenbach	768	1.282		
513	Siegburg - Oberpleis	--	806		
534	Abendverkehr	64	--		
535	Sankt Augustin - Oberpleis	1.030	630		
	Teilnetz Pleistal	1.862	2.718	+856	+46%
513	Schulfahrten	170	--		
514	Schulfahrten	174	--		
517	Meindorf - Hangelar	134	1.544		
518	Sankt Augustin - Hangelar	132	204		
529	Bonn Hbf - Hennef	3.538	3.030		
540	Bonn Hbf - Sankt Augustin	1.066	--		
599	Schulfahrten	457	348		
640	Bonn Hbf - Menden - Siegburg	3.318	5.254		
	Teilnetz Sankt Augustin	8.991	10.379	+1.389	+15%
520	Oberpleis - Niederdollendorf	1.557	2.509		
521	Oberpleis - Königswinter	1.878	1.473		
526	Ittenbach - Aegidienberg	2	27		
536	Oberpeis - Sassenberg	556	384		
537	Oberpleis - Bonn Hbf	2.593	2.392		
539	Oberpleis - Asbach	--	250		
541	Oberpleis - Stieldorf - Königswinter	165	1.077		
598	Schulfahrten	343	163		
	Teilnetz Oberpleis	7.095	8.274	+1.179	+17%

Linie	Linienweg	2009	2018	Entwicklung	
516	Hennef - Vilich-Müldorf	--	1.514		
522	Hennef - Uckerath - Asbach	1.394	2.131		
524	Hennef - Hanf - Uckerath	464	570		
525	Hennef - Oberpleis	693	869		
528	Uckerath - Hüchel	67	--		
530	Hennef - Waldbröl	1.611	1.251		
531	Hennef - Ruppichterath	424	722		
532	Hennef - Bödingen	381	491		
538	Hennef - Bonn	1.119	--		
578	Hennef - Neunkirchen	1.156	1.394		
592	Schulfahrten	2.932	1.231		
	Teilnetz Hennef	10.241	10.173	-68	-1%
533	Eitorf - Rankenhohn	59	70		
564	Eitorf - Asbach	175	660		
570	Eitorf - Uckerath	194	392		
571	Eitorf - Rodder	171	227		
572	Herchen - Leuscheid	--	255		
573	Eitorf - Mühleip	471	226		
579	Eitorf - Rosbach	433	952		
	Teilnetz Eitorf/Windeck	1.504	2.782	+1.279	+85%
542	Lohmar - Heide	504	527		
543	Lohmar - Pohlhausen	613	569		
544	Schulfahrten	186	77		
545	Schulfahrten	672	463		
546	Schulfahrten	639	402		
547	Schulfahrten	229	167		
548	Schulfahrten	66	21		
549	Schulfahrten	143	131		
554	Heiligenhaus - Wahlscheid	127	183		
556	Siegburg - Lohmar - Rösrath	1.179	2.103		
557	Siegburg - Lohmar - Overath	1.716	2.267		
558	Siegburg - Lohmar - Wahlscheid	163	188		
	Teilnetz Lohmar	6.235	7.097	+861	+14%
560	Bad Honnef - Oberpleis	658	715		
562	Bad Honnef - Asbach	1.063	814		
566	Bad Honnef - Rhöndorf	675	815		
	Teilnetz Bad Honnef	2.397	2.344	-53	-2%
	sonstige RSVG-Schulfahrten	3.026	542	-2.484	-82%
	Summe RSVG	88.572	100.197	+11.625	+13%

Linie	Linienweg	2009	2018	Entwicklung	
740	Rheinbach - Hilberath	--	237		
741	Rheinbach - Wald	--	134		
747	Rheinbach - Odendorf	--	351		
749	Rheinbach - Meckenheim	--	1.013		
751	Schulfahrten	--	371		
752	Schulfahrten	--	812		
800	Rheinbach - Bonn	1.886	2.018		
813	Rheinbacher Stadthüpfen	--	98		
817	Rheinbach - Hersel	--	1.229		
845	Bonn - Heimerzheim	2.553	1.863		
846	<i>Rheinbach - Buschhoven</i>	<i>624</i>	--		
	Teilnetz Rheinbach/Swisttal	5.063	8.127	+3.064	+61%
750	Meckenheim – Lüftelberg	--	120		
855	Bad Godesberg - Meckenheim	3.125	1.941		
856	Bad Godesberg - Oedingen	1.295	1.325		
857	Bad Godesberg - Meckenheim	1.897	2.426		
858	Industriepark - Meckenheim	574	2.525		
859	Industriepark - Lüftelberg	987	98		
881	Pech - Züllighoven	--	17		
	Teilnetz Meckenheim/Wachtberg	7.878	8.451	+574	+7%
812	Volmershoven - Hardtberg	--	188		
818	Sechtem - Hersel	1.864	1.619		
843	Alfter - Meckenheim	1.653	1.390		
882	Ortsverkehr Alfter	--	621		
	Teilnetz Bornheim/Alfter	3.517	3.818	+301	+9%
	Summe RVK	16.457	20.396	+3.939	+24%

Tabelle 4: Linienbezogene Fahrgastnachfrage Normalwerktag 2009/2018

Linie	Linienweg	2018	2020	Entwicklung	
553	Lohmar - Neuhonrath	--	400		
554	Lohmar - Heide (ex 542)	527	347		
555	Siegburg - Pohlhausen (ex 543)	569	1.186		
556	Siegburg - Lohmar – Rösrath	2.103	2.225		
557	Siegburg - Lohmar – Overath	2.267	2.075		
558	Lohmar - Overath (ex 554/558)	371	949		
559	Lohmar - Neuhonrath (ex 547)	167	258		
590	Schulfahrten (ex 544-46/548/549)	1.094	796		
	Teilnetz Lohmar	7.097	8.234	+1.137	+12%
855	Bad Godesberg - Meckenheim	1.941	2.077		
856	Bad Godesberg - Oedingen	1.325	2.068		
857	Bad Godesberg - Meckenheim	2.426	3.607		
881	Pech - Züllighoven	17	260		
	Teilnetz Wachtberg	5.709	8.012	+2.304	+40%

Tabelle 5: Linienbezogene Fahrgastnachfrage Lohmar/Wachtberg 2018/2020

3. ÖPNV-Strukturen

3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis

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

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

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

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 6: 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 – Bonn – Koblenz
- RE 8 Mönchengladbach – Köln – Troisdorf – Koblenz
- RE 9 Aachen – Düren – Köln – Troisdorf – Siegburg – Siegen

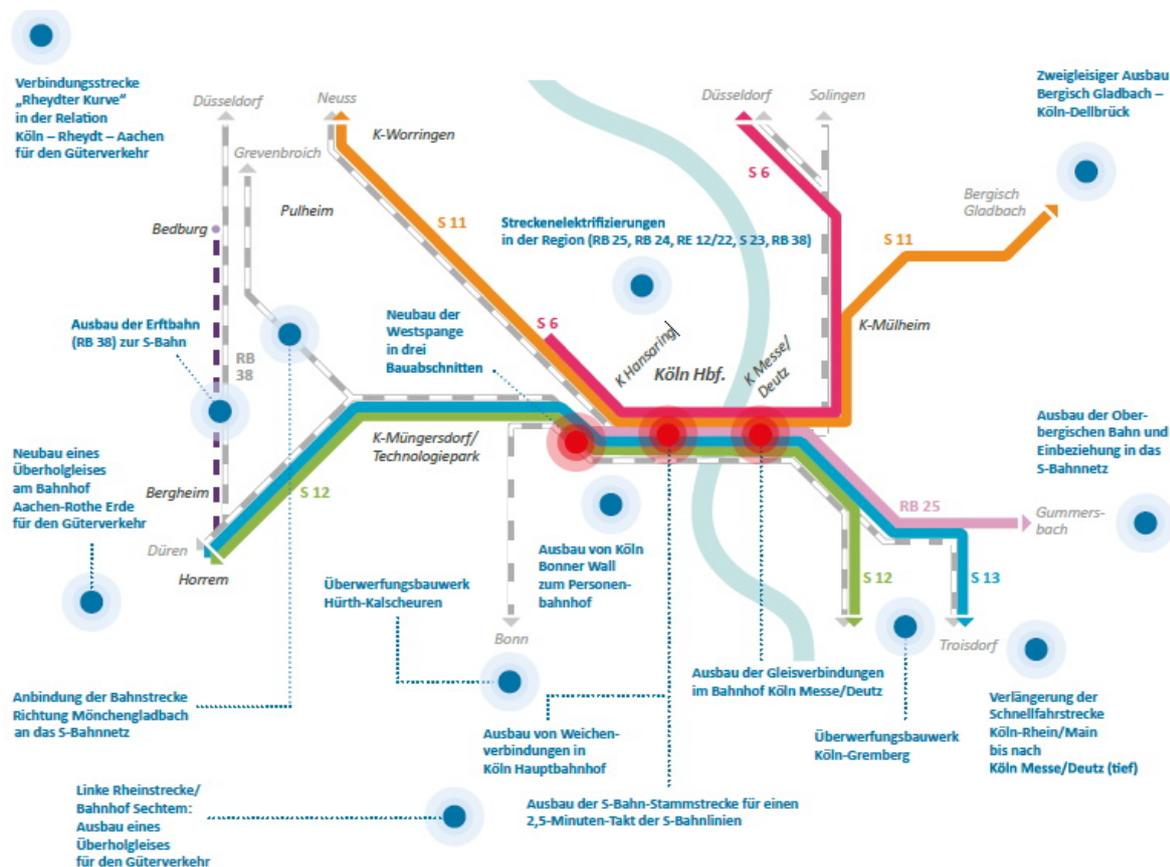
3.2.2. Ausbaumaßnahmen

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	Fg/NWT	P+R	B+R
Alfter-Impekoven	S23	✓	890	53	60
Alfter-Witterschlick	S23	✓	1.150	50	70
Au(Sieg)	RE9, RB90, S12, S19	✓	1.900	397	42
Bad Honnef	RE8, RB27	✗	1.710	55	17
Blankenberg	S12, S19	✓	260	36	--
Dattenfeld	S12, S19	✓	660	25	56
Eitorf	RE9, S12, S19	✓	4.580	567	390
Friedrich-Wilhelmshütte	RE8, RB27	~	360	--	10
Geilhausen	RB90	✗	--	--	--
Hennef	RE9, S12, S19	✓	9.820	628	344
Hennef Im Siegbogen	S12, S19	✓	1.000	75	92
Herchen	RE9, S12, S19	✓	1.400	169	24
Honrath	RB25	✓	690	88	34
Königswinter	RE8, RB27	✗	1.060	--	24
Meckenheim	S23	✓	2.180	170	80
Meckenheim Industriepark	S23	✓	2.000	190	94
Meckenheim Kottenforst	S23	✓	0	--	--
Menden	RE8, RB27	~	620	34	20
Merten	S12, S19	✓	210	15	8
Niederdollendorf	RE8, RB27	✗	980	20	25
Rheinbach	S23	✓	4.530	88	92
Rheinbach Römerkanal	S23	✓	860	105	60
Rhöndorf	RE8, RB27	✗	580	17	--
Roisdorf	RB26, RB48	✗	2.430	36	43
Rosbach	S12, S19	✓	1.150	37	14
Schladern	RE9, S12, S19	✓	2.060	402	14
Sechtem	RB26, RB48	✓	2.590	149	210
Siegburg	RE9, S12, S19	✓	18.710	1307 (€)	461
Spich	S12, S13, S19	✓	5.210	69	92
Swisttal-Odendorf	S23	✓	1.170	192	148
Troisdorf	RE8, RE9, RB27, S12, S13, S19	✓	12.220	591 (€)	255

Stand: 6/2019

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

Fg/NWT: Summe Ein-/Aussteiger Normalwerktag 2019 (Quelle: NVR)

Tabelle 7: 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 8: 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 9: Wagenkilometerleistung Stadtbahn

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

Die städteverbindenden Linien 16 (Rheinuferbahn) und 18 (Vorgebirgsbahn) werden von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) gemeinsam betrieben. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge beider Unternehmen. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreis handelt es sich bei der Infrastruktur jeweils um Eisenbahnstrecken nach EBO und nicht um Straßenbahnstrecken nach BOStrab. Aus diesem Grund sind die beiden Linien nicht nach PBefG konzessioniert, sondern der Stadtbahnverkehr findet auf der Grundlage eines Verkehrsdurchführungsvertrages statt (öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Köln). Die Betriebsführung liegt auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises bei der KVB. Eisenbahninfrastrukturunternehmer mit Verantwortung auch für die betroffenen Stationen im Rhein-Sieg-Kreis ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Beteiligte Aufgabenträger sind neben dem Rhein-Sieg-Kreis die Städte Köln und Bonn sowie die sogenannten Stadtbustädte Brühl, Hürth und Wesseling im Rhein-Erft-Kreis. Erwähnenswert ist, dass auf den Gleisen 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	✗	41	84
Königswinter Clemens-August-Straße	66	✗	--	--
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	✗	--	--
Walberberg	18	✓	10	12
Waldorf	18	✓	31	56
Widdig	16	✗	18	43

Stand: 6/2019

- ✓ barrierefrei
- ✗ nicht barrierefrei
- (€) kostenpflichtige Parkmöglichkeit

Tabelle 10: 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.

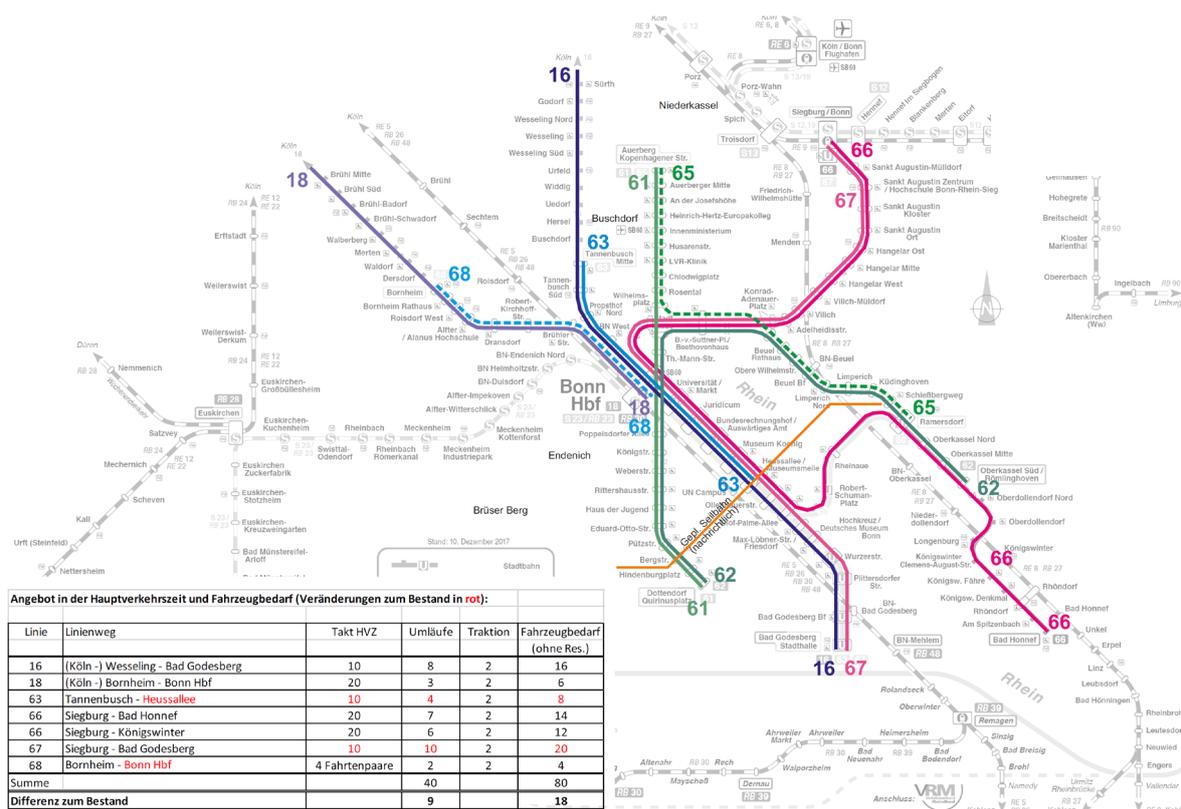


Abbildung 15: Zielnetz Stadtbahn 2023

Streckenbaumaßnahmen 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 in der Vorplanung. Für den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Linie 18 wurde im Sommer 2019 eine Machbarkeitsstudie beauftragt und diese Ende 2021 vorgelegt. 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 mit Wirksamkeit ab 01.01.2017 für 10 Jahre betraut. Analog dazu wurde die RVK per Kreistagsbeschluss vom 01.12.2020 mit Wirkung zum 09.12.2020 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 betraut.

Zu diesen beiden Linienbündeln kommen einbrechende Linien anderer Verkehrsunternehmen. Am 1. Januar 2022 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)
- Westerwaldbus GmbH (WB)
- 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 bei der RVK. Weiterhin brechen bislang noch einige Linien der SWBV in den Rhein-Sieg-Kreis aus, deren Betriebsleistung ebenfalls in den Naturalausgleich mit der RSVG einfließt. Ab 2023 werden alle gemeinsam mit der Stadt Bonn finanzierten Verkehre entweder gemeinsam bei der RSVG/SWBV oder alleinig bei der RVK konzessioniert.

Die OVAG hält 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 SB53, vom Rheinisch-Bergischen Kreis für die RSVG-Linien 556, 557, 594 und SB54 sowie vom Landkreis Neuwied für die RSVG-Linien SB51, SB52, 539, 562, 564, 565, 567 und 568.

Die Konzessionen der RSVG-Linien SB55 und 550 gehen an der Grenze zur Stadt Köln auf Konzessionen der KVB über. Alle Fahrten verkehren durchlaufend, die Liniennummern wechseln jedoch zu 164 und 163.

Aus Rheinland-Pfalz brechen diverse Linien der Firmen DB Regio Bus Rhein-Mosel, Marenbach, Westerwaldbus und Martin Becker in den Rhein-Sieg-Kreis ein. Diese Linien dienen 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. Einige weitere Linien befinden sich in der Alleinzuständigkeit anderer 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 2022 finden sich in Tabelle 10 bis Tabelle 14.

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
SB51	Bad Honnef – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG	31.12.2026
SB52	Hennef – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG	31.12.2026
SB53	Hennef – Waldbröl	Oberbergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
SB54	Overath – Much	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
SB55 164	Bonn – Langel Langel – Wahn	Stadt Bonn Stadt Köln	RSVG / SWBV KVB	31.12.2026
SB56	Siegburg – Much		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 – Bierth – Uckerath		RSVG	31.12.2026
523	Hennef – Edgoven		RSVG	31.12.2026
524	Hennef – Hanf – 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
531	Hennef – Ruppichterath		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 – Neustadt (Wied)	Landkreis Neuwied	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
561	Königswinter – Wülscheid		RSVG	31.12.2026
562	Windhagen – Neustadt (Wied)	Landkreis Neuwied	RSVG	31.01.2026
564	Eitorf – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG	31.12.2026
565	Rhöndorf – Linz	Landkreis Neuwied	RSVG	31.12.2026
566	Bad Honnef – Selhof		RSVG	31.12.2026
567	Bad Honnef – Breite Heide	Landkreis Neuwied	RSVG	31.12.2026
568	Unkel – Bruchhausen	Landkreis Neuwied	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
576	Neunkirchen – Marienfeld		RSVG	31.12.2026
577	Siegburg – Neunkirchen		RSVG	31.12.2026
578	Hennef – Neunkirchen – Much		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
594	Schulverkehr Much	Oberbergischer Kreis	RSVG	31.12.2026
596	Schulverkehr Bad Honnef		RSVG	31.12.2026
598	Schulverkehr Königswinter		RSVG	31.12.2026
599	Schulverkehr Sankt Augustin		RSVG	31.12.2026
640	Bonn – Siegburg	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	14.12.2026

Tabelle 11: Buslinien des ÖDA an die RSVG

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
740	Rheinbach – Hilberath		RVK	12.12.2026
741	Rheinbach – Wald	Kreis Euskirchen	RVK	12.12.2026
745	Walberberg – Waldorf		RVK	12.12.2026
747	Rheinbach – Odendorf		RVK	12.12.2026
749	Rheinbach – Meckenheim		RVK	12.12.2026
750	Meckenheim – Lüftelberg		RVK	12.12.2026
751	Schulverkehr Swisttal		RVK	12.12.2026
752	Schulverkehr Rheinbach		RVK	12.12.2026
753	Schulverkehr Bornheim	Stadt Wesseling	RVK	12.12.2026
800	Bonn – Rheinbach	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
802	Euskirchen – Rheinbach	Kreis Euskirchen	RVK	12.12.2026
806	Euskirchen – Heimerzheim	Kreis Euskirchen	RVK	12.12.2026
812	Hardthöhe – Volmershoven	Stadt Bonn	RVK / SWBV	12.12.2026
813	Rheinbacher Stadthüpfen		RVK	12.12.2026
817	Tannenbusch – Rheinbach	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
818	Hersel – Sechtem	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
843	Alfter – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
845	Bonn – Heimerzheim	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
855	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
856	Bad Godesberg – Oedingen	Stadt Bonn, LK Ahrweiler	RVK	12.12.2026
857	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
858	Meckenheim – Industriepark		RVK	12.12.2026
859	Industriepark – Lüftelberg		RVK	12.12.2026
880	Berkum – Züllighoven		RVK	12.12.2026
881	Berkum – Pech		RVK	12.12.2026
882	Roisdorf – Alfter		RVK	12.12.2026
883	Roisdorf – Enderich	Stadt Bonn	RVK	12.12.2026
986	Heimerzheim – Weilerswist	Kreis Euskirchen	RVK	12.12.2026

Tabelle 12: Buslinien des ÖDA an die RVK

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
319	Much – Runderoth	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2025
342	Waldbröl – Schladern	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2025
343	Waldbröl – Leuscheid	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2025
344	Waldbröl – Rosbach	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.12.2025

Tabelle 13: 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	18.06.2023
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
642	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

Hinweis: Zum 19.06.2023 werden die Linien 633 und 680 sowie grenzüberschreitende Fahrten der 641 und 642 Konzessionen der RVK, die Linien 635 und 636 Gemeinschaftskonzessionen SWBV/RSVG.

Tabelle 14: einbrechende Buslinien der SWBV

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
441	Hoffnungsthal – Durbusch	Rheinisch-Bergischer Kreis	RVK	09.12.2028
722	Sechtem – Wesseling	Stadt Wesseling	RVK	31.12.2022
SB60	Bonn Hbf – Flughafen Köln/Bonn	Stadt Bonn	SWBV	18.06.2023

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

Tabelle 15: 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	WB	11.12.2031
284	Au – Breitscheid	LK Altenkirchen	WB	11.12.2031
285	Altenkirchen – Au – Hamm	LK Altenkirchen	WB	11.12.2031
286	Hamm – Wickhausen	LK Altenkirchen	WB	11.12.2031
288	Au – Marienthal	LK Altenkirchen	Marenbach	14.12.2029
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 16: 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	2021/22
Alfter	467.959	426.616	428.665	428.153	535.369	533.110	597.002
Bad Honnef	326.869	351.429	351.384	344.126	442.228	487.153	628.941
Bornheim	481.645	391.687	404.835	405.960	613.583	689.854	879.188
Eitorf	224.270	327.291	350.408	375.417	380.342	375.791	378.821
Hennef	1.541.500	1.581.608	1.638.683	1.591.872	1.670.558	1.743.915	1.972.713
Königswinter	1.265.075	1.301.957	1.420.383	1.406.002	1.444.594	1.595.759	1.727.265
Lohmar	550.129	593.006	614.425	615.581	773.747	1.224.265	1.420.958
Meckenheim	587.197	520.234	525.574	535.262	743.145	777.837	881.512
Much	272.357	296.892	306.679	303.861	315.795	335.393	385.811
Neunkirchen-Seelscheid	307.394	278.824	313.379	316.731	327.079	371.896	411.894
Niederkassel	1.086.587	1.137.591	1.174.875	1.157.798	1.235.427	1.361.235	1.607.030
Rheinbach	353.482	280.959	290.511	332.265	625.677	590.768	628.564
Ruppichteroth	298.233	315.477	338.033	364.724	367.830	363.380	356.970
Sankt Augustin	1.168.131	1.174.178	1.150.285	1.250.019	1.273.044	1.225.408	1.402.091
Siegburg	1.248.931	1.326.281	1.309.412	1.335.106	1.365.048	1.479.660	1.524.289
Swisttal	442.447	404.260	402.831	416.767	585.959	548.898	691.521
Troisdorf	1.702.627	1.757.929	1.767.118	2.076.922	2.212.029	2.194.962	2.399.749
Wachtberg	507.396	383.266	392.435	390.266	543.202	610.809	983.278
Windeck	276.482	356.244	323.829	353.135	444.613	445.295	463.559
Insgesamt	13.108.711	13.205.729	13.503.744	13.999.967	15.899.269	16.955.388	19.341.196

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 AWW-Linien durch die RVK

Zuwachs 2021/22 durch Einbeziehung der Maßnahme „Leadcity Bonn“, regionale Schnellbuslinien u.a.

Tabelle 17: 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 2022 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
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
567	Wochenende, abends	RSVG
570	Wochenende, früher Abend	RSVG
571	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
572	Wochenende	RSVG
573	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
579	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, abends	RVK
818	sonntags	RVK
843	sonntags, abends	RVK
859	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
880	alle Verkehrszeiten	RVK
883	alle Verkehrszeiten	RVK

Tabelle 18: 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 2022 gibt es AST-Verkehre in Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Lohmar, Much, Ruppichterorth und Windeck (vgl. Tabelle 17). Andere Verkehre wurden seit 2009 sukzessive auf Bus- und TaxiBus-Bedienung umgestellt. In Neunkirchen-Seelscheid existiert im Rahmen eines Modellprojektes seit dem 18.08.2021 ein digitalisierter und vollflexibler On-demand-Verkehr (vermarktet als „Rhesi“). Mit diesem sollen Erfahrungen zur Weiterentwicklung der konventionellen AST-Verkehre gemacht werden.

Linie	Kommune	grenzüberschreitende Verbindungen	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
580	Lohmar	--	RSVG	31.12.2026
581	Ruppichterorth	Hennef	RSVG	31.12.2026
582	Hennef	Königswinter	RSVG	31.12.2026
584	Much	--	RSVG	31.12.2026
586	Bad Honnef	Vettelschoß Sankt Katharinen	RSVG	31.12.2026
587	Windeck	--	RSVG	31.12.2026
790	Bornheim	--	RVK	11.12.2020

Tabelle 19: 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 Fahrzeuges).

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

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

Land NRW: Fördert die (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 2022 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 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 Durchtarifizierung für Umsteiger auf weiterführende Linien besteht nicht.

3.8. Multimodale Angebote

3.8.1. Fahrradmietsystem

Fahrradmietsysteme im öffentlichen Raum entwickeln sich immer mehr zu einem wichtigen Bestandteil kommunaler Strategien für eine nachhaltige Mobilität und erweitern die umweltfreundlichen Mobilitätsoptionen in der Stadt und zunehmend auf dem Land. ÖPNV-Nutzer können damit die erste und letzte Meile zum Bus- und Bahnangebot zurücklegen, wodurch das Angebot insgesamt an Attraktivität gewinnt.

Im linksrheinischen Kreisgebiet ging im Mai 2019 das E-Bike-Mietsystem der RVK in den sechs linksrheinischen Kreiskommunen in Betrieb, am 1. Oktober 2020 startete das „RSVG-Bike“ in den Städten Niederkassel, Siegburg, Sankt Augustin und Hennef zunächst mit 180 konventionellen Rädern. Im März 2021 wird das System in Troisdorf mit zunächst 82 konventionellen Rädern eingeführt. Beide Mietsysteme werden von der Firma nextbike im Auftrag des jeweiligen Verkehrsunternehmens betrieben. Die Räder können rund um die Uhr an festgelegten Stationen mittels App ausgeliehen werden. Da sich die Ausleihstationen in der Regel an bzw. in unmittelbarer Nähe zu einer Bushaltestelle oder Bahnhof befinden, erhöht sich dadurch die Verfügbarkeit des ÖPNV sowohl räumlich als auch zeitlich und macht das Angebot zu einem integrierten Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrsangebotes. VRS-Stammkunden erhalten deutliche Vergünstigungen zur Nutzung der Räder.

Ziel ist die Umsetzung eines flächendeckenden Angebotes im gesamten Kreisgebiet, wobei neben konventionellen Rädern und E-Bikes auch Lastenräder und E-Lastenräder zum Einsatz kommen sollen. Das System ist ein regionales System, welches eine kommunenübergreifende Nutzung ermöglicht, perspektivisch soll auch eine Verknüpfung mit den bestehenden benachbarten Mietsystemen in Köln, Bonn sowie dem Rheinisch-Bergischen-Kreis erfolgen. Die konkrete Anzahl der Räder sowie die Standorte der Ausleihstationen werden in Absprache mit den Kommunen festgelegt.

Stadt/Gemeinde	Ausbau des System 2021		Ausbau des Systems 2022	
	Anzahl Räder konventionell	Anzahl Räder E-Bikes	Anzahl Räder konventionell	Anzahl Räder E-Bikes
Alfter		15		15
Bad Honnef	16		16	4
Bornheim		15		15
Eitorf		10		10
Hennef	38	10	38	24
Königswinter	16	20	16	20
Lohmar	10	10	10	18
Meckenheim		15		15
Much		6		10
Neunkirchen-Seelscheid		10		14
Niederkassel	51		51	
Rheinbach		15		15
Ruppichteroth		6		10
Sankt Augustin	75		75	
Siegburg	70	10	70	20
Swisttal		15		15
Troisdorf	86	10	86	10
Wachtberg		15		15
Windeck		10		22
Gesamt	362	192	362	252

Tabelle 20: Fahrradmietsystem im Rhein-Sieg-Kreis

Stand Januar 2021

3.8.2. Mobilstationen

Mobilstationen nehmen vorrangig die Aufgabe der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel wahr, der ÖPNV bildet dabei das Rückgrat. Gerade im ländlichen Raum können Mobilstationen einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele leisten und dazu dienen, die Vernetzung des ÖPNV in der Region und dessen Anbindung zu stärken. Diese zusätzlichen Angebote erhöhen die Attraktivität des ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Sieg-Kreises.

Ausgewiesene Mobilstationen gibt es im Kreisgebiet bislang an den Haltestellen Sankt Augustin Zentrum sowie Schladern Bahnhof. Die Stadt Troisdorf plant die Umsetzung von zwei Mobilstationen im Frühjahr 2021. Zur optimalen Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und -träger zu einem System sollen zunächst an strategisch günstigen Haltestellen weitere Mobilstationen entwickelt werden.

Stadt/Gemeinde	Station / Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Station / Haltestelle	
Alfter	Impekoven (S)	Niederkassel	Lülsdorf Kirche	
	Witterschlick Bf.		Niederkassel Rathausplatz/ev. Kirche	
	Hertersplatz		Ranzel Schule	
	Alanus Hochschule		Rheidt, Bahnhofstraße	
	Chateauneufstraße		Mondorf, Provinzialstraße	
Bad Honnef	Stadtbahn	Rheidt, Südstraße		
	Bahnhof	Rheinbach	Bahnhof	
	Rhöndorf		Wormersdorf Kirche	
	Aegidiusplatz		Römerkanal	
	Wilhelmsplatz			
Bornheim	Roisdorf Bf.	Ruppichterath	Post	
	Sechtem Bf.		Schönenberg Ort	
	Bornheim Rathaus (Stadtbahn)	Sankt Augustin	Sankt Augustin Zentrum	
	Hersel (Stadtbahn)		Hangelar Ost	
	Merten (Stadtbahn)		Sankt Augustin Ort	
	Waldorf (Stadtbahn)		Sankt Augustin Mülldorf	
Eitorf	Eitorf Bf.	Menden Bahnhof		
	Eitorf Markt	Menden Markt		
	Mühleip	Siegburg	Siegburg Bahnhof	
Hennef	Hennef Bf.		Brückberg	
	Im Siegbogen		Heinrichstraße	
Königswinter	Blankenberg Bf.		Holzgasse	
	Alter Zoll		Schwimmbad	
	Sieg-Rheinischer Hof		Stadthalle	
	Oberpleis Busbahnhof	Franzhäuschen		
	Königswinter Bf.	Schreck		
	Niederdollendorf Bf.	Swisttal	Odendorf Bf.	
	Oberdollendorf Stadtbahn		Buschhoven Quesnoy-Platz	
	Longenburg		Heimerzheim Fronhof	
Lohmar	Ittenbach Busbahnhof	Troisdorf	Troisdorf Bahnhof	
	Mitfahrerparkplatz Ruttscheid		Spich Bf.	
	Heisterbacherrott		Friedrich-Wilhemshütte Bf.	
	Lohmar		Honrath Bf.	Rathaus
			Lohmar Zentrum (Standort noch unklar)	Ursulaplatz
Meckenheim	Birk Kirche	Oberlarer Platz		
	Donrath Kreuzung/Schulzentrum	Sieglar Rathausstraße/Kreisel		
	Wahlscheid Kirche	Eschmar Kirche/Rheinstraße		
	Meckenheim	Meckenheim Bf.	Müllekoven Kreisel	
		Industriepark Bf.	Wachtberg	Berkum EKZ
		Le-Mee-Platz		Bekum Rathaus
Altendorf Schule	Villip Kirche			
Much	Kirche (Seniorenhaus)	Pech, Huppenberg		
	Post / Rathaus	Niederbachem Post		
Neunkirchen-Seelscheid	Industriegebiet	Windeck	Au (Sieg) Bf	
	Antoniusplatz		Dattenfeld	
	Seelscheid-Post		Rosbach Bf.	
	Pohlhausen	Herchen Bf.		
		Schladern Bf.		

Die Entscheidungsgrundlage

zur Realisierung der Mobilstationen zu liefern, wird derzeit ein Mobilstationenfeinkonzept für die Stationen erarbeitet, welche aus Sicht des Kreises sowie der Kommunen das größte Potenzial für eine zeitnahe Umsetzung haben.

Da die Planungshoheit für die Mobilstationen auf kommunaler Ebene liegt, werden die Mobil-

stationen nach dem Vorbild der Haltestellen in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Sowohl die im Mobilstationenfeinkonzept betrachteten Standorte als auch weitere Standorte in den Kommunen (z.B. in Wohngebieten) werden mit den entsprechenden Ausstattungselementen im Nahverkehrsplan abgebildet, der Realisierungsfortschritt wird dokumentiert.

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 20.

Jahr	RSVG	RVK	SSB	KVB	OVAG	AST	FöMi	Corona	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	21.735	9.890	5.000	2.450	155		-1.520		37.710
2021	29.987	11.635	6.200	3.900	190		-6.608	-2.750	42.554
2022	30.938	12.270	6.550	2.850	190		-4.718	-560	47.520

Verlustausgleich RSVG bis einschließlich 2014 nach Berücksichtigung RWE-Dividende

Ansätzen der RSVG und RVK seit 2017 inkl. AST, seit 2021 inkl. Fahrradmietsystem

FöMi = Fördermittel für Angebotsmaßnahmen, Corona = Isolation Covid19-Pandemiebedingter Sonderverhalte

Alle Angaben in Tsd. Euro

Werte bis 2018: tatsächliche Aufwendungen, Werte ab 2019: Haushaltsansätze

Tabelle 22: 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%.

Es existieren folgende interlokale Vereinbarungen zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und benachbarten Aufgabenträgern zur Abrechnung ein- und ausbrechender Linien:

- Stadt Köln: Stadtbahnbetriebsleistung der KVB im Kreisgebiet
- Kreis Euskirchen: grenzüberschreitende Busbetriebsleistung der RVK
- 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
- Landkreis Neuwied: Busbetriebsleistung der RSVG im Landkreis Neuwied

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 ÖPNVG 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 ÖPNVG 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

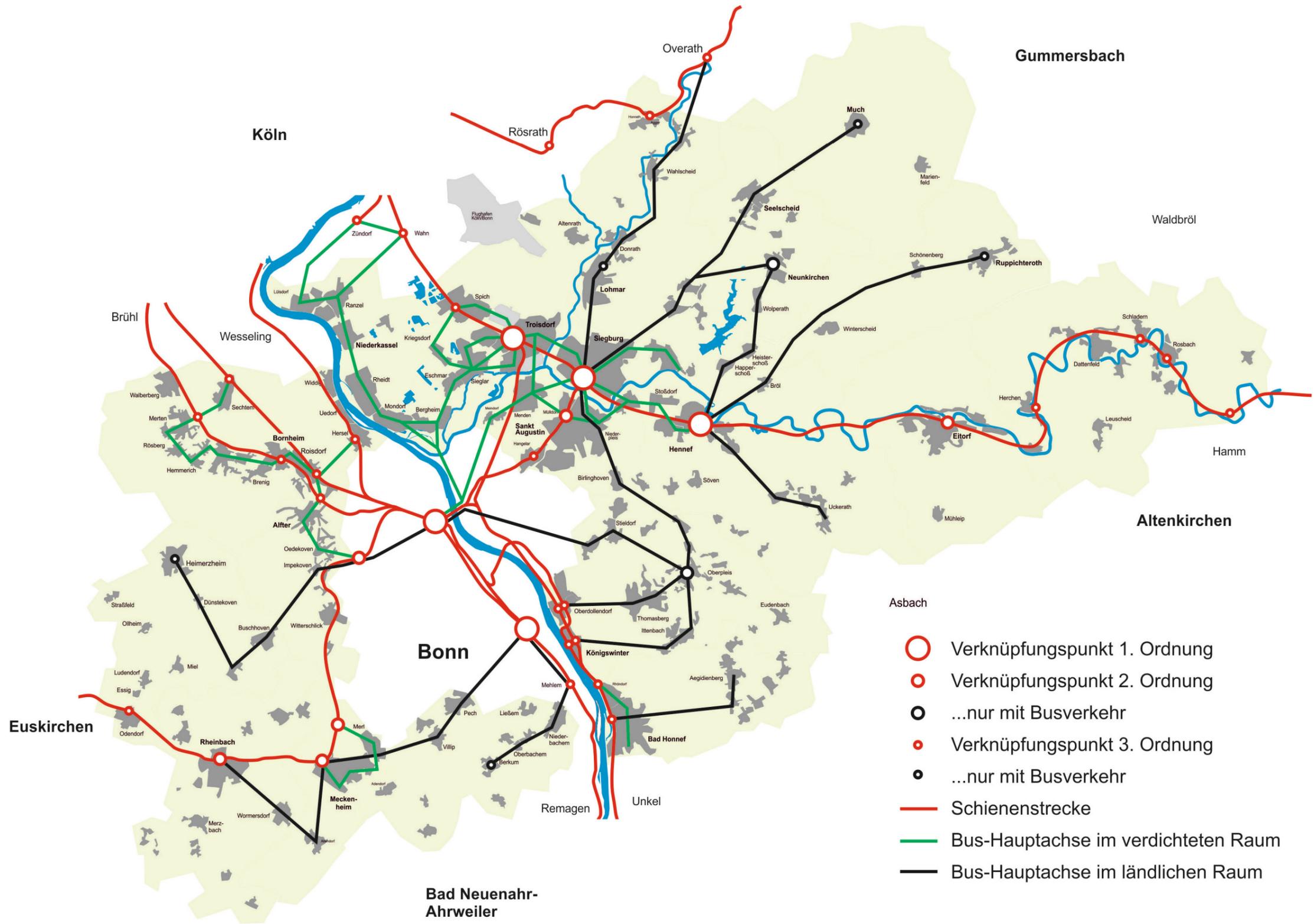
Grundlage des ÖPNV-Systems im Sinne der differenzierten Bedienung ist das Primärnetz, welches die Bedienung der fahrgaststarken Verkehrsrelationen und die Anbindung der wesentlichen Quell- und Zielpunkte sicherstellt. Auf diesem Primärnetz sollen grundsätzlich durch eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung 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 21 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 – Ruppichterath
Hennef – Uckerath
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis

Tabelle 23: Primärnetz



- Asbach
- Verknüpfungspunkt 1. Ordnung
 - Verknüpfungspunkt 2. Ordnung
 - ...nur mit Busverkehr
 - Verknüpfungspunkt 3. Ordnung
 - ...nur mit Busverkehr
 - Schienenstrecke
 - Bus-Hauptachse im verdichteten Raum
 - Bus-Hauptachse im ländlichen Raum

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 eingrenzbaeren 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

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

Samstag

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

Sonntag

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

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

Tabelle 24: 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. Verkehrstagereregungen

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 Schülerfahrtkosten, 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 Fahrtkosten 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 sowie Haltestelle und Schule darf in der Primarstufe zusammen nicht mehr als 1 km und in der Sekundarstufe zusammen 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.

Es besteht für den 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 kreisangehörigen Kommunen 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 Unterrichtsbeginn- 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 („Schülerverkehrslinie“) 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 Wegekettens. 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 23 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 25: 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 festgelegt (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 24 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/m ² 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 <ul style="list-style-type: none"> - 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 	
	<ul style="list-style-type: none"> - hat vollständige Kenntnisse zu Tarif, Vertrieb, Fahrplänen, Fahrbetrieb - gibt mobilitätseingeschränkten Personen im Rahmen des Möglichen bei Bedarf weitere Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg 	

Tabelle 26: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal

6.2.2. Auslastung

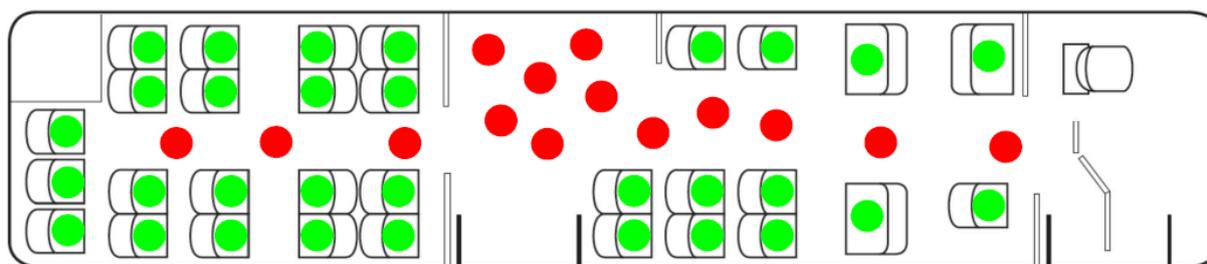
Die Dimensionierung des Angebotes erfolgt entsprechend der Nachfrage (vgl. Tabelle 24). Als zu 100% ausgelastet gelten Fahrzeuge, bei denen alle Sitzplätze und die Stehplätze mit 4 Personen/m² belegt sind. Dies ist nicht zu verwechseln mit dem Fassungsvermögen gemäß Fahrzeugzulassung und führt näherungsweise zu folgenden Fahrzeugkapazitäten:

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

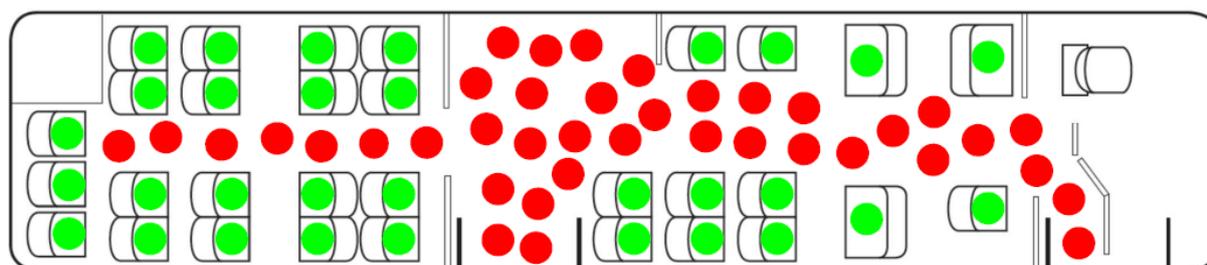
Gemäß einschlägiger Empfehlungen des VDV soll die durchschnittliche Auslastung bei Taktverkehren folgende Werte nicht überschreiten:

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

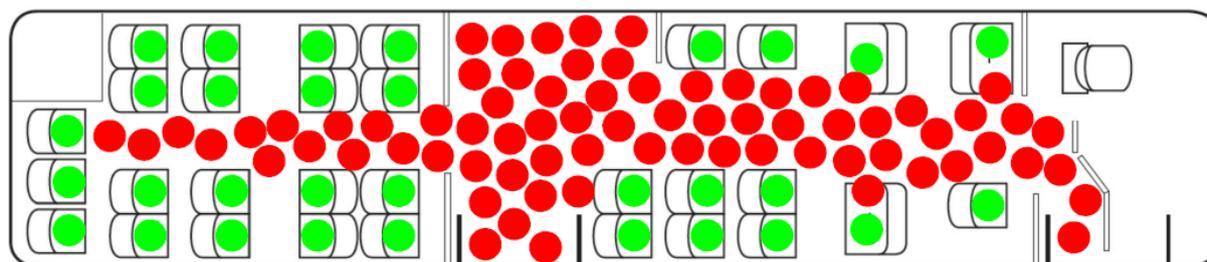
Bei voller Ausschöpfung dieser Durchschnittswerte ist zu erwarten, dass einzelne Fahrten eine tatsächliche Auslastung von 100% erreichen. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund zugestellter Türräume bereits ab einer tatsächlichen Auslastung über 65% Verzögerungen bei der Abfertigung wahrscheinlich sind, insbesondere bei Nutzung derartiger 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 24 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 gestaltet sind. Allgemein ist bei der Anordnung von Haltestellenausstattungs-elementen 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. weggelassen 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 Umsteigewege 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 25.

	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 = Σ Ein-/Aussteiger in beiden Fahrtrichtungen

Tabelle 27: 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 Dienstweisungen 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 Ticketverkaufsmöglichkeit 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 Niederrhein 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 AWW-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
- August 2020: Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Buslinien in den LK Neuwied (sukzessive bis August 2021)
- Dezember 2020: Schnellbuskonzept, 1. Ausbaustufe (sukzessive bis Dezember 2021)
- August 2021: Buskonzept Bad Honnef/Unkel, Modellprojekt „On demand versus Ortsbus“ in Neunkirchen-Seelscheid

Die teilraumbezogene Weiterentwicklung des Netzes hat sich sehr bewährt und soll weitergeführt werden. Handlungsbedarfe werden in den folgenden Unterkapiteln „Umsetzung der Grundbedienungsstandards“, „Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz“, „Umsetzung der Angebotssystematisierung“ und „Verbesserung des Angebots im Spätverkehr“ analysiert. Das Unterkapitel „Optimierung der grenzüberschreitenden Bedienung“ enthält detaillierte Zielvorgaben, auf deren Erreichen im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit sukzessive hingewirkt werden soll.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises hat in seiner Sitzung am 28.01.2020 den Antrag „Öffentlichen Nahverkehr evaluieren und ausbauen“ beschlossen. Daraufhin gab es zwei Zwischenberichte in den Sitzungen am 16.06.2020 und 01.03.2021. Auf dieser Grundlage wurde die Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises am 01.03.2021 beauftragt, den ÖPNV im Rahmen einer 5-Jahres-Strategie weiter auszubauen. Schwerpunkte sollen dabei in Teilräumen liegen, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Angebotsdefizite gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, insbesondere im Vergleich zu jüngst optimierten, ähnlich strukturierten Teilräumen anderswo im Kreisgebiet
- Hohes Fahrgastpotenzial
- Kapazitätsengpässe im bestehenden Verkehr
- Integration freigestellter Schulverkehre mit flankierenden Verbesserungen des ÖPNV

Die Umsetzung erster Maßnahmen ist ab Ende 2022 im Raum Siegburg/Troisdorf sowie ab 2023 in Windeck vorgesehen.

7.2. Umsetzung der Bedienungsstandards

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

Die angestrebte Bedienungsqualität im Primärnetz gemäß Kap. 5.2 ist auf vielen Achsen rea- lisiert. Einige Angebotsdefizite konnten jedoch mit Blick auf das zur Verfügung stehende Budget bislang noch nicht beseitigt werden. Der Sachstand zum Stichtag 01.01.2022 ist Ta- belle 26 bis Tabelle 30 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 Ver- hältnis zwischen Aufwand und potenziellen Neufahrgästen am besten ist.
- Troisdorf: Im Dezember 2014 wurde das neue Busnetz Troisdorf umgesetzt. Dabei konn- te ein Großteil vorhergehender Angebotsdefizite abgebaut werden. Noch ausstehend sind eine Ausweitung der Linie 508 auf 20'-Grundtakt, zusätzliche Kapazitäten in den Haupt- verkehrszeiten sowie Taktverdichtungen abends und am Wochenende.
- Stadtbahnlinien: Zwischen Bonn und Siegburg ist aufgrund Überschreitung der maxima- len Auslastung eine Angebotsverdichtung erforderlich. Der Prozess zur Bestellung der da- für notwendigen Stadtbahnzüge wurde eingeleitet.
- Freizeitverkehr: abends und am Wochenende bestehen auf vielen Achsen des Primärnet- zes 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	Betriebschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef	RE9,S12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Köln – Sechtem – Roisdorf – Bonn	RB26,RB48	✗	✗	~	~	✓	✓	✓	✓

- ✓ erfüllt
- ~ nur teilweise erfüllt
- ✗ nicht erfüllt

Tabelle 28: 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	Betriebsabschluss 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
- ✗ nicht erfüllt

Tabelle 29: 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	Betriebsabschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Bonn – Beuel – Hangelar – Sankt Augustin – Siegburg	66,67	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Oberdollendorf – Königswinter – Bad Honnef	66	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Köln – Wesseling – Hersel – Bonn	16	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Köln – Brühl – Bornheim – Roisdorf – Alfter – Bonn	18,68	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓

- ✓ erfüllt
- ~ nur teilweise erfüllt
- ✗ nicht erfüllt

Tabelle 30: 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 spätestestens ca. 4.30	Betriebsbeginn Sa spätestestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestestens ca. 7.30 Uhr	Betriebschluss 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 – Lülldorf – 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	✓	✓	✓	✓

- ✓ erfüllt
- ~ nur teilweise erfüllt
- x nicht erfüllt

Tabelle 31: 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	Betriebsabschluss 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	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	513,535	~	✗	~	~	✓	~	~	~
Siegburg – Lohmar – Donrath – Overath	556,557	~	~	~	~	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Seelscheid – Much	SB56	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Neunkirchen	577	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hennef – Neunkirchen	578	~	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hennef – Ruppichterath	SB53,531	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hennef – Uckerath	SB52,522	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nierdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓

- ✓ erfüllt
- ~ nur teilweise erfüllt
- ✗ nicht erfüllt

Tabelle 32: 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. Voraussetzung dafür sind klare Taktstrukturen, die zudem gemäß ITF NRW annähernd nullsymmetrisch aufgebaut sein müssen, damit Systemanschlüsse jeweils in beiden Richtungen bestehen. Tabelle 31 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	<p>Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit RE9 in beiden Richtungen und allen Buslinien</p> <p>Einschränkungen: Linien 533 und 579 nur in einer Richtung eingebunden</p> <p>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</p>
Hennef Bahnhof	<p>Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit SPNV in beiden Richtungen und den Buslinien SB53, 522, 525, 529, 532, 578; Buslinien SB52, 516, 523, 524, 531 fahren zeitlich versetzt „auf Lücke“; Buslinie 527 fährt in dichtem Takt</p> <p>Einschränkungen: Linie 510 nicht eingebunden, fehlende Fahrten in Tagesrandlage</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: Abbau der o.g. Einschränkungen</p>
Meckenheim Bahnhof	<p>Knotensystematik: leicht verzogener 00/30-Knoten mit S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 749, 855, 857 und 858 (nur HVZ)</p> <p>Einschränkungen: --</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: ganztägiger 15'-Takt auf der Linie 858</p>
Meckenheim Industriepark	<p>Knotensystematik: Knoten zur vollen und halben Stunde mit der S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 843, 858 und 859</p> <p>Einschränkungen: --</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: intensivierte Anbindung Flerzheim und Lüftelberg</p>
Neunkirchen Antoniusplatz	<p>Knotensystematik: Knoten zur halben Stunde mit den Buslinien 576, 577 und 578</p> <p>Einschränkungen: --</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: Verlängerung der Linie 555 von Pohlhausen nach Neunkirchen, um die bisherige unbefriedigende Verknüpfungssituation an der Haltestelle Pohlhausen zu ersetzen; bessere Abstimmung zwischen Schul- und Knotenzeiten</p>
Oberpleis Busbahnhof	<p>Knotensystematik: Knoten zur halben Stunde in alle Richtungen, zeitweise auch Knoten zur vollen Stunde</p> <p>Einschränkungen: eingeschränkte Einbindung der Linie 520 aufgrund von Anschlüssen zur Stadtbahn und zum SPNV in Königswinter und Dollendorf</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: Ausweitung des Fahrtenangebotes zur Stärkung des Knotens zur halben Stunde</p>

Rheinbach Bahnhof	<p>Knotensystematik: --</p> <p>Einschränkungen: Vollknotenbildung mit S23 und Anschlüssen zwischen den Bussen seit Dezember 2014 (neuer Fahrplan S23) nicht mehr möglich</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: --</p>
Sankt Augustin Zentrum	<p>Knotensystematik: --</p> <p>Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: Herstellung 20'-Grundtakt auf allen Buslinien, mit Überlagerung auf 10'-Takt in Richtung Mendен und Niederpleis</p>
Siegburg Bahnhof	<p>Knotensystematik: --</p> <p>Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: Schaffung eines Vollknotens in Zeiträumen mit eingeschränktem Angebot abends und am Wochenende sowie für die im 30'-Takt verkehrenden Stadtlinien</p>
Troisdorf Bahnhof	<p>Knotensystematik: --</p> <p>Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: Verbesserung der Bus-Anschlüsse in der SVZ</p>
Uckerath Alter Zoll	<p>Knotensystematik: Knoten zur halben Stunde mit den Linien 522, 524 und 570</p> <p>Einschränkungen: --</p> <p>Weiterentwicklungspotenzial: Ausbau der Verknüpfungshaltestelle</p>

Tabelle 33: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung

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

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, 590, 592, 593, 594, 595, 596, 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. Von diesem Prinzip abgewichen wird lediglich zur temporären Andienung von Schulstandorten. Derartige 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.

Folgende Einschränkungen bzgl. Ortschaften mit über 500 Einwohnern sind zu notieren:

- 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 on demand 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, Bad Honnef – Aegidienberg und Siegburg – Oberpleis)
- Herstellung eines abendlichen 30'-Taktes auf den Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum (bislang nur in Einzelfällen realisiert, vgl. Tabelle 29)

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, Köln – Au (Sieg) und Bonn – Euskirchen 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 angebundene Siedlungsschwerpunkte von besonderem Interesse:

- 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 für Wochenend-Berufspendler beseitigt 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.

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 Linienvläufe.

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 45 dargestellt. Folgende Handlungsschwerpunkte bestehen aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises:

- Grenzüberschreitende Linien bis Bonn Hbf: Die Stadt Bonn strebt eine Abbildung 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 66 und 67: Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes und nachhaltigen Kapazitätssteigerung sollen nach Beschaffung zusätzlicher Stadtbahnwagen ca. 2024 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 in Bonn noch 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

Tabelle 34: Grenzüberschreitende Stadtbahnverbindungen

Linie	Relation	Handlungsfelder
319	Much – Runderoth	--
342	Waldbröl – Schladern	Vertaktung, Verlängerung bis Rosbach
343	Waldbröl – Leuscheid	Vertaktung, Integration des Schülerverkehrs in Windeck
344	Waldbröl – Rosbach	Vertaktung, Integration des Schülerverkehrs in Windeck
SB51	Bad Honnef – Asbach	--
SB52	Hennef – Asbach	Sonntagsverkehr bis Asbach
SB53	Hennef – Waldbröl	Einführung Spätverkehr
SB54	Much – Overath	Optimiertes Zusammenspiel mit Linie 419
SB55/164	Bonn – Lülldorf	Angebotsausweitung in Köln, Vereinheitlichung der Liniennummer
505	Wahn – Spich	Angebotsausweitung in der HVZ
516	Hennef – Vilich-Müldorf	Angebotsausweitung NVZ und sonntags
529	Bonn – Hennef	Aufgabenteilung mit der Stadtbahnlinie 66
537	Bonn Hbf – Oberpleis	--
539	Oberpleis – Neustadt	Füllung von Taktlücken, Betrieb bis gegen 20 Uhr
540	Bonn – Sankt Augustin	--
541	Oberpleis – Königswinter	Anbindung Bf Oberkassel (zukünftige S13)
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
564	Eitorf – Asbach	Wochenendverkehr
565	Bad Honnef – Linz	--
567	Bad Honnef – Breite Heide	--
594	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 35: Grenzüberschreitende Busverbindungen

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. Angestrebt wird eine Weiterentwicklung des Kleinbusangebotes in Witterschlick sowie Alfter-Ort.

7.7.2. Bad Honnef

Ein Optimierungskonzept wurde im August 2021 umgesetzt. Folgende vordringliche Maßnahmen wurden noch zurückgestellt:

- Abendverkehr auf den Linien SB1 und 560
- 30'-Takt auf den Linien SB51 und 560 auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten

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. Weitere Verbesserungen erfolgten 2020/21 im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Schnellbuslinien SB52 und SB53 sowie flankierenden Maßnahmen auf den Linien 531 und 578. Priorität für die Zukunft haben folgende Projekte:

- Taktverdichtung der Linie 527 Hennef – Siegburg (10'-Takt)
- Prüfung Weiterentwicklung der Linie 529, ggf. via Frankfurter Straße
- Kleinbuslinie Hennef – Stadt Blankenberg

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)
- Abend- und Wochenendverkehr auf der Linie 541 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, 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 (partiell bereits umgesetzt)
- 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. Noch ausstehend ist eine Überplanung der Linien 750, 800 und 859 zur optimierten Anbindung von 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:

- Etablierung eines regionalen Taktknotens in Neunkirchen nach dem Vorbild von Oberpleis durch die Weiterentwicklung von Querverbindungen (Winterscheid, 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 Lülldorf
- Ausbau der Haltestelle Lülldorf 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 Linie 527 soll auf einen 10'-Takt verdichtet werden.

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 2022 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 Rottler 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, der Linie 506 zwischen Troisdorf und Altenrath bzw. Lohmar sowie perspektivisch des Busverkehrs zwischen Troisdorf und Bonn
- Prüfung von Maßnahmen zur verbesserten Feinerschließung

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. Eine Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr verbunden mit einer Optimierung des Gesamtangebotes wird für eine Umsetzung im Sommer 2023 geplant.

7.8. Ausbau der Infrastruktur

7.8.1. Vorbemerkungen

Auf die bauliche Gestaltung der Infrastruktur für den ÖPNV hat der Rhein-Sieg-Kreis nur mittelbaren Einfluss. Dies gilt insbesondere auch für die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen. Der Sachstand des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sowie der Stadtbahnhaltestellen findet sich in Kap. 3.2 und Kap. 3.3. Der Rhein-Sieg-Kreis setzt sich für eine weitere Fortführung des Ausbaus ein. Bezüglich der Anforderungen an fahrgastgerechte Haltestellen sei dabei auf Kap. 6.3 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 50.000 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 Unterschied liegt darin, dass in Bornheim eine attraktive Stadtbahnbindung 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.

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. Mitte 2022 konkrete Realisierungsbeschlüsse zu treffen.

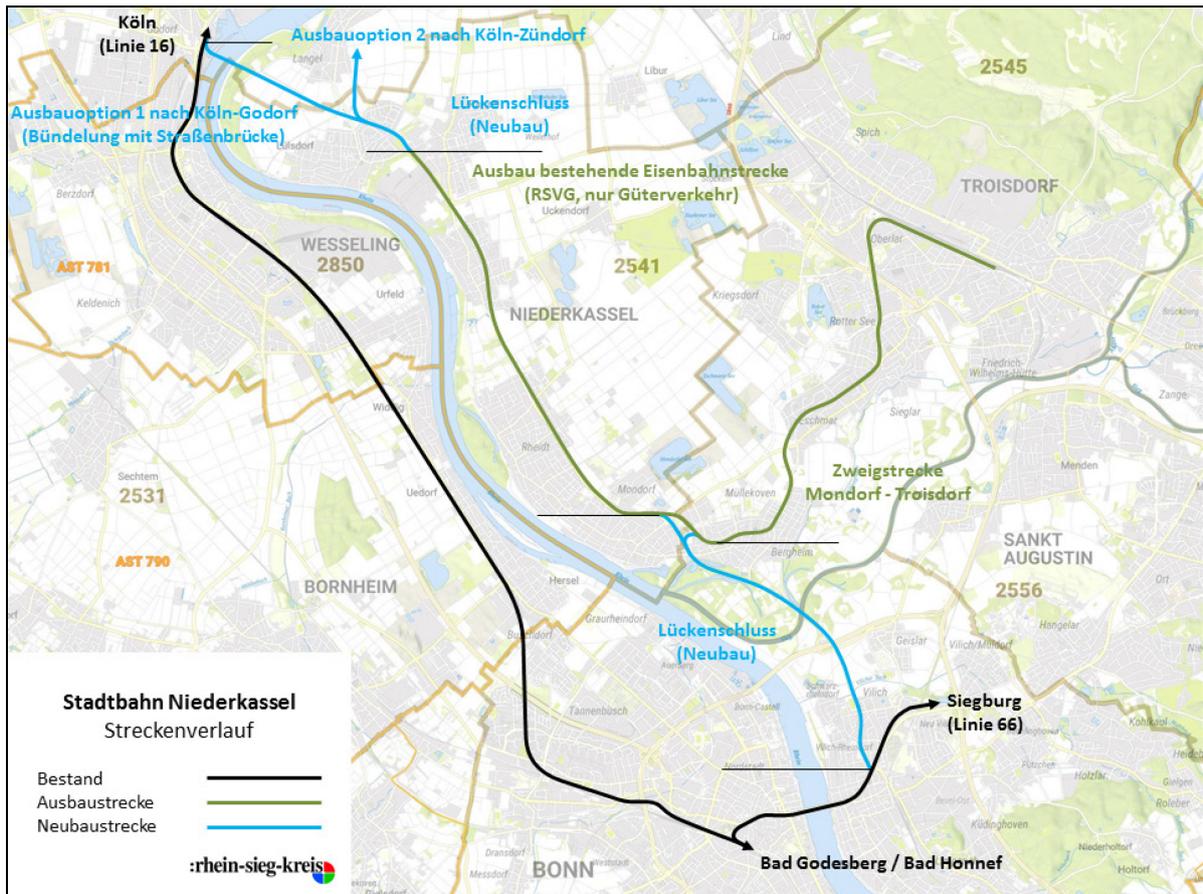


Abbildung 18: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Ausbaupositionen

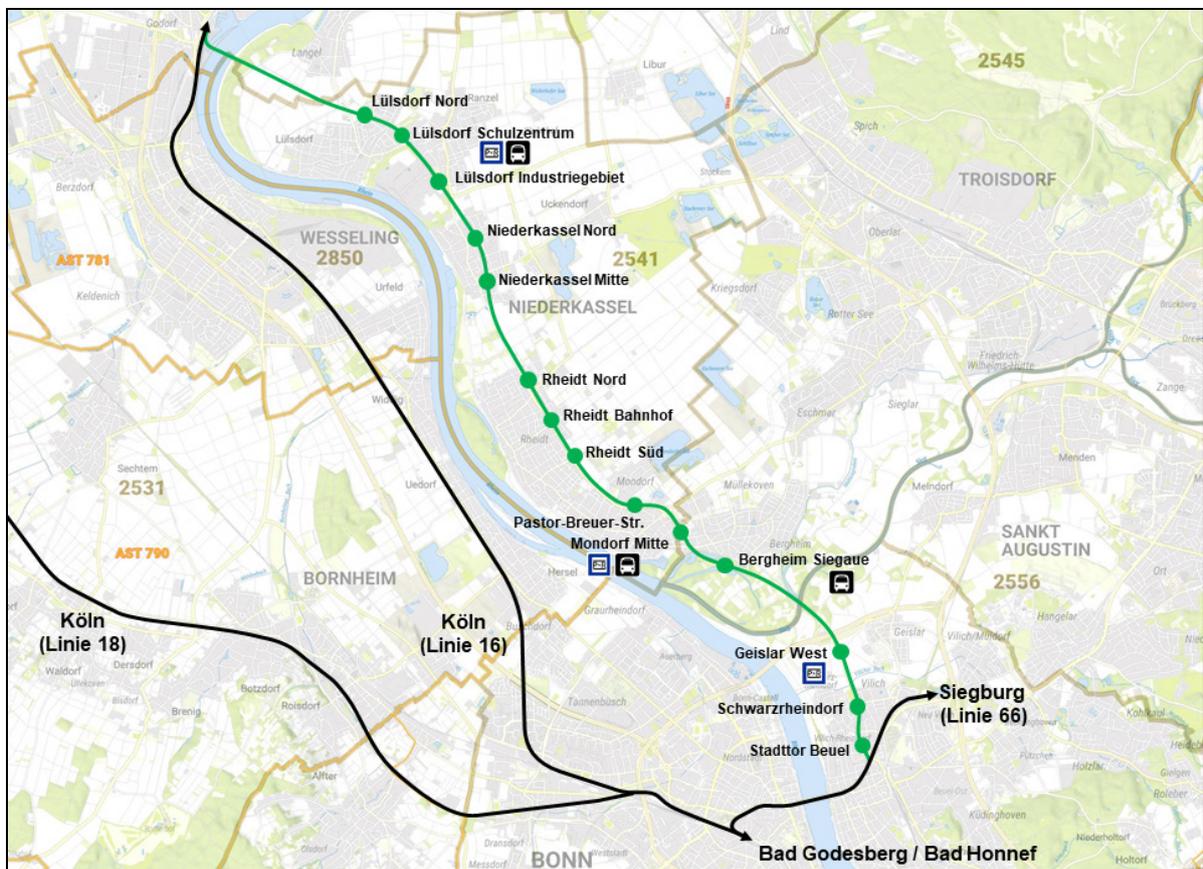


Abbildung 19: Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln, Vorzugsvariante

A. Fahrplan-Rahmenvorgaben

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So1	So2	SVZ1	SVZ2	Takt	ITF-Knoten
16	Köln – Wesseling – Bad Godesberg	10	20	20	30	30	30	30	60		
18	Köln – Brühl – Bonn	20	20	20	30	30	30	30	60		
66	Siegburg – Ramersdorf	10	10	10	15	15	30	15	60		
	Ramersdorf – Königswinter	10	20	20	30	30	30	30	60		
	Königswinter – Bad Honnef	20	20	20	30	30	30	30	60		
67	Siegburg – Bad Godesberg	E									
68	Ramersdorf – Bornheim	E									
319	Much – Ränderoth	E									
342	Schladern – Waldbröl	60	60	60	60	60					Schladern
343	Leuscheid – Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T					
344	Rosbach – Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T					
SB51	Bad Honnef – Asbach	30	60	60	60	60	60			560	Himberg
SB52	Hennef – Uckerath	30	60	60	60	60	60	60	60	522	Buchholz
	Uckerath – Asbach	30	60	60	60			60	60		
SB53	Hennef – Ruppichterath – Waldbröl	60	60	60	60	60	60	60		531	Hennef
SB54	Much – Overath	30	30	30	60	60	60	60	60		Much, Overath
SB55	Bonn Hbf – Lülsdorf – Wahn	10	20	20	30	30	30	30	60		
SB56	Siegburg – Much	30	30	30	60	60	60	60	60		Much, Seelscheid
501	Siegburg – Troisdorf – Rheidt	20	20	30	30	30	30	30	60	503	
	Rheidt – Lülsdorf	20	20	30	30						
502	Brückberg – Siegburg – Wolsdorf	30	30	60	60	60 T					
503	Siegburg – Troisdorf	20	20	30	30					501, 507	
	Troisdorf – Sieglar	20	20	30	30	60	60	60	60		
504	Spich – Lülsdorf	20	60	60	60	60	60	60 x			
505	Spich – Wahn	30	60								
506	Lohmar – Troisdorf	20	60	60	60	60	60	60	60		
	Troisdorf – Sieglar	20	20	30	30	60	60	60	60		
507	Troisdorf – Spich – Junkersring	20	60							503	
508	Camp Spich – Spich	30	30								

	Spich – Troisdorf – SanktAugustin	30	30	30	30	60	60	60	60	551	
509	Siegburg Zange – Siegburg Nord	60	60 x	60 x	60 x	60 T					
510	Siegburg – Seligenthal	10	15	15	30	30	30	30			
	Seligenthal – Hennef	30	60	60	60	120	120				
511	Siegburg – Schneffelrath	30	30	60	60	60 T	60 T	60 T	60 T		
512/13	Siegburg – Niederpleis	20	20	30	30	60	60	60			
512	Niederpleis – Ittenbach	60	60	60	60	60	60	60			
513	Niederpleis – Oberpleis	60	60								Oberpleis
516	Vilich-Müldorf – Hennef	30	60	60	60	120				525	
517	Sankt Augustin – Hangelar	30	60	60						529	
518	Sankt Augustin – Niederberg – Hangelar	60 x	60 T	60 T	60 T	60 T	60 T	60 T			
520	Niederdollendorf – Oberpleis	10	20	20	30	30	60	30	60		Oberpleis
521	Königswinter – Oberpleis	30	30	60	60	60	60	60	60	561	Oberpleis
522	Hennef – Lichtenberg – Uckerath	30	30	60	60	60	60	60	60	523, 524	Hennef
523	Hennef – Edgoven	60	60	60	60	60	60			522, 524	
524	Hennef – Hanf – Uckerath	60	60	120	120	120				522, 523	Uckerath
525	Hennef – Frohnhardt – Oberpleis	30	60	60	60	120	120			516	Oberpleis, Hennef
527	Hennef – Stoßdorf – Siegburg	15	15	30	30	30	30	30			
529	Bonn Hbf – Niederpleis – Hennef	30	30	30	60	60	60	60		517	Hennef
531	Hennef – Winterscheid – Ruppichterath	60	60	60	60	60	60	60		SB53	Hennef
532	Hennef – Bödingen – Hennef	60	60	120	120	120					Hennef
533	Eitorf – Rankenhohn – Eitorf	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T					Eitorf
535	Sankt Augustin – Oberpleis	60	60	60	60	60	60				Oberpleis
536	Oberpleis – Sassenberg	60	60	60	60	120	120			539	Oberpleis
537	Bonn Hbf – Oberpleis	30	30	30	60	60	60	60	60		Oberpleis
539	Oberpleis – Asbach – Neustadt (Wied)	60	120							536	Oberpleis, Buchholz
540	Bonn Hbf – Menden – Sankt Augustin	20	20	20						640	
541	Königswinter – Oberkassel – Oberpleis	30	30	60 T	60 T	120 T					Oberpleis
550	Bonn Hbf – Niederkassel - Wahn	20	20	20	30	30	60	30			
551	Bonn Hbf – Troisdorf	20	20	20	30	30	60	30	60	508	
552	Josephinum – Sieglar	30									
553	Lohmar – Honrath – Neuhonrath	60	60							558	
554	Lohmar – Heide	60	60								
555	Siegburg – Lohmar – Pohlhausen	30	60	60	60					556/7	

556	Siegburg – Lohmar - Rösrath	30	30	60	60	120	120	60		555/7	Rösrath
557	Siegburg – Lohmar - Overath	30	60	60	60	120	120	60	60	555/6/8	Overath
558	Lohmar – Dahlhaus (- Overath)	60	60							553/7	
559	Lohmar – Kern (- Neuhonrath)	60									
560	Bad Honnef – Aegidienberg – Oberpleis	30	60	60	60	60	60			SB51	Oberpleis, Himberg
561	Königswinter – Wülscheid	60	60	60	60	60	60			521	Himberg
562	Windhagen – Asbach – Neustadt	E									
564	Eitorf – Obereip Obereip – Asbach	60 60	60 60	120 x	120 x	120 T					Eitorf
565	Rhöndorf – Rheinbreitbach Rheinbreitbach – Linz	20 60	20 60	20 60	60 60	60 60	60 60	60 60	60 60		
566	Bad Honnef – Selhof	30	30	30	60	30	60				
567	Bad Honnef – Breite Heide	60	60 x	60 T							
568	Unkel – Bruchhausen	30	60								
570	Eitorf – Uckerath	60	60 x	120 T	120 T	120 T					Eitorf, Uckerath
571	Eitorf – Bitze – Rodder	60	60 x	120 T	120 T	120 T					Eitorf
572	Herchen – Leuscheid	60 K	60 K	120 T	120 T	120 T					
573	Eitorf – Käsberg – Mühleip	60	60 x	120 x	120 x	120 T					Eitorf
576	Neunkirchen – Seelscheid – Marienfeld	60 K				Neunkirchen, Seelscheid					
577	Siegburg – Neunkirchen	30	30	60	60	60	60	60	60		Neunkirchen
578	Hennef – Neunkirchen – Much	30	60	60	60	60	60	60			Hennef, Neunkirchen
579	Eitorf - Schladern Schladern - Rosbach	60 60	60 60	120	120	120 T					Eitorf
580	AST Lohmar	60	60	60	60	60	60	60			
581	AST Ruppichteroth	60	60	60	60	60	60	60			
582	AST Hennef	60	60	60	60	60	60	60	60		
584	AST Much	60	60	60	60	60	60	60			
586	AST Bad Honnef	60	60	60	60	60	60	60	60	560	
587	AST Windeck	60	60	60	60	60	60	60	60		
590	Schulverkehr Lohmar	E									
592	Schulverkehr Hennef	E									
593	Schulverkehr Neunkirchen-Seelscheid	E									
594	Schulverkehr Much	E									
596	Schulverkehr Bad Honnef	E									

598	Schulverkehr Königswinter	E									
599	Schulverkehr Sankt Augustin	E									
604	Hersel – Ückesdorf	20	20	20	30	30	60	30			
633	Duisdorf – Sechtem	30	30	30	60						
635	Hangelar – Ramersdorf	30	60	60	60						
636	Hangelar – Hoholz – Beuel	30	30	60	60	60	60 T	60 T			
640	Bonn Hbf – Menden – Siegburg	20	20	20	30	30	60	30	60	540	
641	Schulverkehr Bon	E									
680	Gielsdorf – Duisdorf	30 K	30 K	60 K	60 K	60 T					
	Duisdorf – Lessenich	30 K	30 K	60 K	60 K						
722	Sechtem – Wesseling	60 T									
740	Rheinbach – Todenfeld	60 K	60 K	60 T	60 T	60 T		60 T	60 T	840	
	Todenfeld – Hilberath			60 T	60 T	60 T		60 T	60 T		
741	Rheinbach – Kurtenberg (- Wald)	60	60 T	60 T	60 T	120 T		60 T	60 T		
745	Waldorf – Walberberg	60 K	60 K								
747	Rheinbach – Miel – Odendorf	60 K	60 K	60 T	60 T	60 T					Miel
749	Rheinbach – Meckenheim	30	30	30	60	60 T	60 T	30 T	60 T		
750	Meckenheim – Lüftelberg	60 x	60 T								
751	Schulverkehr Swisttal	E									
752	Schulverkehr Rheinbach	E									
753	Schulverkehr Bornheim	E									
790	AST Bornheim	60	60	60	60	60	60	60	60		
800	Bonn Hbf – Rheinbach	60	60	60	60	120	120	60 x	60 x		
802	Euskirchen – Rheinbach	E									
806	Euskirchen – Heimerzheim	E									
812	Volmershoven – Hardtberg	60 x	60 x								
813	Ortsverkehr Rheinbach	60 K	60 K								
817	Rheinbach – Heimerzheim – Brenig	60	60	60	60	60 T	60 T	60 T	60 T		Miel
	Brenig – Tannenbusch	30	30	60	60	60 T	60 T				
818	Sechtem – Hersel	30	30	60	60	60 T	60 T				
843	Industriepark – Duisdorf	60	60	60	60	60 T	60 T	60 T			Industriepark
	Duisdorf – Alfter	30	30	60	60	60	60	60			
845	Bonn Hbf – Heimerzheim	30	30	30	60	60	60	60	60		
855	Bad Godesberg – Villip – Meckenheim	30	30	30	60	60	60	60	60		

856	Bad Godesberg – Oedingen	30	30	30	60	60	60	60	60	857	
857	Bad Godesberg – Berkum Berkum – Meckenheim	15 30	30 30	30 30	60 60	60 60	60 60	60 60	60 60	856	
858	Industriepark – Meckenheim	15	30	30	30	30	60	30	60		Industriepark
859	Industriepark – Lüftelberg	30	60 T	60 T	60 T	60 T					Industriepark
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	60 K	60 K							
883	Roisdorf – Eendenich	30 T	60 T								
986	Weilerswist – Heimerzheim	60	60	60 T	60 T	120 T	120 T	60 T			
N8	Nachtbus Bonn über Niederdollendorf								60		
N9	Nachtbus Bonn über Alfter								60		

Anhaltswerte für die Betriebszeiten

HVZ	Montag-Freitag ca. 6:30-8:30 Uhr und 12:30-18:30 Uhr
NVZ	Montag-Freitag ca. 5:30-20:30 Uhr außer HVZ
Sa1	Samstag ca. 9:30-20:30 Uhr
Sa2	Samstag ca. 6:30-9:30 Uhr
So1	Sonn-/Feiertag 9:30-20:30 Uhr
So1	Sonn-/Feiertag ca. 7:30-9:30 Uhr
SVZ1	täglich ca. 20:30-0:30
SVZ2	Nachtverkehr (individuell, i.A. am Wochenende)

Hinweise

K	= Kleinbus (ggf. außer ausgewählte Schulfahrten)
T	= TaxiBus
x	= ggf. TaxiBus, je nach Nachfrage und Betriebskonzept
E	= Einzelfahrten, ggf. nur an Schultagen
Takt	= Taktabstimmung mit angegebenen parallelen Linien (möglichst Takthalbierung) zusätzliche HVZ-Verdichtung und Schulfahrten nach Abstimmung Taktverdichtung in der HVZ gegenüber NVZ ggf. nur in Lastrichtung

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 – Gielorsf
- 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. Dezember 2010

- 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 AWW-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 AWW-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 Studentakt
- 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 samstagsmorgens 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 Studentakt 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 Lülisdorf bis Wahn (anstelle 501), Angebotsausweitung
- 501 Verkürzung von Wahn bis Lülisdorf (kompensiert durch SB55)
- 504 Umstellung von TaxiBus auf Bus am Wochenende, Verlängerung aller Fahrten bis Lülisdorf
- 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 (Probetrieb)
- 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 – Eendenich, 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)

Fahrplanwechsel 1. Juni 2020

- 522 Wiederaufnahme des durchgehenden Verkehrs nach Asbach als RSVG-Linie
- 539 Wiederaufnahme des durchgehenden Verkehrs nach Asbach als RSVG-Linie
- 564 Wiederaufnahme des durchgehenden Verkehrs nach Asbach als RSVG-Linie

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2020

- SB52 neue Schnellbuslinie Hennef – Uckerath – Asbach
- SB55 Taktverdichtung samstags
- 522 Verkürzung auf den Linienweg Hennef – Uckerath (Übertrag des Angebotes nach Asbach in SB52)
- 523 neue Linie Hennef – Edgoven (vormaliger städtischer Abschnitt der Linie 524)
- 524 beschleunigter Linienweg, neue Endhaltestelle Uckerath Alter Zoll, Ausdünnung auf 60'-Takt
- 537 Beschleunigung zwischen Stieldorf und Oberpleis (Entfall Schleife Thomasberg)
- 562 Übernahme Abschnitt Windhagen – Neustadt durch die RSVG (Umsetzung 01.01.2021)
- 565 Übernahme durch die RSVG (Umsetzung 01.01.2021)
- 567 neue Linie Bad Honnef – Breite Heide (Umsetzung 01.01.2021)
- 568 neue Linie Unkel – Bruchhausen (Umsetzung 01.01.2021)
- N89 Einstellung (zugunsten neuer Nachtfahrten auf den Linien S23, 749 und 858)
- 741 TaxiBus-Fahrten in der SVZ (anstelle vorhergehender AST-Fahrten)
- 747 TaxiBus-Fahrten in der SVZ (anstelle vorhergehender AST-Fahrten)
- 749 Anpassung SVZ auf neue Fahrten der S23
- 817 TaxiBus-Fahrten in der SVZ (anstelle vorhergehender AST-Fahrten)
- 856 Straffung des Linienweges in Bad Godesberg
- 857 Straffung des Linienweges in Bad Godesberg
- 858 Anpassung SVZ auf neue Fahrten der S23
- 880 Integration der Grundschulfahrten Berkum – Züllighoven – Oberbachem (vormals Linie 857)

Fahrplanwechsel 18. August 2021

- SB51 neue Schnellbuslinie Bad Honnef – Windhagen – Asbach (anstelle alter Linie 562)
- SB56 neues Angebotskonzept Siegburg – Much mit Taktverdichtung (Neuordnung Linien 576/SB56)
- 539 Verlängerung von Asbach nach Neustadt (Wied)
- 560 Taktverdichtung
- 561 neue Linie Königswinter – Aegidienberg – Wülscheid
- 562 neue Linie Windhagen – Asbach – Neustadt (Schulfahrten)
- 565 Verlängerung nach Rhöndorf und Linz Schulzentrum, Taktverdichtung, neue städtische Hauptachse
- 566 neuer Linienweg Bad Honnef – Selhof mit Taktverdichtung (Kleinbus)
- 567 Einführung Stundentakt Mo-Fr (Kleinbus), TaxiBus am Wochenende
- 568 Einführung Stundentakt Mo-Fr (Kleinbus)
- 576 neuer Linienweg Neunkirchen – Seelscheid – Much – Marienfeld mit Taktverdichtung (Kleinbus)
- 596 neue Linie „Schulverkehr Bad Honnef“ (vormals Fahrten der alten Linie 562)
- 598 Optimierung der Fahrwege der Grundschulfahrten
- div. Neuordnung ITF-Knoten Oberpleis zur Minute 30 (statt 00 Mo-Fr bzw. 15 am Wochenende)

Fahrplanwechsel 12. Dezember 2021

- SB53 neue Schnellbuslinie Hennef – Waldbröl (anstelle alter Linie 530)
- SB54 neue Schnellbuslinie Overath – Much (anstelle alter Linie 575)
- 530 Einstellung (durch SB53 ersetzt)
- 531 Stundentakt am Wochenende, Einführung Spätverkehr
- 575 Einstellung (durch SB54 und 594 ersetzt)
- 577 Verkürzung auf Siegburg – Neunkirchen, Abschnitt Neunkirchen – Much neu in Linie 578
- 578 Verlängerung von Neunkirchen nach Much, Stundentakt am Wochenende, Taktverdichtung in der HVZ
- 594 neue Linie „Schulverkehr Much“ (vormals Fahrten der Linie 575)
- 884 Einstellung (AST Rheinbach, i.W. 12/2020 durch TaxiBus auf diversen Linien ersetzt)
- 984 verkehrt nur noch im Kreis Euskirchen, Verbindung Swisttal – Weilerswist in 986 konzentriert

Hinweis: Einzelne zusätzliche oder weggefallene Fahrten, Umwandlung von TaxiBus-Fahrten in Busfahrten und umgekehrt sowie kleinere Zeitverschiebungen 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 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.

Die angegebenen Fahrgastzahlen sind, soweit nicht anders angegeben, Stand 2018 mit Bezug auf einen Normalwerktag (vorläufige Zahlen aus der VRS-Verbunderhebung).

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)
- 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	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Witterschlick	Kirche	2	303	✓	✓	Fahrtrichtung Rheinbach nicht spaltfrei anfahrbar
Nettekoven	Nettekoven	4	175	✓	✓	Ausbau der 2 fehlenden Kanten bis Mitte 2021
Volmershoven	Ort	2	161	✓	✓	
Alfter	Landgraben	2	144	✓	✓	
Witterschlick	Friedhof	2	136	✓	✓	
Alfter	Im Benden	2	105	✓	✓	
Oedekoven	Ginggasse	2	98	✓	✓	
Oedekoven	Kramersbruch	2	89	✓	✓	Ausbau in Richtung Bonn läuft bis Mitte 2021
Impekoven	Alfter-Impekoven S	2	88	✓	✓	Ausbau bis Mitte 2021
Alfter	Lohheckenweg	1	87	✓	✓	Kleinbushaltestelle
Volmershoven	Am Bockshof	2	67	✓	✓	
Impekoven	Unterdorf	2	40	✓	✓	Ausbau bis Mitte 2021
Oedekoven	Mühlenstraße	2	59	✓	✓	Fg-Zahlen 2016, Kleinbushaltestelle
Alfter	Stühleshof	2	57	✓	✓	Fahrtrichtung Bonn bereits ausgebaut, Ausbau Ri Bornheim durch RSK bis Mitte 2021
Alfter	Strangheidgesweg	1	52	✓	✓	Kleinbushaltestelle, Ausbau in 2021
Oedekoven	Buchenweg	2	48	✓	✓	Fg-Zahlen 2016, Kleinbushaltestelle, Ausbau in 2021
Gielsdorf	Prinzgasse	2	35	✓	✓	
Alfter	Görreshof	1	34	✓	✓	Kleinbushaltestelle, Ausbau in 2021
Volmershoven	Sägewerk	2	28	✓	✓	
Witterschlick	Bahnhof	1	27	✗	✓	vorwiegend TaxiBus-Bedienung, langfristige Perspektive Linie 812 unklar
Witterschlick	Wilde Straße	2	23	✓	✓	
Alfter	Jägerstraße	2	20	✓	✓	Ausbau bis Mitte 2021
Alfter	Roisdorfer Weg	2	14	✓	✓	Seniorenheim geplant, Ausbau bis Mitte 2021
Alfter	Stadtbahn	4	433	✓	1/✓	2 Kanten ausgebaut, Ausbau der fehlenden Kanten derzeit nicht umsetzbar
Alfter	Hertersplatz	3	336	✓	1	Planung gemeinsam mit geplanter Umgestaltung Hertersplatz/ISEK
Oedekoven	Châteauneufstraße	2	44	✓	1	Verschiebung Fahrtrichtung Bornheim nach Norden (mit Querungshilfe), Ausbau durch RSK
Witterschlick	Ramelshoven	2		✓	2	geplante neue Haltestelle im Zuge Realisierung „Buschkauler Feld“
Oedekoven	Wegscheid	2	130	✓	3/✓	Ausbau Ri Alfter erfolgt, Gegenrichtung aus Platzmangel nicht möglich
Gielsdorf	Gielsdorf	2	54	✓	3	Ausbau Ri Bonn durch RSK
Gielsdorf	Am Wurmerich	2	38	✓	3	Ausbau Ri Bornheim durch RSK
Alfter	Hüffelweg	2	19	✓	4/✓	Fahrtrichtung Bonn bereits ausgebaut, Gegenrichtung aus Platzmangel nicht möglich
Witterschlick	Schmale Allee	2	14	✓	4	Aufgrund gering Nachfrage nicht zum Ausbau vorgesehen
Volmershoven	Abzw. Kottenforst	2	1	✓	4	Aufgrund gering Nachfrage nicht zum Ausbau vorgesehen
Alfter	Domplatz	1	170	✓	5	Kleinbushaltestelle
Oedekoven	Kapelle	2	55	✓	5	Fg-Zahlen 2016, Kleinbushaltestelle

Alfter	Olldorf	1	47	✓	5	Kleinbushaltestelle
Gielsdorf	Wasserturm	1	46	✓	5	Fg-Zahlen 2016, Kleinbushaltestelle
Volmershoven	Mehrzweckhalle	1	41	✗	5	vorwiegend TaxiBus-Bedienung, langfristige Perspektive Linie 812 unklar
Oedekoven	Steingasse/Waldstraße	2	21	✓	5	Fg-Zahlen 2016, Kleinbushaltestelle
Witterschlick	Duisdorfer Str.	2	14	✗	5	vorwiegend TaxiBus-Bedienung, langfristige Perspektive Linie 812 unklar
Nettekoven	Am Wormshof	1	6	✓	5	in unmittelbarer Nähe zu Nettekoven, kann wegfallen, Ausbau in 2021
Oedekoven	Staffelsgasse	2		✓	5	Kleinbushaltestelle, Neueinrichtung 12/2020
Alfter	Auf der Mirbache	2		✓	5	geplante neue Haltestelle, bisher kein Grundstück, im B-Plan berücksichtigen

Hinweis: gelb markierte Fahrgastzahlen nur RVK-Linien, SWBV-Linien fehlen

Stadt Bad Honnef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2009	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Rhöndorf	Bahnhof	1	382	✓	✓	Ausbau zur Mobilstation geplant in Abstimmung mit barrierefreiem Umbau des Bahnhofs
Bad Honnef	Bahnhof	4	101	✓	✓	Kleinbushaltestelle auf der Brücke nicht ausgebaut, Mobilstation in Planung
Bad Honnef	Neuer Friedhof	2	45	✓	✓	
Bad Honnef	Physikzentrum	2	33	✓	✓	
Bad Honnef	Floßweg	2		✓	✓	
Bad Honnef	Alter Friedhof	4		✓	✓	
Bad Honnef	Karlstr.	2		✓	✓	
Bad Honnef	Graben	2		✓	✓	Fahrtrichtung Bad Honnef ausgebaut, Gegenrichtung auf Gebiet der VG Unkel
Himberg	Himberg	3	349	✓	1	Ausbau 2021 (2 Fahrbahnrandhaltestellen und Schleife)
Bad Honnef	Stadtbahn	2	344	✓	1/✓	Kante für Ausstieg nicht ausgebaut (Einplanungsmitteilung liegt vor), Mobilstation geplant
Bad Honnef	Hochschule	2	332	✓	1	Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Bad Honnef	Berck-sur-Mer-Str.	2	203	✓	1	Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor), FG inkl. ehemalige Hast. Drieschweg
Aegidienberg	Aegidiusplatz	3	197	✓	2	Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor), Mobilstation in Planung
Rottbitze	Rottbitze	2	147	✓	2	Schnellbus, Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Bad Honnef	Moltkestr.	2	95	✓	2	Schnellbus
Rottbitze	Höheweg	2	92	✓	2	Schnellbus, Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Bad Honnef	Am Brünnele	2	57	✓	2	Anbindung Schulen ab 2021, Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Rhöndorf	Rhöndorfer Str.	2	36	✓	2	Erschließung Penaten, Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Bad Honnef	Bergischer Hof	2	14	✓	2	Schnellbus
Rottbitze	Dachsberg	2		✓	2	neue Haltestelle für Schulungszentrum Fa. Wirtgen (Baulast RSK)
Bad Honnef	Post	2	195	✓	3/✓	Fahrtrichtung Selhof ausgebaut, Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Aegidienberg	Siefenhoven	2	139	✓	3	Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Hövel	Denkmal	2	124	✓	3	wenig Platz, ggf. verkürzte Lösung, Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Orscheid	Orscheid	2	106	✓	3	Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Bad Honnef	Städtisches Kurhaus	2	87	✓	4	teilweise ausgebaut (Hochbord), Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Rhöndorf	Kapelle	2	77	✓	4/✓	Fahrtrichtung Bad Honnef ausgebaut, Ausbau geplant (Einplanungsmitteilung liegt vor)
Brünsberg	Brünsberg	2	76	✓	4	
Wülscheid	Post	1	67	✓	4	
Wülscheid	Jägerheim	2	55	✓	4	
Hövel	Autobahn	2	44	✓	4	
Wülscheid	Im Heidchen	2	39	✓	4	
Bad Honnef	Sportplatz	2	11	✓	4	benachbarte Stadtentwicklungsmaßnahme
Bad Honnef	Honnefer Kreuz	2		✓	4	
Wintersberg	Wintersberg	2		✓	4	
Mitte	Feuerschlößchen	1	666	✗	5	nur Schulfahrten, teilweise ausgebaut, Verlegung wird geprüft
Selhof	Kirche	2	98	✓	5	nur Kleinbus, Fahrgastzahlen inkl. ehem. Hast. Sparkasse
Bad Honnef	Am Wolfshof	2	81	✓	5	nur Kleinbus

Aegidienberg	Grundschule	1	7	✘	5	nur Schulfahrten
Bad Honnef	Servatiushof	2	3	✔	5	keine barrierefreie Zuwegung vorhanden
Bad Honnef	Reisberg	2	0	✔	5	keine barrierefreie Zuwegung vorhanden
Bad Honnef	Freibad	2		✔	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Bad Honnef	Rheinfähre	2		✔	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Bad Honnef	Lohfeld	2		✔	5	nur Kleinbus und Schulfahrten
Bad Honnef	Am Spitzenbach	1		✘	5	nur Schienenersatzverkehr
Selhof	Brückenstr.	2		✔	5	nur Kleinbus
Selhof	St. Martinskapelle	2		✔	5	nur Kleinbus
Selhof	Schulstr.	2		✔	5	nur Kleinbus
Selhof	Schützenhaus	1		✔	5	nur Kleinbus
Selhof	Menzenberg	1		✔	5	nur Kleinbus
Selhof	Im Blümeling	1		✔	5	nur Kleinbus

Stadt Bornheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Hersel	Stadtbahn	1	633+30	✓	✓	Haltestellenerweiterung nach Ausbau der Hochbahnsteige, Sommer 2021
Hersel	Grundschule	1	498	✓	✓	
Bornheim	Rathaus	2	322	✓	✓	
Roisdorf	Bahnhof	3	320	✓	✓	
Bornheim	Kreissparkasse	2	319	✓	✓	
Merten	Stadtbahn	3	276	✓	✓	
Hemmerich	Alte Schule	2	212	✓	✓	
Bornheim	Schwimmbad	2	206	✓	✓	
Merten	Schule	2	180	✓	✓	
Roisdorf	Siegesstr.	2	137	✓	✓	
Bornheim	Gewerbepark Süd	2	98	✓	✓	
Sechtem	Krausplatz	2	86	✓	✓	
Rösberg	Schule	2	73	✓	✓	
Brenig	Auf dem Ploon	2	62	✓	✓	Hochbord vorhanden, Ergänzung taktile Elemente in 2024
Brenig	Wasserturm	2	48	✓	✓	Hochbord vorhanden, Ergänzung taktile Elemente in 2024
Brenig	Hennesenbergstr.	2	48	✓	✓	Hochbord vorhanden, Ergänzung taktile Elemente in 2024
Brenig	Post	2	41	✓	✓	Hochbord vorhanden, Ergänzung taktile Elemente in 2024
Dersdorf	Dersdorf	2	32	✓	✓	
Sechtem	Eupener Str.	2	28	✓	✓	
Hersel	Moselstr.	2		✓	✓	
Roisdorf	Friedrichstr.	2		✓	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Lückenhof	2		✓	✓	Ausbau erfolgt im Rahmen Sanierung L 182
Sechtem	Bahnhof	3	292+9	✓	1/✓	3. Kante für Linie 818 provisorisch eingerichtet, TaxiBus auf der Nordseite, Ausbau 2021
Waldorf	Stadtbahn	2	130	✓	1/✓	Hochbord in Fahrtrichtung Sechtem vorhanden, kompletter Ausbau 2021 vorgesehen
Roisdorf	Bahnhof/Rosental	2	157	✓	2	neue SPNV-Verknüpfung, Ausbau vorgesehen 2023 im Rahmen der Bahnhofsumgestaltung
Waldorf	Gaststätte Kreuel	2	35	✓	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Waldorf, Ausbau 2024 vorgesehen
Kardorf	Schulstr.	2	24	✓	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Kardorf, Ausbau 2022 vorgesehen
Hersel	Bonner Werkstätten	2	4	✓	2	Ausbau 2022 anstelle bisheriger Hast. Siemenacker, Neubaugebiet
Hersel	KFC	2		✓	2	neue Haltestelle, Realisierung 2023, Neubaugebiet, endgültige Benennung noch abstimmen
Hersel	Grüner Weg	2		✓	2	Seniorenrechtliches Wohnen am Standort, Ausbau in Ri Hersel 2022 in Ri Bonn 2024
Merten	Heide	2	141	✓	3	Ausbau 2023 vorgesehen
Rösberg	Hemmergasse	2	104	✓	3	Ausbau 2025 vorgesehen
Bornheim	Hellenkreuz	2	91	✓	4	Ausbau 2025 vorgesehen
Bornheim	Mühlenstr.	2	77	✓	4	Ausbau 2023 vorgesehen
Sechtem	Wendelinusstr.	2	60	✓	4	
Merten	Apotheke	2	57	✓	4	Ausbau 2023 vorgesehen
Roisdorf	Karthäuserstr.	2	56	✓	4	Ausbau 2023 vorgesehen

Kardorf	Auf dem Knickert	2	46	✓	4	Haltestelle an Landstraße, Gefahrenpunkt, Ausbau 2021
Kardorf	Lindenstr.	2	22	✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Roisdorf	Johann-Phillip-Reis-Str.	2	11	✓	4	für zukünftigen Linienweg 817 nach Süden verschieben, Ausbau 2024
Merten	Weidenbachweg	2	2	✓	4	Ausbau 2025 vorgesehen
Hersel	Vorgebirgsstr.	1		✓	4	Ausbau 2025 vorgesehen
Hersel	Clarenweg	2		✓	4	Ausbau 2021 vorgesehen
Merten	Händelstr.	2		✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Hemmerich	Markus-Kirche	2		✓	4	Ausbau 2023 vorgesehen
Hemmerich	Hemberger Str.	2		✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Waldorf	Donnerbachweg	2		✓	4	Ausbau 2021 vorgesehen
Bornheim	Unter der Windmühle	2		✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Bornheim	Kalkstr.	2		✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Roisdorf	Alexander-Bell-Str.	2		✓	4	Ausbau 2024 vorgesehen
Brenig	Sportplatz	1	4	✓	5	Schotterplatz, ggf. 2 Kanten an der Straße plus Wendestelle, Ausbau 2024 vorgesehen
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, Ausbau 2022 wegen Aufkommen im Schulverkehr
Walberberg	Pater-Bertram-Platz	2		✓	5	nur Kleinbus und Schulfahrten, Ausbau 2022 wegen Aufkommen im Schulverkehr
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
Dersdorf	Kindergarten	1		✗	5	nur Schulfahrten
Uedorf	Verbundschule			✗	5	nur Schulfahrten
Uedorf	Werthstr.			✗	5	nur Schulfahrten
Uedorf	Windmühlenstr.	2		✗	5	nur Schulfahrten
Widdig	Zerresweg	2		✗	5	nur Schulfahrten
Widdig	Kirche	2		✗	5	nur Schulfahrten
Widdig	Hüttengarten	2		✗	5	nur Schulfahrten
Widdig	Teutonenstr.	1		✗	5	nur Schulfahrten
Hersel	Richard-Piel-Str.	2		✗	5	nur Schulfahrten

Bornheim	Europaschule	1		x	5	nur Schulfahrten
Kardorf	Kirche			x	5	nur Schulfahrten

Hinweis: gelb markierte Fahrgastzahlen nur RVK-Linien, SWBV-Linien fehlen, Effekte Schulverkehrsintegration und Linie 745 noch nicht enthalten

Gemeinde Eitorf

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Eitorf	Bahnhof	3	1.363	✓	1	oberste Priorität, genügend Platz für Rendezvous-Verkehr mit 6 Linien vorsehen
Eitorf	Markt	2	315	✓	1	
Eitorf	Schümmerichstr.	2	55	✓	2	Nahversorgung
Eitorf	Krankenhaus	2	17	✓	2	
Mühleip	Mühleip	4	194	✓	3	
Irlenborn	Irlenborn	2	176	✓	3	
Halft	Halft	2	117	✓	3	
Obereip	Obereip	1	69	✓	4	
Eitorf	Industriegebiet	2	63	✓	4	
Halft	Baleroth Abzw.	2	63	✓	4	
Irlenborn	Wassack Abzw.	2	60	✓	4	
Eitorf	Untenroth	2	59	✓	4	
Eitorf	Königssiefen	2	51	✓	4	
Obereip	Obereiper Mühle	2	41	✓	4	
Linkenbach	Linkenbach	2	38	✓	4	
Bach	Bach	2	36	✓	4	
Halft	Schönenberger Str.	2	35	✓	4	
Hove	Keuenhof	2	33	✓	4	
Bitze	Käsberg Abzw.	2	31	✓	4	
Stein	Stein	2	29	✓	4	
Bitze	Alzenbacher Str.	2	28	✓	4	
Eitorf	Schiefen	2	26	✓	4	
Alzenbach	Schule	2	25	✓	4	
Halft	Probach	2	25	✓	4	
Huckenbröl	Zum Höhenstein	2	24	✓	4	
Hove	Sägewerk	2	23	✓	4	
Hove	In der Helte	2	22	✓	4	
Eitorf	Blumenhof	2	21	✓	4	
Lindscheid	Lindscheid	2	21	✓	4	
Bach	Happach	2	20	✓	4	
Huckenbröl	Huckenbröler Str.	2	19	✓	4	
Bach	Schützenau	2	18	✓	4	
Eitorf	Lascheider Weg	2	15	✓	4	
Alzenbach	Siegbrücke	2	12	✓	4	
Bitze	Rodder Abzw.	2	12	✓	4	
Büsch/Hausen	Büsch/Hausen	2	10	✓	4	
Halft	Kelters	2	9	✓	4	

Eitorf	Im Auel	2	8	✓	4	
Eitorf	Auf der Heide	2	6	✓	4	
Alzenbach	Altebach Gewerbegebiet	2	5	✓	4	
Eitorf	Bergstr.	2	5	✓	4	
Eitorf	Berufskolleg	2	5	✓	4	
Eitorf	Am Fuhrweg	2	2	✓	4	
Eitorf	Schulzentrum	2	159	✓	5	zukünftige Bedienung ungewiss wegen geplanter Eisenbahnkreuzungsmaßnahme
Eitorf	Brückenstr.	2	105	✓	5	zukünftige Bedienung ungewiss wegen geplanter Eisenbahnkreuzungsmaßnahme
Eitorf	Post	2	47	✓	5	langfristige Befahrbarkeit unklar
Scheidsbach	Scheidsbach	2	18	✓	5	kein Gehweg vorhanden, abschüssiges Gelände
Alzenbach	Canisiusstr.	2	15	✓	5	
Obenroth	Obenroth	2	14	✓	5	keine Zuwegung, fehlende Aufstellfläche
Bitze	Zur Alten Burg	2	13	✓	5	kein Gehweg vorhanden, geringe Straßenbreite
Rodder	Rodder	1	13	✓	5	keine Zuwegung
Kehlenbach	Abzw.	1	12	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Bohlscheid	Niederbohlscheid	1	11	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Köttingen	Köttingen	1	7	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Käsberg	Käsberg	2	6	✓	5	kein Gehweg vorhanden, keine Aufstellfläche vorhanden
Eitorf	Gartenstr.	2	6	✓	5	langfristige Befahrbarkeit unklar
Oberrottersbach	Oberrottersbach	1	5	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Rankenhohn	Rankenhohn	1	4	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Eitorf	Alte Siegstr.	2	3	✓	5	langfristige Befahrbarkeit unklar
Niederrottersbach	Niederrottersbach	1	2	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Rankenhohn	Kreisfeld	1	2	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Rankenhohn	Grenzel	1	2	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Obereip	Meisenbach Abzw.	2	2	✓	5	keine barrierefreie Zuwegung
Bohlscheid	Oberbohlscheid	1	0	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Bohlscheid	Oberbohlscheid Alte Schule	1	0	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Sehlenbach	Sehlenbach	2	0	✓	5	keine Zuwegung, kein Fahrgastpotenzial vorhanden
Rankenhohn	Lüttershausen Abzw.	1	0	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus
Rankenhohn	Abzw.	1	0	✗	5	nur Schulverkehr und TaxiBus

Stadt Hennef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Hennef	Bahnhof	5	7.759	✓	✓	
Hennef	Theodor-Heuss-Allee	2	1.801	✓	✓	
Warth	Friedhof	2	758	✓	✓	
Stoßdorf	Stoßdorf	2	602	✓	✓	
Uckerath	Alter Zoll	2	581	✓	✓	Haltekante verlängern, Ausbau zur Mobilstation wird geprüft, Fg. ohne Linie 250
Bierth	Bierth	2	487	✓	✓	keine Leitstreifen
Hennef	Gewerbegebiet West	2	430	✓	✓	
Allner	Schloßstr.	2	345	✓	✓	
Uckerath	Grundschule	3	326	✓	✓	reguläre Haltestelle ausgebaut, Wendeschleife mit 3. Kante nur Schulverkehr
Söven	Grundschule	2	283	✓	✓	
Geistingen	Helenenstift	2	227	✓	✓	
Lichtenberg	Adscheider Weg	2	226	✓	✓	
Hennef	Mozartstr.	2	215	✓	✓	
Happerschoß	Friedhofstr.	2	182	✓	✓	
Bröl	Schule	2	170	✓	✓	
Hennef	Mittelstr.	2	163	✓	✓	
Dambroich	Hennefer Str.	2	139	✓	✓	
Weldergoven	Ort	2	134	✓	✓	
Hennef	Im Siegbogen (S)	2	105	✓	✓	
Lauthausen	Mitte	1	104	✓	✓	
Allner	Zum Rosengarten	2	103	✓	✓	keine Leitstreifen
Hennef	Christuskirche	2	77	✓	✓	
Altenbödingen	Altenbödingen	1	72	✓	✓	
Söven	Schultes	2	61	✓	✓	
Edgoven	Am Bürgerberg	1	58	✓	✓	
Bödingen	Kloster	1	56	✓	✓	
Kurscheid	Kurscheid	2	55	✓	✓	
Lanzenbach	Lanzenbach	2	51	✓	✓	
Söven	Oberpleiser Str.	2	51	✓	✓	
Kurscheid	Broichhausen	2	45	✓	✓	
Süchterscheid	Kindergarten	2	37	✓	✓	
Hanf	Hanfmühle	2	44	✓	✓	
Hennef	Lise-Meitner-Str.	2	24	✗	✓	nur Schulfahrten
Bödingen	Altersheim	1	15	✓	✓	
Kuchenbach	Abzw.	2	13	✓	✓	keine Leitstreifen
Eulenberg	Überholz	2	3	✓	✓	
Geistingen	Sieg-Rheinischer Hof	2	1.046	✓	1	Fahrtrichtung Hennef Zufahrten im Weg, Ausbau zur Mobilstation wird geprüft

Hennef	Gesamtschule Meiersheide	3	986	✗	1/✓	eine Kante bereits ausgebaut
Geistingen	Schützenstr.	2	664	✓	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Siegburg, Ausbau Fahrtrichtung Hennef geplant
Lichtenberg	Ort	2	466	✓	1	Ausbau geplant aber noch nicht terminiert
Hennef	Schulzentrum Fritz-Jacobi-Str.	2	431	✗	1	Ausbau geplant 2024, Bestandteil der Verkehrsuntersuchung Schulcampus
Happerschoß	Jugenddorf	2	407	✓	1	
Bröl	Kirche	2	284	✓	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl, keine Leitstreifen
Hennef	Bröltalstr.	2	230	✓	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl
Uckerath	West	2	223	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wasserheß
Happerschoß	Grundschule	1	218	✗	1	2 zusätzliche Kanten an der Annostr., derzeitiger Standort bleibt für Schülerverkehr
Rott	Mitte	2	209	✓	1	Ausbau in 2022 geplant
Hennef	Grundschule Siegtal	1	65	✓	2/✓	2 zusätzliche Kanten an der Blankenberger Str. für Taktverkehr nachrüsten
Hennef	Blankenberger Str.	2	44	✓	2	verschieben und Zuwegung zur Gesamtschule verbessern
Eulenberg	Eulenberg	2	13	✓	2/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Köschbusch
Stotterheck	B8	1	2	✓	2	Fg. ohne Linie 250, Ausbau Straßen.NRW in neuer Lage, ersetzt Hast. Mendt Abzw. (RLP)
Wasserheß	Wasserheß	2	0	✓	2	Fg. ohne Linie 250, Ausbau Straßen.NRW in neuer Lage, ersetzt Hast. Buchheide
Geistingen	Lorenzhöhe	1	174	✓	3	Haltestelle ist aufgrund politischer Beschlüsse nur in Fahrtrichtung Siegburg vorhanden
Geistingen	Sportschule	2	173	✓	3	Ausbau in 2022 geplant
Heisterschoß	Wiesenstr.	2	143	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Neunkirchen
Warth	Siedlung	2	139	✓	3	Ausbau in 2023 geplant
Westerhausen	Westerhausen	2	138	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Söven
Dambroich	Pleialstr.	2	126	✓	3	nachrichtliche Aufnahme, Hast. liegt auf Gebiet Königswinter/Sankt Augustin
Dahlhausen	Dahlhausen	2	125	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wellesberg
Hennef	Schulen Hanftalstr.	2	123	✓	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Weldergoven	Abzw.	2	116	✓	4	Ausbau im Zusammenhang mit Ausbau B478
Geisbach	Im Alten Garten	2	97	✓	4	Ausbau geplant aber, noch nicht terminiert
Hennef	Bachstr.	2	93	✓	4	
Bröl	Katharinental	2	79	✓	4	
Oberael	Oberael	2	63	✓	4	früherer Ausbau erfolgte über Dorferneuerungsmaßnahme, derzeit noch zweckgebunden
Heisterschoß	Zum Wahlbach	2	60	✓	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Geisbach	Böding Hof	2	50	✓	4	
Allner	Müschmühle	2	49	✓	4	
Geistingen	Waldfrieden	2	42	✓	4	
Mittelscheid	Mittelscheid	2	40	✓	4	
Lichtenberg	Oberdorf	2	39	✓	4	Busbedarfsampel prüfen
Weingartsgasse	Weingartsgasse	2	37	✓	4	Ausbau geplant, aber noch nicht terminiert
Süchterscheid	Auf der Sandkaule	2	31	✓	4	
Söven	Golfplatz	2	30	✓	4	
Rott	Denkmal	2	29	✓	4	
Geisbach	Im Kochgarten	2	25	✓	4	bis 12/2020 Edgoven Edgovener Str.
Bödingen	Friedhof	1	22	✓	4	Ausbau in 2022
Hofen	Abzw.	2	21	✓	4	

Allner	B478	2	18	✓	4	Ausbau im Zusammenhang mit Ausbau B478
Striefen	Striefen	2	17	✓	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Hossenberg	Hossenberg	2	16	✓	4	Ausbau in 2022 geplant
Kurenbach	Kurenbach	2	15	✓	4	
Uckerath	Kindergarten	2	14	✓	4	
Lauthausen	Sportplatz	1	13	✓	4	
Kningelthal	Kningelthal	1	11	✓	4	
Köschbusch	Köschbusch	2	9	✓	4	
Wiersberg	Abzw.	2	9	✓	4	
Hermesmühle	Hermesmühle	2	5	✓	4	
Oberscheid	Oberscheid	2	4	✓	4	
Hove	Hove	2	4	✓	4	
Eulenberg	Überholz	2	3	✓	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Zumhof	Abzw.	2	3	✓	4	
Köschbusch	Heide	2	1	✓	4	
Niederscheid	Niederscheid	2	1	✓	4	
Käsberg	Käsberg	2	0	✓	4	
Uckerath	Mitte	2	273	✓	5	Umbau geprüft, wegen bestehender Zufahrten beidseits nicht möglich
Hennef	Schulen Wehrstr.	1	190	✗	5	nur Schulfahrten, kann nach Ausbau der Haltestelle Sieg-Rheinischer Hof ggf. entfallen
Söven	Denkmal	1	70	✓	5	nur eine Fahrtrichtung, Notwendigkeit prüfen
Allner	Im Wingert	1	38	✗	5	nur Schulfahrten
Bröl	Alter Weg	1	29	✗	5	nur Schulfahrten
Lichtenberg	B8	2	28	✓	5	
Hanf	Hanf	2	26	✓	5	Notwendigkeit prüfen, ggf. nur noch Schulfahrten und Straffung Linie 524
Hollenbusch	Hollenbusch	2	24	✗	5	nur Schulfahrten
Hüchel	Denkmal	2	24	✗	5/✓	nur Schulfahrten, ausgebaut in Fahrtrichtung Uckerath
Adscheid	Adscheid	2	24	✗	5	nur Schulfahrten
Bülgenauel	In den Erlen	2	21	✗	5	nur Schulfahrten
Bröl	Happerschoßer Str.	2	20	✗	5	nur Schulfahrten
Lauthausen	Mahrberg	2	17	✗	5	nur Schulfahrten
Hennef	Obere Siegstr.	1	14	✓	5	Nachrüstung 2. Richtung prüfen, steht in Zusammenhang mit Schließung des BÜ
Blankenberg	Attenberger Str.	2	10	✗	5	nur Schulfahrten
Auel	Auel	1	9	✗	5	nur Schulfahrten
Edgoven	Forellenweg	1	8	✓	5	Schleife Edgoven überprüfen
Berg	Berg	1	6	✗	5	nur Schulfahrten
Dondorf	Dondorf	2	6	✗	5	nur Schulfahrten
Eichholz	Eichholz	2	6	✗	5	nur Schulfahrten
Niederhalberg	Niederhalberg	1	6	✗	5	nur Schulfahrten
Bröl	Dorfplatz	1	6	✗	5	nur Schulfahrten
Greuelsiefen	Steinerhart	2	5	✗	5/✓	Fahrtrichtung Hennef ausgebaut, nur Schulfahrten
Blankenberg	Katharinenturm	1	5	✗	5	nur Schulfahrten

Fernegierscheid	Fernegierscheid	2	4	x	5	nur Schulfahrten
Hanf	Heide Abzw.	2	3	✓	5	Entfall prüfen (kaum Nachfrage, Haltestelle Hanfmühle direkt in der Nähe)
Buchheide	Buchheide	2	3	✓	5	Fg. ohne Linie 250, entfällt nach Verschiebung der Hast. Wasserheß
Kraheck	Kraheck	2	3	x	5	nur Schulfahrten
Wellesberg	Wellesberg	2	3	x	5/✓	nur Schulfahrten
Greuelsiefen	Buchenweg	2	2	x	5	nur Schulfahrten
Darscheid	Darscheid	2	2	x	5	nur Schulfahrten
Lauthausen	Bauhof Gilliam	1	2	✓	5	kein Gehweg, d.h. Zuwegung nicht barrierefrei
Blankenberg	Eitorferstr.	1	1	x	5	nur Schulfahrten
Stein	Stein	2	1	x	5	nur Schulfahrten
Lückert	Lückert	2	1	x	5	nur Schulfahrten
Oberhalberg	Oberhalberg	1	1	x	5	nur Schulfahrten
Ravenstein	Abzw.	2	1	x	5	nur Schulfahrten
Sommershof	Sommershof	2	1	x	5	nur Schulfahrten
Süchterscheid	Im Dorfgarten	2	1	x	5	nur Schulfahrten
Löbach	Löbach	2	0	x	5	nur Schulfahrten
Wiederschall	Wiederschall	2		✓	5	Notwendigkeit prüfen
Hüchel	West	1		x	5	nur Schulfahrten
Uckerath	Ackerstr.	2		x	5	nur Schulfahrten
Bülgenauel	Siegener Str.	1		x	5	nur Schulfahrten
Büllesbach	Büllesbach	2		x	5	nur Schulfahrten
Issertshof	Issertshof	2		x	5	nur Schulfahrten
Meisenbach	Meisenbach	1		x	5	nur Schulfahrten, Wendeplatz im Ort, Haltestelle Meisenbach B8 ist in RLP
Sommershof	Auf dem Platz	2		x	5	nur Schulfahrten
Stein	Am Ahrenberg	2		x	5	nur Schulfahrten

Stadt Königswinter

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Nierdöllendorf	Bahnhof	1	516	✓	✓	
Königswinter	Bahnhof	1	413	✓	✓	
Oberpleis	Schulzentrum	2	400	✓	✓	
Königswinter	Clemens-August-Straße	1	339	✓	✓	
Thomasberg	Wiesenstraße	1	212	✓	✓	
Rauschendorf	Schule	2	157	✓	✓	Leitstreifen fehlen
Thomasberg	Bauverwaltung	2	152	✓	✓	
Oberpleis	Boseroth	2	95	✓	✓	Eingeplant im Programm 2020-2024 des NVR
Oberpleis	Grundschule	1	67	✗	✓	
Rauschendorf	Am Tor	2	64	✓	✓	
Thomasberg	Palm	2	13	✓	✓	
Oberpleis	Auf dem Eigenacker	2		✓	✓	12/2019 neu eingerichtet
Oberpleis	Busbahnhof	8	4.904	✓	1	Verknüpfungspunkt
Oberdöllendorf	Stadtbahn	2	1.031	✓	1	Förderbescheid wird erwartet, vorzeitiger Maßnahmenbeginn beantragt
Ittenbach	Busbahnhof	3	539	✓	1	
Stieldorf	Kirche	2	509	✓	1	Ausbau zum Rendezvous-Verknüpfungspunkt
Heisterbacherrott	Haus Schlesien	2	500	✓	1	Förderbescheid wird erwartet, vorzeitiger Maßnahmenbeginn beantragt
Ittenbach	Linde	3	337	✓	1	
Thomasberg	Zum kleinen Oelberg	1	336	✓	1	Zur Förderung beantragt (Aufnahme in Förderprogramm erfolgt)
Königswinter	Longenburg	3	253	✓	1	
Stieldorf	Süd	2	268	✓	1	Zur Förderung beantragt (Aufnahme in Förderprogramm erfolgt)
Vinxel	Kapelle	2	217	✓	1	verlegen auf die Vinxeler Str. für Bedienung mit Linie 541
Heisterbacherrott	Auf der Bergwiese	1	169	✓	1	Zur Förderung beantragt (Aufnahme in Förderprogramm erfolgt)
Oberpleis	Seniendorfer	2		✓	2	Neue Haltestelle, eingeplant im Programm 2020-2024 des NVR
Thomasberg	Grengelsbitze Weiler	2	178	✓	3	Lage zusammen mit Grengelsbitze Bellinghausen prüfen
Oelinghoven	Oelinghoven	2	167	✓	3	Zur Förderung beantragt (Aufnahme in Förderprogramm erfolgt)
Stieldorferhohn	Stieldorferhohn	2	147	✓	3	
Uthweiler	Mühle	2	144	✓	3	Zur Förderung beantragt (Aufnahme in Förderprogramm erfolgt)
Ruttscheid	Ruttscheid	2	138	✓	3	
Bockeroth	Bockeroth	2	132	✓	3	
Vinxel	Im Winkel	2	118	✓	3	
Eudenbach	Schule	2	115	✓	3	
Sassenberg	Wendeschleife	1	114	✓	3	Fahrgastnachfrage mit Verknüpfung Linien 536/539, seit 6/2020 vsl. deutlich geringer
Oberpleis	Freizeitzentrum	2	113	✓	3	
Rauschendorf	Probsthofstr	2	113	✓	3	Nachfrage inkl. ehemalige Schulbushaltestelle Rotdornstr.
Vinxel	Frankenforst Abzw.	2	111	✓	3	
Heisterbacherrott	Mehren	2	108	✓	3	Fahrgastnachfrage inkl. Linie 537, seit 12/2020 vsl. deutlich geringer

Thomasberg	Am Kuxenberg	2	107	✓	3	
Oberdollendorf	Rennenberg	2	101	✓	3	Zur Förderung beantragt (Aufnahme in Förderprogramm erfolgt)
Thomasberg	Terrassenweg	1	91	✓	3	
Ittenbach	Gräfenhohn	2	81	✓	4	
Wahlfeld	Wahlfeld	2	69	✓	4	
Uthweiler	Kapelle	2	66	✓	4	Zur Förderung beantragt (Aufnahme in Förderprogramm erfolgt)
Sand	Sand	2	66	✓	4	
Rauschendorf	Am Grünen Berg	2	61	✓	4	
Bellinghausen	Abzw.	2	51	✓	4	
Oberdollendorf	Kloster Heisterbach	2	51	✓	4	
Berghausen	Neuer Weg	2	50	✓	4	Bushaltestelle verlegen
Friedrichshöhe	Friedrichshöhe	2	45	✓	4	
Freckwinkel	Freckwinkel	2	44	✓	4	
Frohnhardt	An den Eichen	2	42	✓	4	
Sonderbusch	Sonderbusch	2	40	✓	4	
Quirrenbach	Quirrenbach	2	39	✓	4	
Eudenbach	Kirche	2	39	✓	4	Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant, vorzeitiger Maßnahmenbeginn beantragt
Ittenbach	Margarethenhöhe	2	37	✓	4	
Berghausen	Im Hagen	2	36	✓	4	
Quirrenbach	Hühnerberg	2	35	✓	4	
Sand	Waschpohl	2	32	✓	4	
Bellinghauserhohn	Bellinghauserhohn	2	31	✓	4	
Heisterbacherrott	Sommerfelder Str.	2	30	✓	4	
Niederdollendorf	Fähre	2	30	✓	4	Verknüpfung mit Rheinfähre
Niederdollendorf	Schönsitzstraße	2	28	✓	4	
Frohnhardt	An der Probstbitze	2	26	✓	4	
Oberpleis	Feuerwehr	2	27	✓	4	
Niederscheuren	Niederscheuren	2	23	✓	4	
Frohnhardt	Denkmahl	2	21	✓	4	
Oberpleis	Herresbach	2	19	✓	4	
Nonnenberg	Nonnenberg	2	18	✓	4	
Oberscheuren	Oberscheuren	2	16	✓	4	
Komp	Abzw.	2	14	✓	4	
Königswinter	Wintermühlenhof	2	14	✓	4	
Rostingen	Rostingen	2	13	✓	4	
Niederdollendorf	In der Rheinaue	2	11	✓	4	
Thomasberg	Hirschbergerstraße	2	8	✓	4	
Sassenberg	Mitte	2	8	✓	4	
Dahlhausen	Dahlhausen	2	8	✓	4	
Niederdollendorf	Haus der Jugend	2	8	✓	4	
Düferoth	Düferoth	2	7	✓	4	

Thomasberg	Busch	2	6	✓	4	
Oberdollendorf	Friedhof	2	5	✓	4	
Oberdollendorf	Idyllenmühle	2	3	✓	4	
Kochenbach	Kochenbach	2	3	✓	4	
Eudenbach	Sassenberg Abzw.	2	2	✓	4	
Königswinter	Rosenauer Weg	2	1	✓	4	
Heisterbacherrott	Verschönerungsweg	2	1	✓	4	
Königswinter	Schulzentrum	1	230	✓	5	
Oberdollendorf	Mitte	2	121	✓	5	kein Platz für Ausbau
Vinxel	Mitte	2	117	✓	5	Lage/Notwendigkeit im Zusammenhang mit Verlegung Vinxel Kapelle prüfen
Königswinter	Hauptstraße	1	44	✓	5	Platzverhältnisse prüfen, ggfs. Mini-Lösung
Berghausen	Willmeroth Abzw.	2	26	✓	5	kein Platz, keine Zuwegung
Eudenbach	Sportplatz	2	24	✓	5	
Oberpleis	Alter Sportplatz	?	24	✗	5	Parkplatz, Entlastungshaltestelle
Willmeroth	Ort	2	21	✗	5	nur einzelne Fahrten
Stieldorf	Oelinghovener Str	1	23	✓	5	fällt bei kleinräumiger Modifikation der Fahrwege in Stieldorf ggf. weg
Vinxel	Alter Heeresweg	1	15	✗	5	fällt nach Verschiebung der Haltstelle Vinxel Kapelle weg
Sonderbusch	Grengelsbitze, Bellinghausen	2	37	✓	5	Lage/Notwendigkeit zusammen mit Grengelsbitze Weiler prüfen
Pleiserhohn	Pleiserhohn	2	8	✗	5	nur Schulfahrten
Eisbach	Eisbach	1	6	✗	5	nur Schulfahrten
Pleiserhohn	Campingplatz	2	3	✗	5	nur einzelne Fahrten
Faulenbitze	Faulenbitze	2	3	✗	5	kein Gehweg
Thomasberg	Schauinsland	2	3	✓	5	Wanderhaltestelle
Niederbuchholz	Niederbuchholz	1	2	✗	5	nur Schulfahrten
Pützstück	Pützstück	1	2	✗	5	nur Schulfahrten
Eudenbach	Gartenstraße	2	2	✗	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr, Förderantrag gestellt, Ausbau 2020 geplant
Rübhausen	Rübhausen	1	1	✗	5	nur Schulfahrten
Bennerscheid	Bennerscheid	1		✗	5	nur Schulfahrten
Sandscheid	Sandscheid	1		✗	5	nur Schulfahrten
Eudenbach	Flugplatz Nord	2		✗	5	nur einzelne Fahrten
Bellinghausen	Ort	1		✗	5	nur Schulfahrten
Stieldorferhohn	Ort	1		✗	5	nur Schulfahrten
Hasenboseroth	Hasenboseroth	1		✗	5	nur Schulfahrten
Ruttscheid	Ort	1		✗	5	nur Schulfahrten

Stadt Lohmar

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2020	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Lohmar	Stadthaus	2	1069	✓	✓	
Lohmar	Steinhöferweg	2	674	✓	✓	
Lohmar	Birkenweg	5	520	✗	✓	nur Schulfahrten
Neuhonrath	Grundschule	2	514	✓	✓	
Lohmar	Königsberger Str.	3	449	✓	✓	Fahrtrichtung Birkenweg (nur Schulfahrten) nicht ausgebaut
Lohmar	Vila-Verde-Str.	1	401	✓	✓	Vorh. Haltestelle ausgebaut, Fahrtrichtung Donrath nicht vorhanden
Donrath	Kreuzung	2	358	✓	✓	
Wahlscheid	Aueller Hof	2	342	✓	✓	
Wahlscheid	Kirche	2	315	✓	✓	
Lohmar	Bachstr.	2	294	✓	✓	
Heide	Kapellenstr.	2	242	✓	✓	
Wahlscheid	Im Müllerhof	2	220	✓	✓	
Heppenberg	Pützrath	2	157	✓	✓	
Breidt	Breidt	2	148	✓	✓	
Birk	Kirche	2	130	✓	✓	
Weegen	Weegen	2	123	✓	✓	
Birk	Marienhöhe	2	107	✓	✓	
Lohmar	Kirchstr.	1	94	✓	✓	kann bei Bau 2. Richtung Vila-Verde-Str. entfallen (alternativ Nachrüstung 2. Richtung)
Wahlscheid	Schmiede	2	90	✓	✓	
Scheiderhöhe	Krewelshof	2	72	✓	✓	
Krahwinkel	Ort	2	64	✓	✓	
Agger	Bergaggerstr.	2	62	✓	✓	
Ellhausen	Abzw.	2	56	✓	✓	
Heide	Derenbachstr.	2	43	✓	✓	nachrichtlich aufgenommen, Haltestelle liegt auf Gebiet Stadt Siegburg
Neuhonrath	Holunderweg	2	42	✓	✓	
Wahlscheid	Rosaeuler Weg	1	41	✗	✓	nur Schulfahrten, nur in Fahrtrichtung Neuhonrath, Gegenrichtung über Hast. Schloßstraße
Neuhonrath	Kirche	2	21	✗	✓	
Neuhonrath	Brücke	2	11	✗	✓	
Lohmar	Schulzentrum	2	1749	✓	✓/1	Bucht und Aufstellfläche in beiden Fahrtrichtungen verlängern
Heide	Franzhäuschen	3	295	✓	1	1 Kante Lohmar in Antrag 2020, 2 Kanten Zuständigkeit Straßen NRW, Fg-Zahlen VRS 2018
Pohlhausen	Pohlhausen	1	246	✓	1	Fg-Zahlen VRS 2018, Neubau zwei Kanten an B56 durch Straßen.NRW, 3. Kante noch offen
Honrath	Bahnhof	2	155	✓	1	Verknüpfungspunkt, verbesserte Anbindung, Ausbauprogramm 2021/22
Agger	B484	2	142	✓	✓/2	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Ausbauprogramm 2021/22 mit verbesserter Zuwegung
Donrath	Grundschule	1	115	✗	2	nur Schulfahrten, Ausbauprogramm 2020/21 nach Neubau Schulgebäude
Honrath	Oberhaus	2	83	✓	2	Ausbauprogramm 2021/22, zentrale Haltestelle in Honrath, zwischenzeitlich Angebotsausbau
Scheiderhöhe	Scheiderhöhe	2	78	✓	2	Ausbauprogramm 2021/22, zwischenzeitlich Angebotsausbau
Honrath	Kirche	2	73	✓	2	Ausbauprogramm 2021/22, zentrale Haltestelle in Honrath, zwischenzeitlich Angebotsausbau

Krahwinkel	B56	2	65	✓	2	Fg-Zahlen VRS 2018, SB-Hast., Grenze NKS, Zuständigkeit Straßen.NRW, Ausbau2021/22
Albach	Albach	2	45	✓	2	Förderantrag Kreisstraßenbau, Ausbau 2021 geplant nach Ausbau Entfall Albach Ort
Neuhonrath	Bachermühle	2	192	✓	✓/3	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Ausbauprogramm 2021/22
Donrath	Ellhauser Weg	2	184	✓	3	Ausbau 2021/22 durch Straßen.NRW im Zuge Ausbau B484
Durbusch	Durbusch	2	180	✓	3	FR Dahlhaus Antrag 2020, FR Lohmar Zuständigkeit Rösrath
Wahlscheid	Schloßstr.	2	116	✓	✓/3	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Ausbauprogramm 2021/22
Hochhausen	Hochhausen	2	112	✓	✓/3	FR Siegburg Ausbau 2021/22, FR Pohlhausen durch NKS ausgebaut, Fg-Zahlen VRS 2018
Inger	Inger	2	96	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Donrath	Hollenberg	4	89	✓	4	Verlegung, 2 Kanten B507 nördlich K37, Anbindung Gymnasium, RSK/Straßen.NRW
Donrath	Mitte	2	82	✓	4	Ausbau 2021 von Straßen.NRW
Hausen	Kreuznaaf	2	82	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Agger	Naafshäuschen	2	67	✓	✓/4	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Ausbauprogramm 2021/22
Honrath	Lindener Str.	2	57	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Honrath	Frackenhöller Str.	2	47	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Wiehlpütz	Wiehlpütz	2	36	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Agger	Aggerhütte	2	30	✓	✓/4	FR Overath ausgebaut, FR Siegburg Ausbauprogramm 2021/22
Wahlscheid	Stolzenbach	2	30	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Höffen	Höffen	2	26	✗	4	Ausbauprogramm 2021/22
Ellhausen	Kreuzhäuschen	2	25	✓	4	Zuständigkeit RSK/Lohmar
Heppenberg	Heppenberg	2	25	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Agger	Grünagerstr.	2	23	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Scheid	Scheid (Lohmar)	2	22	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Höffen	Aiselsfeld	2	21	✗	4	Ausbauprogramm 2021/22
Oberstehöhe	Goldene Ecke	2	20	✗	4	Zuständigkeit RSK
Hausen	Hausen	2	18	✗	4	Zuständigkeit RSK
Honrath	Eigen	2	17	✓	4	FR Dahlhaus in Lohmar, FR Lohmar in Rösrath, lt. Lohmar = Straßen.NRW
Scheiderhöhe	Bacherhof	2	16	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Birk	Fernsehturm	1	15	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Donrath	Meigermühle	2	15	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Heppenberg	Altenrath Abzw.	2	11	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Muchensiefen	Oberscheid (Lohmar)	2	11	✓	4	Ausbauprogramm 2021/22
Ellhausen	Halberg Kapelle	2	10	✓	4	Zuständigkeit RSK
Oberstehöhe	Holl	2	10	✗	4	Zuständigkeit RSK
Honrath	Schlehecken	2	9	✓	4	FR Dahlhaus in Lohmar, FR Lohmar in Rösrath, lt. Lohmar = Straßen.NRW
Scheid	Stumpf	4	9	✓	4	Querung verbessern, nach Ausbau können 2 Kanten an der K49 entfallen, RSK/Straßen.NRW
Scheid	Weilerhohn	2	8	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Birk	Winkel Abzw.	2	7	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW, Gebiet Neunkirchen-Seelscheid
Muchensiefen	Muchensiefen	2	7	✓	4	Querung verbessern, Zuständigkeit Straßen.NRW
Höffen	Mailahn	2	6	✗	4	Zuständigkeit RSK
Birk	Fischburg	2	6	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Hausen	Weeg (Lohmar)	2	4	✗	4	Zuständigkeit RSK

Oberstehöhe	Kern	2	4	x	4	Ausbauprogramm 2021/22
Oberstehöhe	Oberstehöhe	2	4	x	4	Zuständigkeit RSK
Hausen	Hausdorp	2	3	x	4	Zuständigkeit RSK
Geber	Gebermühle	2	1	✓	4	Zuständigkeit Straßen.NRW
Birk	Bürgerzentrum	1	141	x	5	kein Ausbau wegen Verlegung GGS Birk
Lohmar	Jabachhalle	1	122	x	5	gemeinsame Planung mit Schulzentrum, Wendemöglichkeit mit einer Halteposition erhalten
Dahlhaus	Dahlhaus	2	103	✓	5	Ausbauposition abhängig von zukünftiger Führung Linie 558, ggf. Straßen.nrw
Inger	Zum Friedenskreuz	2	72	✓	5	Lage/Notwendigkeit im Zusammenhang mit Ausbau der Haltestelle Inger prüfen
Lohmar	Märkte	1	66	✓	5	Endhaltestelle, Ausbaubedarf nicht definiert (ggf. mittelfristig Weiterführung von Linien)
Geber	Geber	2	62	✓	5	ggf. Verlegung aus dem Ort an die Kreisstraße (inkl. Zuwegung)
Weegen	Eichen	1	49	x	5	entfällt nach barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Weegen
Salgert	Salgert	2	31	✓	5	entfällt bei möglicher Verlegung der Haltestelle Geber (s.o.)
Lohmar	An den Steinen	1	27	x	5	nur Schulfahrten
Lohmar	Zur Jabachbrücke	1	18	x	5	nur Schulfahrten
Grimberg	Grimberg	1	10	x	5	nur Schulfahrten
Ellhausen	Kindergarten	2	8	x	5	nur Schulfahrten
Scheid	Wickuhl	1	5	x	5	nur Schulfahrten, Zuständigkeit RSK
Hausen	Bönnenbergstr.	2	4	x	5	Lage prüfen, ggf. Vereinigung mit Steinhauerhäuschen, Zuständigkeit RSK
Albach	Ort	1	4	x	5	nur Schulfahrten, entfällt nach barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Albach
Hausen	Steinhauerhäuschen	1	4	x	5	nur Schulfahrten, ggf. Vereinigung mit Bönnenbergstr.
Scheid	Kleinhecken	2	4	x	5	nur Schulfahrten, FR Oberschönrath Zuständigkeit Rösrath
Naaferberg	Naaferberg	2	3	x	5	nur Schulfahrten
Scheiderhöhe	Klasberg	1	3	x	5	nur Schulfahrten, langfristiger Bedarf offen
Scheid	Heiden	2	3	x	5	nur Schulfahrten
Muchensiefen	Oberschönrath	2	2	x	5	nur Schulfahrten, je eine Hast. Lohmar bzw. Rösrath, Fahrgäste nur in SV Rösrath
Scheiderhöhe	Kellershohn	1	1	x	5	nur Schulfahrten, langfristiger Bedarf offen
Scheid	Birken	2	0	x	5	nur Schulfahrten
Scheid	Birken 2	2	0	x	5	nur Schulfahrten, soll mittelfristig entfallen
Honrath	Schiefelbusch	1	0	x	5	nur Schulfahrten
Honrath	Broich	1	0	x	5	nur Schulfahrten
Muchensiefen	Fußheide	1	0	x	5	nur Schulfahrten, Zuständigkeit Rösrath
Muchensiefen	Knipscherhof	1	0	x	5	nur Schulfahrten

Stadt Meckenheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Meckenheim	Industriepark Bf	1	1.142	✓	✓	neue taktile Elemente und Querungen in Planung
Meckenheim	Neuer Markt	2	542	✓	✓	
Meckenheim	Le-Mée-Platz	2	510	✓	✓	keine ausreichenden Durchgangsbreiten, neue taktile Elemente und Querungen in Planung
Meckenheim	Rathaus	2	342	✓	✓	
Merl	Merl Schleife	1	331	✓	✓	
Meckenheim	Kirche	1	240	✓	✓	Gegenstück zu Seniorenhaus, Fg. ohne Linie 848
Meckenheim	Breslauer Str.	2	175	✓	✓	
Merl	Godesberger Str.	2	165	✓	✓	
Meckenheim	Wachtbergstr.	2	132	✓	✓	
Meckenheim	Sportzentrum	2	96	✓	✓	
Meckenheim	Hauptstr.	1	68	✓	✓	Gegenstück zu Wormersdorfer Str., Fg. ohne Linie 848
Meckenheim	Wormersdorfer Str.	1	43	✓	✓	Gegenstück zu Hauptstr., Fg. ohne Linie 848
Merl	Sängerhof	2	2	✓	✓	
Meckenheim	Bahnhofstr.	1	2	✗	✓	FR Rheinbach nur Schulfahrten, FR Meckenheim außer Betrieb (nicht ausgebaut)
Meckenheim	Bahnhof	1	1.557	✓	1	Planungen noch nicht begonnen, Vergrößerung erforderlich, Fg. ohne Linie 848
Meckenheim	Schulzentrum	2	517	✓	1	im Ausbauprogramm Meckenheim
Merl	Zypressenweg	2	486	✓	✓/1	im Ausbauprogramm Meckenheim
Meckenheim	Am Kölnkreuz	2	420	✓	1	im Ausbauprogramm Meckenheim
Meckenheim	Adendorfer Str.	2	271	✓	1	im Ausbauprogramm Meckenheim
Lüftelberg	Ort	1	226	✓	1	im Ausbauprogramm Meckenheim, Schleife, 2 Fahrbahnrandhast. ergänzen
Merl	Grenzstr.	2	209	✓	1	im Ausbauprogramm Meckenheim
Meckenheim	Seniorenhaus	1	195	✓	1	im Ausbauprogramm Meckenheim, Gegenstück zu Kirche, Fg. ohne Linie 848
Mitte	Schützenstr.	1	56	✗	2	im Ausbauprogramm Meckenheim, Haltestelle für Grundschulverkehr
Altendorf	Schule	2	198	✓	3	im Ausbauprogramm Meckenheim, Fg. ohne Linie 849
Merl	Nußstr.	2	174	✓	3	im Ausbauprogramm Meckenheim
Meckenheim	Heerstr.	2	139	✓	3	im Ausbauprogramm Meckenheim
Ersdorf	Kirche	2	77	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim, Fg. ohne Linie 849
Ersdorf	Mitte	2	69	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim, Fg. ohne Linie 849
Meckenheim	Giermaarstr.	2	57	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim
Lüftelberg	Heidestr.	2	53	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim, ggf. noch eine weitere Haltestelle ca. 500 m westlich
Merl	Bundeskriminalamt	2	29	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim
Lüftelberg	Am Hambuch	3	23	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim, Verschiebung prüfen
Lüftelberg	Gartenstr.	2	23	✗	5	im Ausbauprogramm Meckenheim, nur Schulfahrten und TaxiBus
Lüftelberg	Kottenforststr.	2	18	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim
Lüftelberg	Feldstr.	2	4	✓	4	im Ausbauprogramm Meckenheim
Lüftelberg	Buschstr.	2	1	✗	4	im Ausbauprogramm Meckenheim

Gemeinde Much

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Much	Schulzentrum	1	409	✗	✓	
Eigen	Eigen	2	14	✓	✓	Hochbord vorhanden
Much	Krahm	2	58	✓	✓	
Marienfeld	Kirche	2	72	✓	✓	Hochbord vorhanden
Much	Rathaus	2	713	✓	✓/1	Ausbau und Mobilstation geplant, Fg. ohne Linie 319
Much	Gippenstein	2	63	✓	2	Haltestelle Schnellbus Much-Overath, Entwicklung Wohngebiet
Bövingen	Gewerbegebiet	2	43	✓	2	Schnellbushaltestelle und Mobilstation, Verlegung geplant
Much	Schwimmbad	2	42	✓	2	Situation unbefriedigend, bevorzugter Ausbau, Planung gemeinsam mit H „Wahnbachtalstr.“
Much	Wahnbachtalstr.	2	102	✓	3	Planung Gesamtsituation gemeinsam mit Haltestelle „Schwimmbad“
Kreuzkapelle	Kreuzkapelle	2	97	✓	4	
Kranüchel	Kranüchel	2	77	✓	4	
Loßkittel	Loßkittel	2	52	✓	4	
Sommerhausen	Herrenteich	2	42	✓	4	
Bövingen	Bövingen	2	34	✓	4	
Wohlfahrt	Wohlfahrt	2	33	✓	4	
Scheid	Scheid	2	27	✓	4	SB56
Hetzenholz	Abzw.	2	19	✓	4	
Leverath	Leverath	2	18	✓	4	
Hevinghausen	Hevinghausen	2	12	✓	4	Verlegung prüfen, unter Einbeziehung der Schulbushaltestelle Neuenhaus Abzw.
Marienfeld	Abzw.	2	12	✓	4	Platzverhältnisse überprüfen
Much	Kirche	2	12	✓	4	Fg. ohne Linie 319
Feld	Feld	2	7	✓	4	
Markelsbach	Markelsbach	2	7	✓	4	SB56
Wersch	Wersch	2	6	✓	4	
Siefen	Abzw.	2	6	✓	4	
Bennrath	Bennrath	2	4	✓	4	
Amtsknechtswahn	Amtsknechtswahn	2	4	✓	4	
Pillenhof	Pillenhof	2	2	✓	4	SB56
Neverdorf	Neverdorf	2	24	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Eckhausen	Eckhausen	2	14	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Gerlinghausen	Abzw.	4	11	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Senschenhöhe	Schenschenhöhe	2	10	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Oberhausen	Abzw.	2	3	✓	5	keine Zuwegung vorhanden
Köbach	Abzw.	2	2	✓	5	kein Platz zum Ausbau vorhanden
Gerlinghausen	Gerlinghausen	2	2	✗	5	nur Schulfahrten
Gibbinghausen	Gibbinghausen	2	2	✗	5	nur Schulfahrten
Bitzen	Bitzen	2	1	✓	5	SB56, keine Zuwegung vorhanden

Heinenbusch	Abzw.	2		x	5	nur Schulfahrten
Herchenrath	Herchenrath	2		x	5	nur Schulfahrten
Hillesheim	Hillesheim	2		x	5	nur Schulfahrten
Tillinghausen	Abzw.	2		x	5	nur Schulfahrten, 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
Mariensfeld	Haus Mariensfeld	1		✓	5	
Weißportz	Weißportz	2		✓	5	

Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Neunkirchen	Antoniusplatz	2	846	✓	✓	ZOB, mit DFI
Neunkirchen	Dahlerhof	2	576	✓	✓	
Neunkirchen	Kirche	2	285	✓	✓	Taktile Ausstattung unvollständig, Bucht für spaltfreies Anfahren zu kurz
Seelscheid	Oberste Zeith	2	137	✓	✓	Taktile Ausstattung unvollständig, Bucht für spaltfreies Anfahren zu kurz
Seelscheid	Unterste Zeith	2	39	✓	✓	Taktile Ausstattung unvollständig, Bucht für spaltfreies Anfahren zu kurz
Heister	Heister	2	13	✓	✓	Taktile Ausstattung unvollständig, Bucht für spaltfreies Anfahren zu kurz
Seelscheid	Post	4	491	✓	1	Taktile Ausst. uvs., Bucht für spaltfreies Anfahren zu kurz, DFI, eine Kante nicht ausgebaut
Pohlhausen	Pohlhausen	1	246	✓	1	neue SB-Haltestelle an B 56, Ausbau 2022 Strassen.nrw, 3 Kante noch offen
Seelscheid	Leienkreuz	2	124	✓	2	SB, Zuständigkeit Straßen.nrw, Abstimmung erforderlich, Ausbau in 2022 möglich
Hochhausen	Hochhausen	2	112	✓	2	Schnellbushaltestelle, Ausbau in 2020
Birkenfeld	Birkenfeld	2	86	✓	2	großer Einzugsbereich, Ausbau in 2020
Oberheister	Oberheister	2	53	✓	2	SB, Zuständigkeit Straßen.nrw, Wegeverbindung zum GG Bitzen ergänzen
Neunkirchen	Rathaus	2		✓	2	neu ab 8/2021, zentrale Lage
Wolperath	Mitte	2	124	✓	3	Förderantrag gestellt, Ausbau in 2021
Wolperath	Wiescheider Str.	2	101	✓	3	Förderantrag gestellt, Ausbau in 2021
Nackhausen	Nackhausen	2	55	✓	4	8/2021 Verlegung in den Ort (zur ehem. Hast. Vossbitze)
Remschoß	Remschoß	2	51	✓	4	Zuständigkeit Straßen.nrw
Eisheid	Abzw.	2	44	✓	4	
Neunkirchen	Ingersau	4	40	✓	4	Umstieg Schülerspezialverkehr
Herkenrath	Abzw.	2	21	✓	4	
Oberdorst	Oberdorst	2	16	✓	4	8/2021 Verlegung in den Ort (zur ehem. Hast Frauenstr.)
Brackemich	Brackemich	2	15	✓	4	
Winkel	Abzw.	2	13	✓	4	Gegenrichtung liegt auf Gebiet der Stadt Lohmar
Neunkirchen	Franziskushaus	2	6	✓	4	Ausbau in Zusammenhang mit Wolperather Weg
Wolperath	Wolperather Weg	1	12	✓	5	nur eine Richtung, ggf. auflösen
Seelscheid	Gutmühle	2	0	✗	5	keine barrierefreie Zuwegung
Seelscheid	Steinermühle	2	0	✗	5	nur Schulverkehr
Neunkirchen	Waldstr.	2		✓	5	neu ab 8/2021
Niederwennersch.	Ortsbitze	2		✓	5	neu ab 8/2021
Niederwennersch.	Gitzental	2		✓	5	neu ab 8/2021
Oberwennerscheid	Oberwennerscheid	2		✓	5	neu ab 8/2021
Hausermühle	Hausermühle	2		✓	5	
Seelscheid	Hausermühler Str.	2	0	✓	5	
Seelscheid	Germanenstr.	2		✓	5	neu ab 8/2021
Seelscheid	Franziskusschule	2	1	✓	5	
Seelscheid	Grundschule	2	0	✓	5	Wendeschleife, taktile Streifen schulseitig
Seelscheid	Am Dreieck	2		✓	5	neu ab 8/2021

Seelscheid	Altenheim	2	0	✓	5	
Seelscheid	Ev. Friedhof	2		✓	5	neu ab 8/2021
Seelscheid	Zum Acker	2		✓	5	neu ab 8/2021
Seelscheid	Am Küppershof	2		✓	5	neu ab 8/2021
Eich	Eich	2		✓	5	neu ab 8/2021

Stadt Niederkassel

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Mondorf	Realschule	3	1.522	✓	✓	
Lülsdorf	Kirche	2	1.460	✓	✓	
Ranzel	Schule	2	1.388	✓	✓	
Mondorf	Ahrstr.	2	716	✓	✓	
Rheidt	Nord	2	714	✓	✓	
Rheidt	An der Enggasse	2	615	✓	✓	
Lülsdorf	Hallenbad	2	604	✓	✓	
Mondorf	Beckergasse	2	561	✓	✓	
Mondorf	Rosenthalstr.	2	545	✓	✓	
Rheidt	Pastor-Ibach-Straße	2	531	✓	✓	
Rheidt	Unterführung	2	523	✓	✓	
Rheidt	Markt	2	463	✓	✓	
Lülsdorf	Uhlandstr.	2	441	✓	✓	
Niederkassel	Bergstr.	2	421	✓	✓	
Ranzel	Sonnenberger Weg	2	396	✓	✓	
Niederkassel	Rathausplatz	1	395	✓	✓	
Niederkassel	Ev. Kirche	1	366	✓	✓	
Lülsdorf	Stahlenstr.	1	351	✓	✓	
Niederkassel	Waldstr.	2	318	✓	✓	
Ranzel	Kirche	2	281	✓	✓	
Mondorf	Provinzialstr.	2	271	✓	✓	
Mondorf	Pastor-Breuer-Str.	2	234	✓	✓	
Rheidt	Bahnhofstr.	2	221	✓	✓	
Uckendorf	Schäferstraße	2	217	✓	✓	
Rheidt	Südstr.	2	207	✓	✓	
Niederkassel	Sportplatz	2	130	✓	✓	
Uckendorf	Niederkasseler Str.	2	124	✓	✓	
Lülsdorf	Ludwigsplatz	2	84	✓	✓	
Ranzel	Schulstraße	2	54	✓	✓	
Niederkassel	Kölner Str.	1	51	✓	✓	
Stockem	Stockem	2	33	✓	✓	
Lülsdorf	Schulzentrum	4	825	✓	1	Ausbauprogramm der Stadt, soll verschoben werden, zunächst Provisorium
Niederkassel	Spicher Str.	2	700	✓	1	Ausbauprogramm der Stadt
Lülsdorf	Nord	2	49	✓	4	Ausbauprogramm RSK
Ranzel	Weilerhof	2	10	✓	4	

Stadt Rheinbach

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Rheinbach	Bahnhof	1	852	✓	✓	Fg. ohne Linien 840/849
Rheinbach	Gymnasiumstr.	2	281	✓	✓	In Umsetzung, Ausbau abgeschlossen Sommer 2021
Flerzheim	Mitte	2	209	✓	✓	In Umsetzung, Ausbau abgeschlossen Sommer 2021
Merzbach	Ort	2	92	✓	✓	In Umsetzung, Ausbau abgeschlossen Sommer 2021
Niederdreies	Niederdreies	2	40	✓	✓	In Umsetzung, Ausbau abgeschlossen Sommer 2021
Irlenbusch	Irlenbusch	2	34	✓	✓	
Rheinbach	Glasfachschule/Stadthalle	1		✗	✓	nur Schulverkehr
Oberdreies	Hof Schurz	2	0	✓	✓	Nur Hochbord
Neukirchen	Neukirchen	2	38	✓	✓	Nur Hochbord
Rheinbach	Römerkanal	1		✓	✓	Stadhüpfthaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Schulzentrum	3	633	✓	1	Fg. ohne Linie 840, Ausbau 2021/2022 (Finanzierungsantrag gestellt),
Rheinbach	Voigtstor	2	225	✓	1	Fg. ohne Linie 849, Ausbau in 2022/2023 im Zuge Straßenbaumaßnahme
Rheinbach	Hauptstraße	1	167	✓	1	Gegenstück zu Grabenstr., Zusammenlegung mit Wilhelmsplatz prüfen, Fg. ohne Linie 849
Rheinbach	Grabenstraße	1	123	✓	1	Gegenstück zu Hauptstr. Zusammenlegung mit Wilhelmsplatz prüfen, Fg. ohne Linie 849
Rheinbach	Wilhelmsplatz	2	104	✓	1	Fg. ohne Linie 840, Ausbau in 2022/2023 im Zuge Straßenbaumaßnahme
Wormersdorf	Kirche	2	107	✓	2	Zentrale Haltestelle in Wormersdorf, Fg. ohne Linie 849
Ramershoven	Ort	2	46	✓	2	Zentrale Haltestelle in Ramershoven
Hilberath	Hilberath	2	8	✓	2	zentrale Hast. im Ort, Verknüpfungspunkt VRM, Fg. ohne VRM-Linien
Todenfeld	Todenfeld	2	6	✓	2	zentrale Hast. im Ort, Rückbau Busbucht, Fg. ohne Linie 840
Flerzheim	Kloster	2	152	✓	3	
Oberdreies	Ort	2	126	✓	3	Ausbau 2021/2022 (Finanzierungsantrag gestellt), neue Lage am östl. Ortsende, Querung
Rheinbach	Bf/Keramikerstr	2	109	✓	3	Ausbau in Verbindung mit Umbau der Bahnhofes zur Mobilstation in 2022
Wormersdorf	Schützenplatz	2	107	✓	3	Fg. ohne Linie 849
Wormersdorf	Kannenbäckerstr.	2	103	✓	3	Fg. ohne Linie 849
Kurtenberg	Kurtenberg	2	16	✓	3	
Wormersdorf	Kantenberg	2	81	✓	4	Fg. ohne Linie 849
Queckenberg	Queckenberg	1	62	✓	4	
Rheinbach	Koblenzer Str.	2	60	✓	4	Fg. ohne Linie 849
Rheinbach	Hochschule/Ärztehaus	2	47	✓	4	
Loch	Loch	2	40	✓	4	
Rheinbach	Breslauer Straße	2	28	✓	4	Fg. ohne Linie 840
Rheinbach	Industriestraße	2	25	✓	4	
Peppenhoven	Peppenhoven	2	19	✓	4	
Rheinbach	Am neuen Wasserwerk	1	10	✓	4	Fahrtrichtung Rheinbach fehlt
Queckenberg	Sürst-Hardt	2	9	✓	4	
Rheinbach	Monte Mare	1	7	✓	4	
Rheinbach	Waldwinkel	2	5	✓	4	Fg. ohne Linie 840

Rheinbach	Sürster Weg	2	5	✓	4	Fg. ohne Linie 840
Rheinbach	Gut Waldau	2	4	✓	4	
Rheinbach	Ölmühlenweg	2	3	✓	4	Fg. ohne Linie 840
Rheinbach	Münstereifelerstraße	2	1	✓	4	
Oberdrees	Gewerbepark	2	0	✓	4	
Rheinbach	Himmeroder Wall	2	487	✗	5	nur Schülerfahrten, Fg. ohne Linie 840
Rheinbach	Schumannstraße	1	31	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Schweitzerstraße	1	23	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Lurheck	1	17	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Beethovenstraße	1	9	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Fliederstraße	1	9	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Bachstraße	1	8	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Meckenheimer Str.	2	7	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Ärztelhaus	2	5	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	In dem Busch	1	5	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Rosenstraße	1	5	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Tulpenweg	1	5	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Queckenberg	Winterburg	2	4	✓	5	kein Ausbau, da kein Zugang möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Rheinbach	Berliner Straße	1	4	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Rathaus	1	3	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Regerstraße	1	3	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Dederichsgraben	1	2	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Gerbergasse	1	2	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Burgacker	1	1	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Schützenhalle	1	1	✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Neukirchen	Berscheid	2	1	✓	5	kein Zugang zur Haltestelle möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Rheinbach	Obstversuchsanlage	2	1	✗	5	nur Schulfahrten
Rheinbach	Gnadenkirche	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Weberstraße	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Brahmsstr.	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Weimarer Str.	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Stifterweg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Uhlandweg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Lönsweg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Waldfriedhof	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Mittelweg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Burg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Märkte	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Koenenweg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Spickermannweg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Ebererschenweg	1		✓	5	Stadhüpfhaltestelle (Kleinbus)

Rheinbach	Sassestr.	1		✓	5	Stadthüpfershaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Kolpingstr.	1		✓	5	Stadthüpfershaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Sonnenscheinstr.	1		✓	5	Stadthüpfershaltestelle (Kleinbus)
Rheinbach	Lidl-Markt	1		✓	5	Stadthüpfershaltestelle (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	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Ruppichteroth	Denkmal	2	384	✓	✓	Hochbord + Leitstreifen
Ruppichteroth	Post	2	357	✓	✓	
Schönenberg	Mitte	2	208	✓	1	zentrale Haltestelle in Schönenberg
Bröleck	Bröleck	2	109	✓	2	Seniorenheim, Verschieben an die B478
Winterscheid	Kirche	2	176	✓	3	
Ahe	Ahe	2	95	✓	4	
Oeleroth	Oeleroth	2	83	✓	✓/4	Richtung Waldbröl bereits ausgebaut
Winterscheid	Weiher	2	65	✓	4	
Schönenberg	Brunnenweg	2	57	✓	4	
Büchel	Büchel	2	53	✓	4	
Schreckenberg	Ort	2	46	✓	4	
Ruppichteroth	Hallenbad	2	46	✓	4	
Hatterscheid	Ort	2	34	✓	4	
Hänscheid	Hänscheid	2	29	✓	4	
Harth	Harth	2	22	✓	4	
Herrenbröl	Herrenbröl	2	21	✓	4	
Haus Tanneck	Haus Tanneck	2	12	✓	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Beiert	Abzw.	2	10	✓	4	
Holenfeld	Abzw.	2	10	✓	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Hatterscheid	Abzw.	2	6	✓	4	
Kuchem	Kuchem	2	5	✓	4	
Schreckenberg	Abzw.	2	3	✓	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Berg	Abzw.	2	2	✓	4	
Winterscheid	Pfaffensteg Abzw.	2	2	✓	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Bechlingen	Bechlingen	2	1	✓	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Holenfeld	Kreuzung Schneppe	2	1	✓	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Herrnstein	Herrnstein	2	0	✓	4	
Schmitzdörfgen	Abzw.	2	0	✓	✓/4	Richtung Hennef bereits ausgebaut
Litterscheid	Litterscheid	2	31	✗	5	nur Schulfahrten
Fußhollen	Fußhollen	2	12	✗	5	nur Schulfahrten
Stockum	Abzw.	2	0	✗	5	nur Schulfahrten

Stadt Sankt Augustin

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Sankt Augustin	Zentrum	3	2.406	✓	✓	
Menden	Mittelstr.	2	1.512	✓	✓	
Birlinghoven	Pleystalstr.	2	706	✓	✓	
Hangelar	Ost	2	566	✓	✓	Fahrgastzahlen 635/636 Stand 2016
Menden	Haas	2	563	✓	✓	
Meindorf	Schule	2	561	✓	✓	
Buisdorf	Buisdorf	2	544	✓	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen, wenn möglich Leitsystem bis zur Querungshilfe, Bucht zu kurz
Buisdorf	Ringstr.	2	529	✓	✓	
Niederpleis	Eibenweg, Wohnpark	2	493	✓	✓	
Niederpleis	Am Engelsgraben	2	348	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Menden	Post	2	278	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Pleystalstr.	2	258	✓	✓	
Niederpleis	Lochnerstr.	2	204	✓	✓	
Niederpleis	Wohnpark	2	197	✓	✓	
Buisdorf	Brückenstr.	2	167	✓	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen
Menden	Im Rebhuhnfeld	2	121	✓	✓	
Sankt Augustin	Ort	2	121	✓	✓	nur Hochbord
Sankt Augustin	Grantham-Allee	2	102	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Hangelar	Lindenstr.	2	89	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante, Fahrgastzahlen 635/636 Stand 2016
Sankt Augustin	Europaring	2	87	✓	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Pleiser Dreieck	3	79	✓	✓	3. Kante für Linie 517 nicht vollständig ausgebaut
Sankt Augustin	Waldstr.	2	41	✓	✓	
Sankt Augustin	Freibad	2	26	✓	✓	nur Hochbord
Sankt Augustin	Niederberg-Kaserne	2	18	✓	✓	
Niederpleis	Campus	4	1.365	✓	✓/1	2 Kanten für 517/529 ausgebaut, 2 Kanten für 512/513 ergänzen (statt Schul-ZOB)
Menden	Markt	2	1.012	✓	1	Ausbau zurückgestellt, bis Ortsteilentwicklungskonzept vorliegt
Mülldorf	Stadtbahn	2	389	✓	✓/1	FR Menden ausgebaut, Ausbau FR Siegburg abhängig von zukünftiger Straßenführung
Niederpleis	Schulstr.	2	339	✓	1	unmittelbar südlich Freie Buschstr. verschieben (vor das Ärztehaus), Querung mit LSA
Meindorf	Siedlung	2	258	✓	✓/1	FR Menden ausgebaut, FR Bonn Ausbau 2021 (neue Lage an der L)
Sankt Augustin	Kinderkrankenhaus	2	235	✓	1	FR Zentrum in die Rathausallee verlegen, FR Troisdorf Hochbord, aber Bucht zu kurz
Birlinghoven	Schloß Birlinghoven	1	217	✓	1	Buswendeschleife, Privatgelände an Kreisstraße außerorts, Fahrgastzahlen Stand 2016
Menden	Brücke	2	214	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Rückbau Busbucht
Menden	Bahnhof	2	166	✓	2	Provisorium, Planung in Zusammenhang mit Anlage eines Gehweges in der Unterführung
Niederpleis	Bahnstr.	2	41	✓	2	Veranstaltungsstätte, vorliegende Anfragen von mobilitätseingeschränkten Bürgern
Niederberg	Im Erlengrund	2			2	neue Haltestelle, Realisierung 2021 durch Kreisstraßenbau
Sankt Augustin	Rathausallee	2			2	neue Haltestelle in Höhe Technisches Rathaus
Mülldorf	Fährstr.	2	192	✓	3	Ausbau 2021

Meindorf	Kirche	2	181	✓	3	
Sankt Augustin	Am Kreuzeck	2	166	✓	3	
Hangelar	B56	3	153	✓	3	Wegeverbindung in den Ortskern verbessern, Fahrgastzahlen 635/636 Stand 2016
Mülldorf	Gartenstr.	2	150	✓	3	Ausbau 2021
Menden	Ernststr.	2	129	✓	3	Ausbau 2021
Niederpleis	Schmerbroich	2	132	✓	3	Ausbau 2021
Menden	Kirchstr.	2	130	✓	3	Ausbau 2021
Birlinghoven	Karl-Hennecke-Str.	2	101	✓	3	
Menden	Böttgerstr.	2	97	✓	4	
Großenbusch	Hirschbergweg	2	74	✓	4	
Großenbusch	Eisenachstr.	1	70	✓	4	
Menden	Nobelstr.	2	67	✓	4	
Menden	Boschstr.	2	63	✓	4	
Mülldorf	An der Hongsburg	2	60	✓	4	
Buisdorf	Buschberg	2	48	✓	4	
Menden	Friedhof	2	47	✓	4	
Großenbusch	Weimarstr.	1	44	✓	4	
Sankt Augustin	Am Thomaskreuzchen	2	36	✓	4	
Birlinghoven	Pleistalwerk	2	32	✓	4	
Niederpleis	Langstr.	2	27	✓	4	
Hangelar	DGUV	2	25	✓	4	bei Ausbau Zusammenlegung mit Hast. Nonnenstrombergstr. prüfen
Meindorf	Wasserwerke	2	25	✓	4	Wendeplatz wird nicht weiter verfolgt
Birlinghoven	Schloßstr.	2	16	✓	4	
Birlinghoven	In der Holle	2	15	✓	4	Platzproblem
Sankt Augustin	Marienkirchstr.	2	5	✓	4	
Hangelar	Grundschule	1	157	✗	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Menden	Schulzentrum	1	114	✗	5	nur Schulfahrten
Menden	Obermenden	2	104	✓	5	Fahrweg und Haltestellen der Linien 540/640 im GG Menden prüfen und ggf. optimieren
Sankt Augustin	Grundschule Pleiser Wald	1	83	✗	5	nur Schulfahrten
Niederpleis	Sieben Bäumchen	2	77	✓	5	Zusammenlegung mit auszubauender Hast. Niederpleis Campus der Linien 512/513
Hangelar	Mitte	2	69	✗	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Großenbusch	Erfurtstr.	1	49	✓	5	kann ggfs. wegfallen, nah an Hirschbergweg
Sankt Augustin	Pauluskirchstr.	1	39	✗	5	nur Schulfahrten
Menden	Rechenzentrum	2	39	✓	5	Fahrweg und Haltestellen der Linien 540/640 im GG Menden prüfen und ggf. optimieren
Menden	Einsteinstr.	2	35	✓	5	Fahrweg und Haltestellen der Linien 540/640 im GG Menden prüfen und ggf. optimieren
Niederberg	Rheinstr.	2	31	✗	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Niederberg	Petersbergstr.	2	25	✗	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Birlinghoven	Kirche	1	22	✗	5	nur Schulfahrte
Niederberg	Im Goldwinkel	2	21	✗	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Niederberg	Löwenburgstr.	2	14	✗	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Niederberg	Jagdweg	2	13	✗	5	nur TaxiBus und Schulfahrten

Niederberg	Auf dem Niederberg	2	12	✘	✓/5	nur TaxiBus und Schulfahrten, Fahrtrichtung Hangelar ausgebaut
Menden	Otto-von-Guericke-Str.	2	11	✓	5	Fahrweg und Haltestellen der Linien 540/640 im GG Menden prüfen und ggf. optimieren
Hangelar	Möldersstr.	1	10	✘	5	nur Schulfahrten
Niederberg	Nonnenstrombergstr.	2	10	✘	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Niederberg	Moselstr.	1	2	✘	5	Schulfahrt Linie 516, kann wegfallen
Hangelar	Heckenweg	2	1	✘	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Sankt Augustin	Hammstr.	2	1	✘	5	nur TaxiBus und Schulfahrten
Sankt Augustin	Berliner Str.	2	1	✘	5	nur TaxiBus und Schulfahrten

Stadt Siegburg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Siegburg	Bahnhof	6	14.799	✓	✓	Ausstiegshaltestelle vor dem Bahnhof (Mo-Fr 6-9 Uhr) nicht ausgebaut
Siegburg	Schwimmbad	2	1.876	✓	✓	
Kaldauen	Post	2	1.363	✓	✓	
Siegburg	Kaiserstr.	2	1.099	✓	✓	erhöhter Bordstein, Zusammenlegung mit Hast. Heinrichstr. geplant
Deichhaus	Beethovenstr.	2	666	✓	✓	erhöhter Bordstein
Siegburg	Cecilienstr.	2	647	✓	✓	erhöhter Bordstein
Kaldauen	Lendersbergstr.	2	619	✓	✓	
Brückberg	Brückberg	2	453	✓	✓	erhöhter Bordstein
Siegburg	Zum Hohen Ufer	2	382	✓	✓	erhöhter Bordstein
Siegburg	Waldstr.	2	218	✓	✓	erhöhter Bordstein
Brückberg	Adolf-Kolping-Platz	2	214	✓	✓	
Stallberg	An den Höfen	2	177	✓	✓	
Heide	Derenbachstr.	2	150	✓	✓	erhöhter Bordstein
Braschoß	Hochhausener Weg	2	144	✓	✓	
Wolsdorf	Seidenbergstr.	1	126	✓	✓	
Braschoß	Bitzerweg	2	109	✓	✓	
Brückberg	An der Schlade	2	56	✓	✓	erhöhter Bordstein, Leitstreifen
Siegburg	Gartenstr.	2	37	✓	✓	
Schneffelrath	Schneffelrath	1	12	✓	✓	
Siegburg	Volkshochschule	2	1.602	✓	1	Zusammenlegung mit Hast. Kaiserstr., in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Holzgasse	2	1.330	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Stallberg	Kirche	4	1.191	✓	✓/1	Kante in der Barbarastraße noch nicht ausgebaut, Ausbau bei Straßensanierung,
Siegburg	Rhein-Sieg-Forum	2	1.123	✓	✓/1	Fahrtrichtung Bahnhof erhöhter Bordstein
Kaldauen	Münchshecke	2	507	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Deichhaus	Wilhelm-Ostwald-Str.	2	488	✓	✓/1	Fahrtrichtung Bahnhof verschieben, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Deichhaus	Am Turm	2	446	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Brückberg	Kaserne	2	362	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Kaldauen	Waldfriedhof	2	391	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Ernststr.	2	319	✓	1	Nahversorgungszentrum, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Heide	Franzhäuschen	3	295	✓	1	2 Kanten auf Gebiet der Stadt Lohmar, Ausbau Kante Siegburg im Rahmen 4. BA
Kaldauen	Mühlenhofweg	2	270	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Nordfriedhof	3	245	✓	✓/1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024, 3. Steig nicht ausbauen
Schreck	Schreck	2	223	✓	1	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Siegburg	Aulgasse	2	210	✓	1	Zählung RSK 2020, bei Ausbau ggf. nach Süden zur Kreuzung verschieben
Siegburg	Feuerwache	1	106	✓	2	Schnellbushaltestelle, zweite Richtung nachrüsten, in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Kaldauen	Seligenthal	2	102	✓	2	baulich schwierig (Platzverhältnisse), in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Zange	Zange	2	72	✓	2	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024

Stallberg	Jägerstr.	2	191	✓	3	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Deichhaus	Hans Alfred Keller-Schule	2	124	✓	3	
Wolsdorf	Jakobstr.	1	84	✓	4	
Braschoß	Brunnenweg	2	77	✓	4	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Wolsdorf	Marienhofstr.	2	71	✓	✓/4	Ausgebaut in Fahrtrichtung Wolsdorf
Brückberg	Gneisenastr.	1	60	✓	4	
Stallberg	Deutzer-Hof-Str.	2	48	✓	4	
Brückberg	Blücherstr.	1	34	✓	4	in Ausbauprogramm der Stadt 2020-2024
Stallberg	Am Pfahlweiher	1	54	✓	5	kann bei Linienwegvereinheitlichung Linie 510 entfallen
Zange	Gewerbegebiet	1	39	✓	5	
Siegburg	Am Brungshof	1	32	✓	5	
Siegburg	Bernhardstr.	1	27	✓	5	
Siegburg	Adalbert-Stifter-Str.	1	26	✓	5	
Siegburg	Bambergstr.	1	21	✓	5	
Zange	Bismarckstr.	1	19	✓	5	
Siegburg	Steinbahn	1	14	✓	5	
Zange	Lindenstr.	1	13	✓	5	
Zange	Breslauer Str.	1	13	✓	5	
Siegburg	Alte Poststr.	1	10	✓	5	
Siegburg	Industriestr.	2	6	✓	5	
Siegburg	Waldstr./Sportplatz	1	4	✓	5	
Siegburg	Johannesstr.	1	4	✓	5	
Siegburg	Wilhelmstr.	1	3	✓	5	
Siegburg	Schulzentrum Neuenhof	2		✗	5	nur Schulfahrten: Verschiebung und Einrichtung für den Regelverkehr prüfen

Gemeinde Swisttal

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Heimerzheim	Fronhof	1	775	✓	✓	
Buschhoven	Quesnoy-Platz	3	215	✓	✓	Kante für Kleinbus wird nicht ausgebaut
Morenhoven	Mitte	2	139	✓	✓	
Heimerzheim	Schule	2	361	✓	1	
Buschhoven	Mitte	2	271	✓	1	2. BA, Ausbau in Ri Bonn zurückgestellt wg. Baumaßnahme (ehem. Edeka)
Miel	Ort	2	211	✓	1	Rendezvous Haltestelle, 2. BA
Buschhoven	Am Fienacker	2	173	✓	2	seit 09/2015, Lebensmitteldiscounter und Gemeinschaftssportanlage
Odendorf	Bahnhof	1	123	✓	2	P&R-Anlage, Umgestaltung beabsichtigt, B-Plan liegt vor, Seniorenwohnanlage
Heimerzheim	Altes Kloster	2	59	✓	2	seit 12/2015, zentrale innerörtliche Lage, 2. BA
Heimerzheim	Heckenweg	1	30	✓	2	Seniorenwohnanlage
Ollheim	Ollheim	2	141	✓	3	
Buschhoven	Abzweig	2	128	✓	3	
Straßfeld	Straßfeld	2	113	✓	3	
Heimerzheim	Mühlenberg	2	108	✓	3	
Heimerzheim	Friedhof	2	106	✓	3	
Heimerzheim	Schillerstr.	2	87	✓	3	
Morenhoven	Siedlung	2	69	✓	3	erwartet wird höhere Nachfrage durch neues Wohngebiet auf dem ehem. Sportplatz
Heimerzheim	Gewerbegebiet	2	64	✓	4	
Dünstekoven	Waldstr.	2	59	✓	4	
Heimerzheim	Dornbuschweg	2	57	✓	4	
Heimerzheim	Bundespolizei	2	48	✓	4	
Heimerzheim	An den Märkten	2	26	✓	4	
Heimerzheim	Euskirchener Str.	2	20	✓	4	
Dünstekoven	Capellenstr.	2	18	✓	4	
Heimerzheim	Kölner Str.	2	6	✓	4	
Mömerzheim	Mömerzheim	2	3	✓	4	
Heimerzheim	Birkenallee	1	2	✓	4	
Morenhoven	Schleife	2	311	✓	5	(aus heutiger Sicht) überdimensionierte Umsteigeanlage
Buschhoven	Grundschule	1	133	✗	5	nur Schulfahrten
Heimerzheim	Grundschule	1	94	✗	5	nur Schulfahrten
Odendorf	Kirche	1	69	✓	5	Haltestellenbucht schulseitig, nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Ludendorf	Mitte	3	57	✓	5	nur Schulfahrten und Kleinbusbedienung
Ludendorf	Weidesheimer Str.	2	53	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Morenhoven	Hohner Weg	2	40	✓	5	nur Kleinbusbedienung, bestehendes Buskap
Odendorf	Ort	2	36	✓	5	nur Schulfahrten und Kleinbusbedienung
Miel	Kirchfeld	2	29	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Siedlung	2	26	✗	5	nur Schulfahrten

Ludendorf	Rathaus	1	26	✓	5	nur Kleinbusbedienung (Einrichtung in Gegenrichtung auf B56 nicht möglich)
Morenhoven	Friedhof	2	26	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Essig	Mitte	2	24	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Gewerbepark	2	24	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Bahnhof Nord	2	22	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Friedhof	1	21	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Am Dorfhaus	2	13	✓	5	nur Schulfahrten und Kleinbusbedienung
Odendorf	Am Rodderbach	2	12	✗	5	nur Schulfahrten
Buschhoven	Birkenweg	1	10	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Wilhelm-Tent-Str.	1	10	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Morenhoven	Vier Bänke	2	7	✓	5	Haltestelle im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Miel	Post	2	7	✓	5	nur Fahrten im Schülerverkehr (Linie 984)
Hohn	Ort	1	6	✗	5	nur Schulfahrten
Ollheim	Margaretenhof	2	5	✓	5	Haltestelle im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Essig	Kloster	2	4	✓	5	nur Kleinbusbedienung
Morenhoven	Millenberger Hof	2	3	✓	5	Haltestelle im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Heimerzheim	Parkplatz Dützhof	2	1	✓	5	Haltestelle im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Straßfeld	Dom-Escher Str.	2	1	✓	5	Haltestelle im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Odendorf	Jülicher Ring	1	1	✗	5	nur Schulfahrten
Mömerzheim	Ort	2		✓	5	nur Schulfahrten
Odendorf	Raiffeisenstr.	1		✓	5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Kindergarten	1		✓	5	nur Kleinbusbedienung

Stadt Troisdorf

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Troisdorf	Bahnhof	2	6.505	✓	✓	
Spich	Busbahnhof	2	2.194	✓	✓	
Troisdorf	Ursulaplatz	2	2.136	✓	✓	
Troisdorf	Altenforst	2	1.782	✓	✓	
Sieglar	RSVG	1	1.437	✓	✓	
Troisdorf	Wilhelmstraße	2	1.083	✓	✓	
Rotter See	Rotter See	2	1.062	✓	✓	
Sieglar	Rathausstraße	3	842	✓	✓	inkl. Teilhaltestelle Rathausstraße/Kreisel
Sieglar	Schulzentrum/Schwabenweg	2	825	✓	✓	
Troisdorf	Elsenplatz	2	786	✓	✓	
Müllekoven	Müllekoven	2	764	✓	✓	
Troisdorf	Bergeracker	2	643	✓	✓	
Bergheim	Friedhof	2	565	✓	✓	
Troisdorf	Rathaus	2	555	✓	✓	
FWH	Mendener Straße	2	495	✓	✓	
Troisdorf	Brunnenstraße	2	474	✓	✓	
Spich	Rodderstraße	3	459	✓	✓	
Spich	Grundschule	2	459	✓	✓	
Altenrath	Mitte	2	447	✓	✓	
Troisdorf	Aggerbrücke	2	442	✓	✓	
Troisdorf	Römerstraße	2	437	✓	✓	
FWH	Kirche	2	425	✓	✓	
Sieglar	Flachtenstraße/Krankenhaus	2	414	✓	✓	
Kriegsdorf	Händelstraße	2	396	✓	✓	
Spich	Asselbachstraße	2	377	✓	✓	
Rotter See	Bremer Straße	2	370	✓	✓	
Sieglar	Feuerwache	2	366	✓	✓	
Spich	Lülsdorfer Straße	3	365	✓	✓	
Eschmar	Kirche	2	361	✓	✓	
Troisdorf	Kuttgasse	2	346	✓	✓	
Oberlar	Kirche	2	325	✓	✓	
Oberlar	Landgrafenstraße	2	323	✓	✓	
Spich	Kreissparkasse	2	321	✓	✓	
Oberlar	Oberlarer Platz	2	307	✓	✓	
Kriegsdorf	Offenbachstraße	2	300	✓	✓	
Troisdorf	Im Grund	2	285	✓	✓	
Bergheim	Kirche	2	280	✓	✓	

FWH	Friedhof	2	275	✓	✓
Oberlar	Lindlaustraße	2	271	✓	✓
Eschmar	Im Kirchtal	2	269	✓	✓
Sieglar	Leostraße	2	268	✓	✓
Sieglar	Schmelzer Weg	2	259	✓	✓
Oberlar	Schützenstraße	2	238	✓	✓
Rotter See	Im Zehntfeld	2	231	✓	✓
FWH	Bahnhof	2	229	✓	✓
Sieglar	Kerpstraße	2	208	✓	✓
Altenrath	Jägerhof	2	197	✓	✓
FWH	Nahestraße	2	182	✓	✓
FWH	Hermann-Ehlers-Straße	2	164	✓	✓
Bergheim	Müllekovener Straße	2	158	✓	✓
Bergheim	Grundschule	2	150	✓	✓
Bergheim	Bergstraße/L269	2	145	✓	✓
Kriegsdorf	Akazienweg	2	144	✓	✓
Troisdorf	Tierheim	2	141	✓	✓
Junkersring	Abzweig	2	138	✓	✓
Bergheim	Breite Straße	2	137	✓	✓
Oberlar	Friedhof	2	136	✓	✓
Troisdorf	Grundschule Heerstraße	2	132	✓	✓
Spich	Belgische Allee	2	131	✓	✓
Spich	Kriegsdorfer Straße	2	129	✓	✓
Sieglar	Herderweg	2	125	✓	✓
Troisdorf	Blücherstraße	2	124	✓	✓
Sieglar	Krankenhaus	2	120	✓	✓
Kriegsdorf	Freizeitpark Haus Rott	2	112	✓	✓
Troisdorf	Geschwister-Scholl-Straße	2	112	✓	✓
Oberlar	Haberstraße	2	111	✓	✓
Troisdorf	Krankenhaus	2	109	✓	✓
Troisdorf	Stettiner Straße	2	108	✓	✓
Eschmar	Bergheimer Str.	2	107	✓	✓
Sieglar	Parkfriedhof	2	105	✓	✓
Troisdorf	Königsberger Straße	2	101	✓	✓
Troisdorf	Kunsthause Tor III	2	94	✓	✓
Troisdorf	Julius-Leber-Straße	2	89	✓	✓
Bergheim	Industriegebiet	2	72	✓	✓
Spich	Vogelsang	2	70	✓	✓
Bergheim	Fährhaus	2	66	✓	✓
Spich	Maarstraße	1	65	✓	✓
Spich	Porzer Straße	2	56	✓	✓

Spich	Brüsseler Straße	2	55	✓	✓	
Troisdorf	Waldfriedhof	2	35	✓	✓	
Altenrath	Waldsiedlung	2	32	✓	✓	
Spich	Antwerpener Straße	2	30	✓	✓	
Spich	Seniorenheim	2	28	✓	✓	
Junkersring	West	2	26	✓	✓	
Junkersring	Gewerbepark	1	21	✓	✓	
Junkersring	Heinkelstraße	2	16	✓	✓	
Spich	Langeler Ring	2	25	✓	✓	
Spich	Spichbuschstraße	1	24	✓	✓	
Spich	Kasseler Furt	2	20	✓	✓	
Spich	Illtsweg	2	18	✓	✓	
Spich	Dachsweg	2	17	✓	✓	
Spich	Biberweg	2	13	✓	✓	
Spich	Telegrafstraße	1	12	✓	✓	
Spich	Im Wiesengrund	1	10	✓	✓	
Spich	Redcarstraße	2	8	✓	✓	
Spich	Josef-Frank-Straße	1	4	✓	✓	
Spich	Langbaorghstraße	2	3	✓	✓	
Troisdorf	Mannstaedtwerke	2	40	✓	2	Baulast Straßen.NRW
Troisdorf	Aggerdeich	2	15	✓	2	Baulast Straßen.NRW
Sieglar	Schulzentrum	1	878	✗	5	Schul-ZOB, nur Schulfahrten
Troisdorf	AGGUABad	3	121	✓	✓/5	Wendeschleife ausgebaut, Gegenseite nicht, da zukünftige Linienführung unklar
Spich	Camp Spich Kreisel	2	94	✓	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard, Privatgrund
Spich	Camp Spich Casino	1	64	✓	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard, Privatgrund
Troisdorf	Friedensstr.	1	11	✗	5	nur Schulfahrten
Troisdorf	Wahner Heide Fliegenberg	2	2	✓	5	Wanderhaltestelle
Troisdorf	Grundschule Schlosstraße	2		✗	5	nur Schulfahrten

Gemeinde Wachtberg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2020	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Berkum	EKZ	1	812	✓	✓	
Pech	Huppenberg	2	527	✓	✓	Fahrgastzahlen Linie 855 Stand 2018
Berkum	Rathaus	2	424	✓	✓	Fahrtrichtung EKZ lange Kante für Halt mehrerer Busse hintereinander zu Schulbeginn
Villiprott	Burgstraße	2	277	✓	✓	Fahrgastzahlen Linie 855 Stand 2018
Ließem	Am Köllenhof	2	215	✓	✓	Fahrgastzahlen inkl. ehem. Schulbushaltestelle Marienforster Weg
Ließem	Kapelle	2	175	✓	✓	
Villip	Kirche	2	71	✓	✓	Fahrgastzahlen ohne Linie 855 (alter Linienweg)
Werthhoven	Wasserhäuschen	2	34	✓	✓	
Niederbachem	Post	2	377	✓	1	Einplanungsantrag gestellt (März 2020)
Adendorf	Kirche	2	254	✓	1	Förderantrag in Bearbeitung
Villip	Kreuzgasse	2	241	✓	1	Fahrgastzahlen Stand 2018
Fritzdorf	Mitte	2	231	✓	1	Ausbau zusammen mit Straßenerneuerung, voraussichtlich in 2021
Niederbachem	Am Hang	2	221	✓	1	Ersatz durch neue Haltestelle „In der Held“, Einplanungsantrag gestellt (März 2020)
Niederbachem	Feuerwehr	2	216	✓	1	Einplanungsantrag gestellt (März 2020)
Werthhoven	Institut	2	170	✓	2	wird von Kreisstraßenbau ausgebaut
Berkum	Seniorenpark	2	155	✓	2	in Planung (noch kein Förderantrag)
Oberbachem	Raiffeisenbank / Pastorat	2	139	✓	2	zentrale Haltestelle für Oberbachem, verschieben, Einplanungsantrag gestellt (März 2020)
Kürrighoven	Kürrighoven	2	87	✓	2	LSA nachrüsten, Einplanungsantrag gestellt (März 2020)
Fritzdorf	Eckendorfer Straße	2	29	✓	2	Ausbau zusammen mit Straßenerneuerung, voraussichtlich in 2021
Villip	Wachtbergweg	2	12	✓	2	Ausbau zusammen mit Straßenerneuerung, voraussichtlich in 2021
Holzem	Heidegartenweg	2	5	✓	2	Ausbau zusammen mit Straßenerneuerung, voraussichtlich in 2021
Villiprott	Zukunftsweg	1	4	✓	2	2. Richtung nachrüsten, ersetzt dann Hast. Im Bruch, in Planung (noch kein Förderantrag)
Niederbachem	Austraße	2	199	✓	✓/3	FR Bad Godesberg ausgebaut
Werthhoven	Mitte	2	172	✓	3	Ausbau problematisch (Platzverhältnisse)
Villip	Zwischen den Hüllen	2	166	✓	3	Fahrgastzahlen Stand 2018, Einplanungsantrag gestellt (März 2020)
Gimmersdorf	Berkumer Weg	2	133	✓	3	ggf. in den Ortskern verschieben, in Planung (noch kein Förderantrag)
Gimmersdorf	Hermesgarten	2	129	✓	3	
Oberbachem	Blankenheimer Weg	2	112	✓	3	
Pech	Seibachstraße	2	26	✓	3	Fahrgastzahl ohne Linie 855 (längerfristige Umleitung wegen Straßensperrung)
Arzdorf	Arzdorf	2	71	✓	4	
Adendorf	Drehwerk	2	62	✓	4	Fußweg zw. Wartehäuschen und Einstieg
Werthhoven	Am Nussbäumchen	2	59	✓	4	
Ließem	Siebengebirgsstraße	2	26	✓	4	
Adendorf	Burg Münchhausen	2	13	✓	4	
Villiprott	Sportplatz	2		✓	4	keine Fahrgastzahlen vorhanden (während Zählung nicht angefahren)
Berkum	Schulzentrum	2	629	✓	2	langfristige Nutzung noch offen (ggf. Ersatz durch Hast. Rathaus und Seniorenpark)
Villip	Bruch	2	58	✓	5	Fahrgastzahlen Stand 2018, nur Schulfahrten, entfällt nach Ausbau der Hast. Zukunftsweg

Berkum	Alte Molkerei	1	43	✓	5	Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe zum ZOB
Villiprott	Dorfplatz	2	41	✓	5	
Villip	Post	2	27	✓	5	
Holzem	Krahnhofstraße	2	26	✓	5	
Pech	Sportplatz	2	23	✓	5	
Züllighoven	Züllighoven	1	24	✓	5	nur Schulfahrten
Pech	Rehschneise	2	16	✓	5	
Berkum	Haus Wülfing	2	13	✓	5	Zuwegung nicht barrierefrei
Pech	Nachtigallenweg	2	8	✓	5	
Pech	Grundschule	2	6	✓	5	
Oberbachem	Rheinhöhenfriedhof	1		✗	5	nur TaxiBus

Gemeinde Windeck

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fg. NWT 2018	Bus Takt	Kat.	Hinweis
Dattenfeld	Übersetziger Str.	1	22	✓	✓	
Herchen	Bahnhof	2	386	✓	1	
Schladern	Bahnhof	3	143	✓	1	Fg. ohne OVAG
Dattenfeld	Bahnhof	2	89	✓	1	in Ausbauprogramm Linie 579
Rosbach	Bahnhof	1	82	✓	1	Fg. ohne OVAG, gestiegene Bedeutung der Haltestelle durch verbesserte Anbindung
Herchen	In der Au	2	103	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Dattenfeld	Kreuz	2	84	✓	✓/2	in Ausbauprogramm Linie 579, ausgebaut in Fahrtrichtung Eitorf
Dattenfeld	Im Ünken	2	59	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Rosbach	Rolandseck	2	51	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Stromberg	Mitte	2	47	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Rosbach	Kleehahn	2	29	✓	2	Fg. ohne OVAG, in Ausbauprogramm Linie 579
Stromberg	Auf der Rutsche	2	15	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Röcklingen	Röcklinger Brücke	2	12	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Hoppengarten	Kiefernweg	1	11	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579, Lage/Gegenrichtung prüfen
Hoppengarten	Hoppengarten	1	9	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579, Lage/Gegenrichtung prüfen
Schladern	Am Sonnenhang	2	6	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579
Rosbach	Gierzahlen Abzw.	2	5	✓	4	Fg. ohne OVAG, in Ausbauprogramm Linie 579
Hoppengarten	Eschenweg	1	3	✓	2	in Ausbauprogramm Linie 579, Lage/Gegenrichtung prüfen
Dreisel	Dreisel	2	107	✓	3	
Dattenfeld	Lütz Eck	2	65	✓	4	in Ausbauprogramm Linie 579, aus Platzgründen ggf. nur in einer Richtung möglich
Leuscheid	Markt	2	63	✓	4	Fg. ohne OVAG
Werfen	Bienenhof	2	45	✓	4	
Werfen	Mitte	2	50	✓	4	
Herchen	Siegtalstraße	2	32	✓	4	wenig Platz
Altwindeck	Altwindeck	2	29	✓	4	Ausbau zusammen mit geplanter Straßenbaumaßnahme
Alsen	Weierswiese	2	20	✓	4	
Leuscheid	Alser Weg	2	26	✓	4	
Leuscheid	Kirche	2	19	✓	4	
Leuscheid	Friedhof	2	10	✓	4	
Alsen	Alsen	2	8	✓	4	
Stromberg	Unkelmühle	2	7	✓	4	
Herchen	Siegbrücke	2	3	✓	4	
Schladern	Gierzahlen	2		✓	4	
Rommen	Rommen	2		✓	4	
Rosbach	Rüddel Abzw.	2		✗	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schulverkehr
Rosbach	Roth	2		✗	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Hurster Hof	2		✗	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr

Rosbach	Friedhof	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Halscheid	Halscheid	1		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Roth Siedlung	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Altenhof	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Hurst	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Perseifen	Perseifen	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Kohlberg	Eisenstr.	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Obernau	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Wardenbach	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Locksiefen	Locksiefen	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Distelhausen	Distelhausen	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Lindenpütz	Lindenpütz	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Saal	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Sieg	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Öttershagen	Öttershagen	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Bellingen	Abzw.	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Mauel	Mauel	2		x	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Langenberg	Langenberg	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Schladern	Präsidentenbrücke	2		✓	5	Haltestelle kann ggf. entfallen (Linie 579 hält dort nicht)
Kohlberg	Wäldchen	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Waldkrankenhaus	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr, kein Krankenhaus mehr
Silberhardt	Silberhardt	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr, Haltestelle evt. Auflassen
Kohlberg	Am Weiher	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Schule	2		x	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Mauel	Industriegebiet	2		x	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr