STADT
SANKT AUGUSTIN

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lade Sie zu der unten näher bezeichneten Sitzung ein. Die Tagesordnung ist beigefügt.

Sankt Augustin, den 11.01.2016

Mit freundlichen Grüßen

Marc Knülle
Vorsitzende/r

ges. Bürgermeister

Klaus Schumacher

10. Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses des Rates der Stadt Sankt Augustin

Sitzungsort					
kleiner Ratssaal, Markt 1, 53757 Sankt Augustin					
Datum	☒ öffentliche Sitzung	Uhrzeit	☒ nicht-öffentliche Sitzung	Uhrzeit	
26.01.2016		18:00 Uhr		anschließend	

EINLADUNG

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

1		**Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung** Seite: Berichterstatter: Vorsitzender
2		**Verpflichtung sachkundiger Bürger** Seite: Berichterstatter: Vorsitzender
3		**Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 02.12.2015** Seite: Berichterstatter: Vorsitzender
4		**Bericht über den Stand der Ausführung der in der öffentlichen Sitzung am 08.09.2015 gefassten Beschlüsse** Seite: 1 - 2 Berichterstatter: Dez IV
5	15/0217/1	**Bebauungsplan Nr. 525 'Dammstraße' Teil B - Aufstellungsbeschluss, Verlagerung der heutigen Spielfläche an der Schiffstraße** Verweisung aus 9. UPV-Sitzung - Berichterstatter: Dez. IV
6	15/0317	**Bebauungsplan Nr. 417 'Klöckner-Mannstaedt-Straße' in der Gemarkung Obermenden, Flur 6, zwischen der Langemarckstraße, der Klöckner-Mannstaedt-Straße, der Siegstraße und der Fritz-Schröder-Straße, Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB** Seite: 3 - 30 Berichterstatter/in: Dez. IV
7	15/0318	**Erlass einer Gestaltungssatzung für den Bereich 'Siedlung Klöckner-Mannstaedt-Straße'** Seite: 31 - 34 Berichterstatter/in: Dez. IV

8 16/0009 **Beteiligung der Stadt Sankt Augustin im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises**

Seite: 35 - 178 Berichterstatter/in: Dez. IV

9 16/0010 **Beteiligung der Stadt Sankt Augustin im Planfeststellungsverfahren - A59 Neubau der Anschlussstelle Maarstraße**

Seite: 179 - 180 Berichterstatter/in: Dez. IV

10 **Anträge der Fraktionen**

11 **Anfragen und Mitteilungen**

Seite: Berichterstatter/in:

11.1 Anfragen

Berichterstatter: Dez IV

11.2 Mitteilungen

Berichterstatter: Dez IV

111

Nicht öffentlicher Teil

1 **Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**

Seite: Berichterstatter: Vorsitzender

2 **Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der nicht öffentlichen Sitzung vom 02.12.2015**

Seite: Berichterstatter: Vorsitzender

3 **Anträge der Fraktionen**

4 **Anfragen und Mitteilungen**

Seite: Berichterstatter: Dez IV

4.1 Anfragen

Berichterstatter: Dez IV

4.2 Mitteilungen

Berichterstatter: Dez IV

IV

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER

Bericht über die Beschlussausführung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses

Sitzung vom 08.09.2015

Öffentlicher Teil

15/0217 **Bebauungsplan Nr. 525 'Dammstraße' Teil A und Teil B - Aufstellungsbeschluss**

Es wurde beschlussgemäß verfahren.

15/0129 **5. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Sankt Augustin für den Bereich der Gemarkung Niederpleis, Flur 8, Teile der Flurstücke 17, 20 und 9, für den Bereich der Fläche nördlich der Baulücke an der Langstraße, 1. Beratung der während der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden eingegangenen Stellungnahmen, 2. Beschluss der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes**

Es wurde beschlussgemäß verfahren.

15/0130 **Bebauungsplan Nr. 629 'An der Langstraße', für den unbebauten Bereich auf der nördlichen Seite der Langstraße, Flur 8, Flurstücke 10, 17, 18, 19, 20 und teilweise Flurstück 9, 1. Beschluss des Städtebaulichen Vertrages, 2. Beratung der während der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden eingegangenen Stellungnahmen, 3. Satzungsbeschluss**

Es wurde beschlussgemäß verfahren.

15/0201 **Bebauungsplan Nr. 606/1 'Am Pleiser Acker',2. Änderung, für das Gebiet der Gemarkung Niederpleis, östlich der Straße Am Engelsgraben, südlich der Lochner Straße, nördlich der Mülldorfer Straße, für die Wohnbaufläche an der Rethelstraße, 1. Beratung der während der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden eingegangenen Stellungnahmen, 2. Satzungsbeschluss**

Es wurde beschlussgemäß verfahren.

15/0218 **Bebauungsplan Nr. 805 'Gänsepütz' 4. Änderung - Aufstellungsbeschluss**

Es wurde beschlussgemäß verfahren.

15/0242 **Ampelsteuerungen Kreuzung Bonner Straße / Arnold-Janssen-Straße und B 56**

Es wurde beschlussgemäß verfahren.

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FD 6/10 / Fachdienst 6/10 - Planung und Liegenschaften

Sitzungsvorlage

Datum: 27.10.2015
Drucksache Nr.: **15/0317**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	26.01.2016	öffentlich / Vorberatung
Rat	24.02.2016	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Bebauungsplan Nr. 417 'Klöckner-Mannstaedt-Straße' in der Gemarkung Obermenden, Flur 6, zwischen der Langemarckstraße, der Klöckner-Mannstaedt-Straße, der Siegstraße und der Fritz-Schröder-Straße, Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt für das Gebiet der Gemarkung Obermenden, Flur 6, zwischen der Langemarckstraße, der Klöckner-Mannstaedt-Straße, der Siegstraße und der Fritz-Schröder-Straße die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 417 „Klöckner-Mannstaedt-Straße“ nach § 13 a BauGB sowie die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Die genauen Grenzen des Geltungsbereiches sind dem Geltungsbereichsplan in Anlage 1 zu entnehmen.

Sachverhalt / Begründung:

Anlass und Zielsetzung

Die Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Troisdorf eG (GWG) ist mit dem Wunsch an die Stadt herangetreten, die in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücke im Bereich des Stadtteiles Sankt Augustin-Menden zwischen der Langemarckstraße, der Klöckner-

Mannstaedt-Straße, der Siegstraße und der Fritz-Schröder-Straße als Wohnbaufläche zu entwickeln und Planrecht für die Blockinnenbereiche über die Bauleitplanung zu schaffen. Da die Blockinnenbereiche allseitig von bestehender Bebauung umgeben werden, ist die Aufstellung des Bebauungsplans zur Sicherung der Erschließung als Voraussetzung für eine Überbaubarkeit erforderlich und soll zur Lösung möglicher Planungskonflikte beitragen. Aus städtebaulichen Gründen ist die Nachverdichtung in dem besiedelten Bereich mit vorhandener Infrastruktur und aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken im Stadtgebiet sinnvoll.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 1,3 ha und beinhaltet ausschließlich diejenigen Flächen, die einer Nachverdichtung zugeführt werden und die der Deckung des daraus entstehenden Stellplatzbedarfs sowie der Erschließung dienen sollen. Es befinden sich nicht alle Grundstücke im Eigentum der Wohnungsbaugenossenschaft, ein Teil der überplanten Flächen sind im Besitz privater Einzeleigentümer.

Für die bestehende Wohnsiedlung entlang der Klöckner-Mannstaedt-Straße und der Langemarckstraße besteht derzeit kein zwingendes Erfordernis, einen Bebauungsplan aufzustellen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Klöckner-Mannstaedt-Siedlung als erhaltenswert einzustufen ist, worauf auch bereits im Entwurf des Denkmalpflegeplans hingewiesen wird. Daher besteht aus Sicht der Verwaltung die Notwendigkeit, das Erscheinungsbild der Klöckner-Mannstaedt-Siedlung im Charakter ihres ursprünglichen Zustandes vom Beginn der 1950er Jahre zu bewahren. Aus diesem Grund soll für den betroffenen Bereich eine Gestaltungssatzung erarbeitet werden (s. Sitzungsvorlage zu dieser UPV-Sitzung, Drucksache Nr. 15/0318).

Städtebauliches Konzept

Im Plangebiet ist eine Nachverdichtung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern vorgesehen. In dem vorliegenden städtebaulichen Konzept sowie im dazugehörigen Bebauungsplanentwurf (s. Anlagen 2 und 3) wird von einem Bauflächenpotenzial für 26 Einfamilienhäuser und drei Mehrfamilienhäuser mit 18 Wohnungen, d. h. für insgesamt 44 Wohneinheiten, ausgegangen.

Wie auch im Entwurf der Begründung beschrieben (s. Anlage 4), sind auf den Grundstücksflächen der Wohnungsbaugenossenschaft im westlichen Plangebietsteil insgesamt 12 Einfamilienhäuser als Doppelhäuser geplant, ein weiteres Doppelhaus mit zwei Wohneinheiten könnte hier auf den Grundstücksflächen privater Einzeleigentümer errichtet werden. Der westliche Plangebietsteil umfasst eine Fläche von insgesamt rund 3.400 m².

Im städtebaulichen Vertrag (s. Anlage 5), der von Seiten der GWG bereits unterschrieben vorliegt, ist vereinbart, dass ein Teil der Einfamilienhäuser auf ihren Grundstücken nach den Richtlinien des öffentlich geförderten Wohnungsbaus zu errichten sind.

Der Stellplatzbedarf aus dem westlichen Plangebietsteil soll vorzugsweise auf einer Fläche nördlich der Langemarckstraße gedeckt werden, so dass ein ruhiges, nahezu autofreies neues Baugebiet entstehen kann. Alternativ ist die Unterbringung privater Pkw auch auf dem jeweiligen Grundstück möglich. Jedoch würde sich die nutzbare Gartenfläche auf den durchschnittlich etwa 200 m² großen Grundstücken dadurch deutlich verringern.

Im östlichen Plangebietsteil sind auf den Grundstücksflächen der Wohnungsbaugenossenschaft (ca. 2.000 m²) drei Mehrfamilienhäuser mit insgesamt ca. 18 Wohnungen geplant, die

größtenteils barrierefrei gestaltet werden sollen. Für diese Bebauung sind im Süden des östlichen Plangebietsteils Gemeinschaftsstellplätze vorgesehen. Innerhalb der Baugebietsfläche ist darüber hinaus ein Kinderspielplatz geplant, der nicht nur der Bewohnerschaft der Mehrfamilienhäuser dienen soll, sondern auch der aus umliegenden Bereichen.

Die geplante Mischung aus frei finanzierten Einfamilienhäusern, öffentlich gefördertem Wohnungsbau und barrierefreien Mietwohnungen soll sich nicht nur in das bauliche sondern auch in das soziale Umfeld einfügen. Gerade der Spielplatz kann dabei als Bindeglied dienen und zum Treffpunkt für die bereits ansässige Bevölkerung und die neu Hinzuziehenden werden.

Auf einer Fläche von insgesamt rund 3.400 m² schafft der Bebauungsplan im Ostteil außerdem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zusätzliche Bebauung der langgestreckten, bis zu 80 m tiefen Privatgrundstücke an der Siegstraße. Den Privateigentümern bietet sich dadurch die Möglichkeit zur Errichtung von bis zu 12 Einfamilienhäusern. Die vorgeschlagenen Grundstücksgrößen je Doppelhaushälfte liegen hier zwischen etwa 250 m² und 300 m².

In dem städtebaulichen Konzept wurde generell eine Gebäudestellung gewählt, die sich weitgehend durch eine Nord-Süd-Orientierung auszeichnet. Dabei wird im Wesentlichen zwei zentralen Planungsabsichten Rechnung getragen:

- die Möglichkeit zu schaffen, in bzw. mit den Gebäuden passiv Solarenergie zu gewinnen und zu nutzen sowie

- die Möglichkeit zu schaffen, Gärten möglichst so zu orientieren und Grundrisse so zu gestalten, dass diese von der Lärmquelle Autobahn abgewandt sind.

Im Hinblick auf Lärm, Besonnung und Belüftung sowie Privatsphäre der Gärten erlaubt die städtebauliche Konzeption eine gleichmäßig gute Orientierung der Grundrisse bzw. Gebäude im Plangebiet.

Die Orientierung der Gebäude stellt dabei jedoch nur eine Option dar. Insbesondere für die privaten Einfamilienhäuser am östlichen Plangebietsrand ist es grundsätzlich auch denkbar, diese zur Planstraße Ost und deren Gärten in Richtung der Bestandsbebauung Siegstraße zu orientieren. Jedoch wären diese Grundstücke aufgrund von (freier) Verkehrslärmeinwirkung und Ost-Orientierung der Gartenflächen deutlich weniger attraktiv als die in dem städtebaulichen Konzept dargestellte Anordnung. Entlang der Planstraße Ost würde eine durchgehend straßenparallele Bebauung darüber hinaus geschlossen und nicht, wie beabsichtigt, aufgelockert wirken.

Gleichwohl lässt der Entwurf des Bebauungsplans verschiedene Baukörperstellungen zu, sodass individueller Gestaltungsfreiraum besteht.

Das äußere Erscheinungsbild, die Dichte und die Höhe der Neubebauung sollen sich, insbesondere unter Berücksichtigung der erhaltungswürdigen Klöckner-Mannstaedt-Siedlung, in das Umfeld einfügen. Zur Steuerung der baulichen Entwicklung werden daher im Bebauungsplan differenzierte zeichnerische und textliche Festsetzungen getroffen werden. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auch auf Maßnahmen zur Gestaltung und Begrünung von Freiflächen und Straßenräumen gelegt werden. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Maßzahlen und Festsetzungen sind Standardfestsetzungen für ein Allgemeines Wohngebiet und daher zunächst nur als ein erster Vorschlag zu verstehen.

Verfahren

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB, d. h. ohne Durchführung einer Umweltprüfung, aufgestellt. Aufgrund der Plangebietsfläche von rund 1,3 ha werden die Voraussetzungen von § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB im vorliegenden Planungsfall erfüllt. Ferner wird kein Vorhaben begründet, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt. Gleichwohl werden die Umweltbelange im Zuge der Bebauungsplanaufstellung betrachtet und in die Abwägung eingestellt.

Auswirkungen

Die Kosten des Planverfahrens sowie die Kosten der hierfür notwendigen Gutachten werden von der GWG Troisdorf übernommen. Die Einzelheiten hierzu sind ebenfalls im städtebaulichen Vertrag (s. Anlage 5) geklärt. Das Planverfahren wird im Auftrag der Wohnungsbaugenossenschaft vom Büro für Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH aus Köln durchgeführt.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 417 „Klöckner-Mannstaedt-Straße“ zu fassen und mit dem vorliegenden städtebaulichen Entwurf, dem Entwurf des Bebauungsplans und dem Entwurf der Begründung die Bürger- und Trägerbeteiligung durchzuführen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme
☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf € .

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

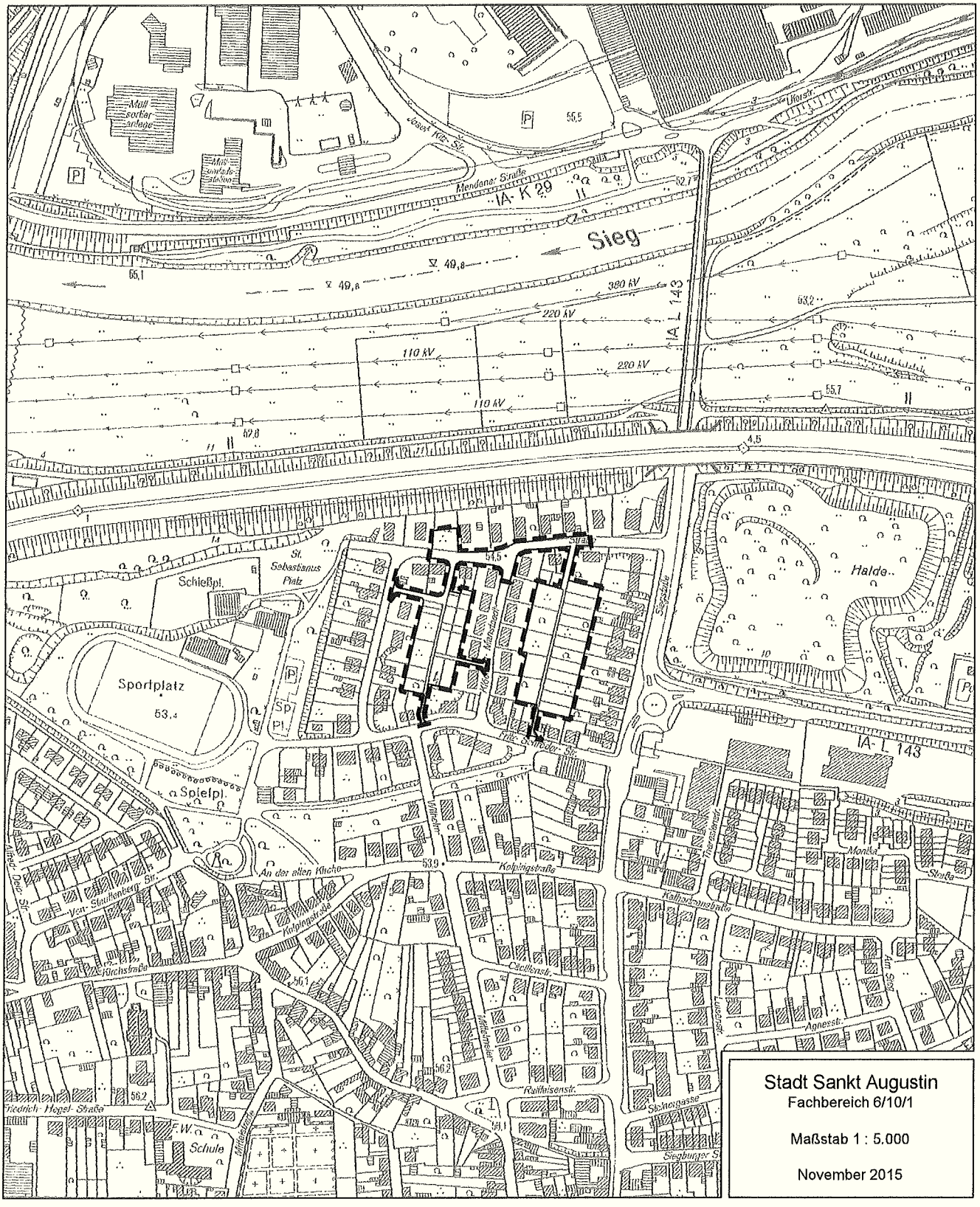
☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

BEBAUUNGSPLAN NR. 417
"KLÖCKNER-MANNSTAEDT-STRASSE"

STADT SANKT AUGUSTIN - MENDEN

ABGRENZUNG DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHS



Stadt Sankt Augustin
Fachbereich 6/10/1

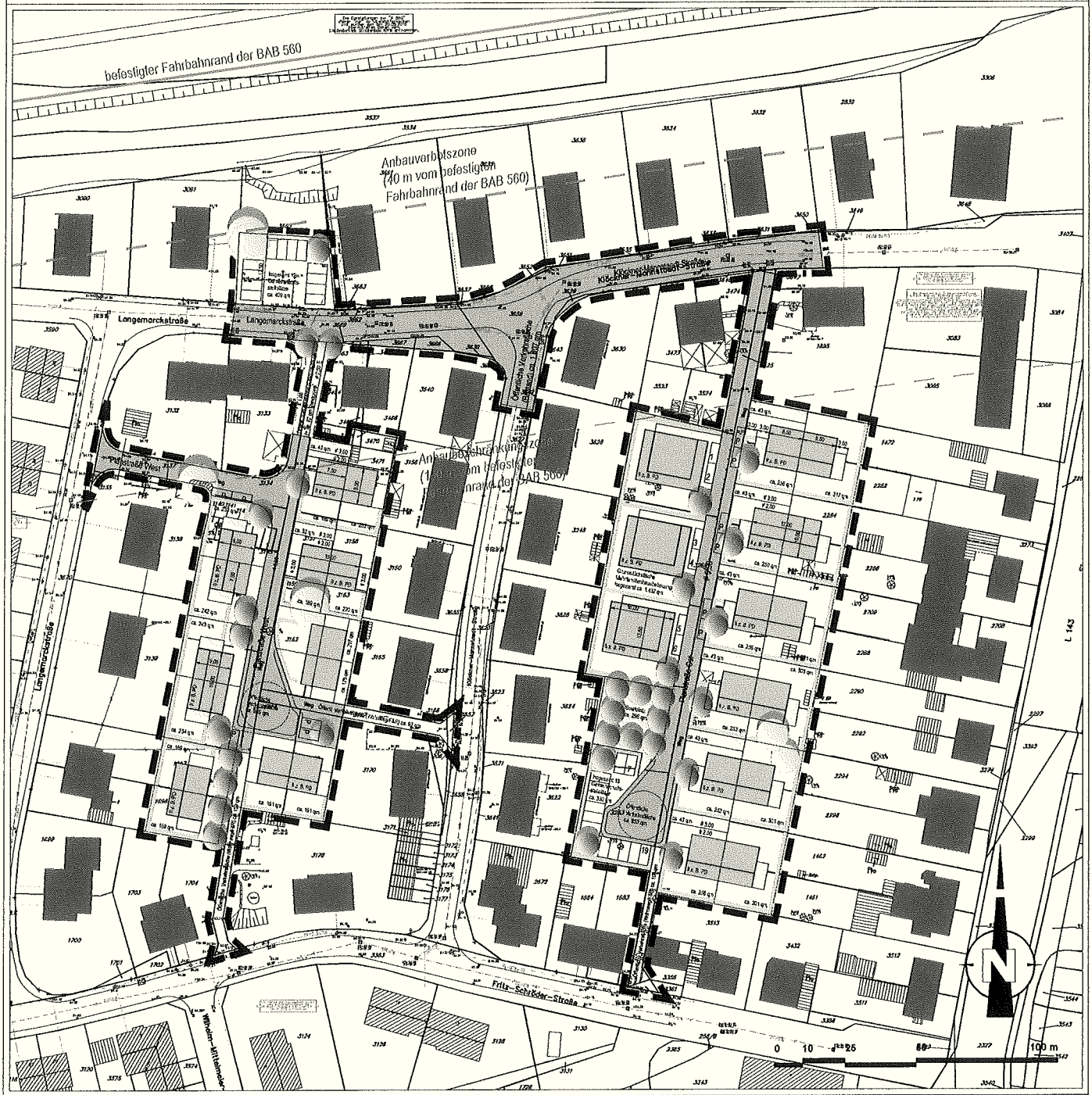
Maßstab 1 : 5.000

November 2015

BEBAUUNGSPLAN NR. 417 - "KLÖCKNER-MANNSTAEDT-STRASSE"

STADT SANKT AUGUSTIN - MENDEN

- STÄDTEBAULICHES KONZEPT/VORENTWURF -



ZEICHENERKLÄRUNG

Gebäudebestand (nur Hauptgebäude)

Hauptgebäude Mehrfamilienhaus

Garage/Carport

PKW-Stellplatz, privat

Öffentliche Verkehrsfläche (mit Bushaltestellenbereich)

Öffentliche Verkehrsfläche (Fuß- und Radweg - F&R, teilweise befahrbar Wohnweg)

Wohnweg, privat

Grünfläche

Parzellierungsvorschlag

Baumstandort, Planung (Vorschlag)

Laubbaum, Bestand (Erhalt ggf. möglich)

Zeichen der Katasteranfertigung

257 Flurstücksgrenze/Flurstücks Nr.

Vermessungsnachweis (Grenzpunkte)

207.05 Gebäudehöhe (Beispiel)

Gebäudebestand

Haupt-Wohngebäude mit Hausnummer

Garagen-Wirtschafts-Nebengebäude

Weitere Signaturen siehe Zeichenanschrift für Katasterkarten und Vermessungsrisse in Nordrhein-Westfalen (Zeichenvorschrift NW).

Die Höhen der Katasterangaben beziehen sich auf Normalhöhennull (NHN).

Für weitere Planungen und rechtsverbindliche auf Ingenieurbüro, dass die Lagerechtsbehörden und Höhenangaben vor Verwendung durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur zu überprüfen sind.

BEBAUUNGSPLAN NR. 417

"KLÖCKNER-MANNSTAEDT-STRASSE"

GEMARKUNG OBERMENDEN, FLUR 8

- VORENTWURF/STÄDTEBAULICHES KONZEPT -

November 2015

Entwurf und Bearbeitung

Planverfasser

Stadt Sankt Augustin
Der Bürgermeister

Ausgefertigt, den

Im Auftrag

(Siegel)

RECHTSGRUNDLAGEN

In der jeweils gültigen Fassung:

Baugesetzbuch (BauGB)

I. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748)

Baunutzungsverordnung (BauNVO)

I. d. F. vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)

Planzeichenverordnung (PlanZV 1990)

1. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauONRW)

I. d. F. der Bekanntmachung vom 01.03.2000 (GV. NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16.03.2015 (GV. NRW. S. 436)

Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW)

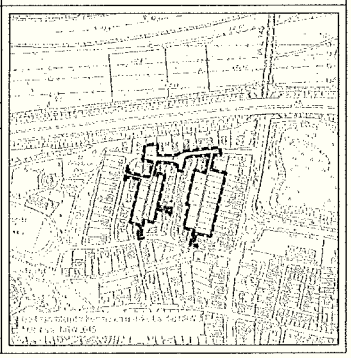
I. d. F. der Bekanntmachung vom 21.10.1969 (GV. NRW. S. 808), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.01.2013 (GV. NRW. S. 133)

Landesbauordnung (LBO NRW)

I. d. F. der Bekanntmachung vom 01.03.2000 (GV. NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.03.2015 (GV. NRW. S. 436)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 26.07.2016 (BGBl. I S. 1794), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 76 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)

ÜBERSICHT M 1:5000



BEBAUUNGSPLAN NR. 417 - "KLÖCKNER-MANNSTAEDT-STRASSE"

STADT SANKT AUGUSTIN - MENDEN

- VORENTWURF/RECHTSPLANKONZEPT -

ZEICHENERKLÄRUNG

Art der baulichen Nutzung
§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 1, 4 BauNVO)

- WA — Allgemeines Wohngebiet
- z. B. WA 1 — Gliederung des Baugebiets
- WA 2 Wo — Allgemeines Wohngebiet, Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Gebäuden

Maß der baulichen Nutzung
§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

- 0,4 — Grundflächenzahl
- II — Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
- z. B.: FH max. = 63,00 m ü. NHN — Höhe baulicher Anlagen in Meter (m) über Normalhöhennull (NHN) (FH = Firsthöhe)

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen
§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22, 23 BauNVO)

- 0 — ohne Bauweise
- ED — nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig
- Baugrenze

Verkehrsflächen
§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

- Straßenverkehrsflächen
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
- F&R — Rad- und Radweg
- W — Wohnweg
- Straßenbegrenzungslinie

Sonstige Planzeichen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans § 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung oder unterschiedlichen Maßes baulicher Nutzung
- Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen Zweckbestimmung
- GSt — Gemeinschaftsstellplätze
- Q — Kinderspielplatz

Kennzeichnung
§ 9 Abs. 5 Nr. 1 BauGB, V, m, § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

- Umgrenzung der Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)
- z. B. LPB IV — zur Bestimmung der Maßnahmen in den Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 (11-89) vgl. bauliche Festsetzungen zum Bebauungsplan

Nachrichtliche Übernahmen
§ 9 Abs. 6 BauGB)

- Überschwemmungsgebiet (HQ 100)
- Altstandort
- Grenze der Anbaubeschränkungszone gem. § 9 Nrn. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) - gemessen 100 m vom befestigten Fahrbahnrand der BAB 560

Örtliche Bauvorschriften
§ 86 BauO NRW, V m. § 9 Abs. 4 BauGB)

- SD/PD — Zulässige Dachformen: Satteldach (SD) / Pultdach (PD)

Zeichen der Kartenunterlage

- 237 — Flurstücksgrenze / Flurstück Nr.
- Parzellengrenzsteine (PG) Grenzpunkte
- 201.05 — Gebäudehöhe (Beispiel)
- Gebäudebestand
- Neugebäude mit Hausnummer
- Garagen und sonstige Nebengebäude

BEBAUUNGSPLAN NR. 417

"KLÖCKNER-MANNSTAEDT-STRASSE"

GEMARKUNG OBERMENDEN, FLUR 8

- VORENTWURF/RECHTSPLAN-KONZEPT -

November 2015

Entwurf und Anfertigung

Köln, den

Planfertiger

Stadt Sankt Augustin
Der Bürgermeister
FB Stadtplanung und Bauordnung

Sankt Augustin, den

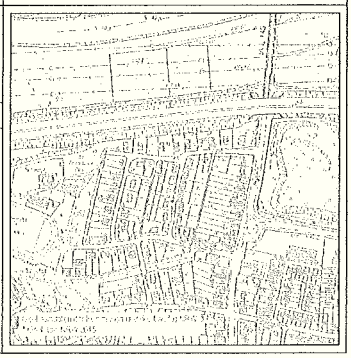
In Auftrag

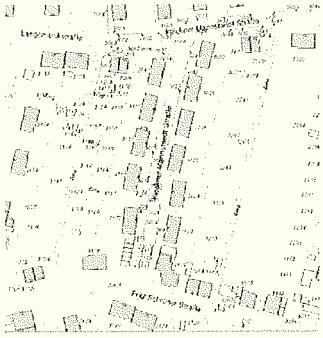
(Siegel)

RECHTSGRUNDLAGEN

In der jeweils gültigen Fassung.
Baugesetzbuch (BauGB)
i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748)
Baunutzungsverordnung (BauNVO)
i. d. F. vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)
Planzeichenverordnung (PlanZV 1990)
i. d. F. vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)
Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)
i. d. F. der Bekanntmachung vom 01.03.2000 (GV. NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.03.2015 (GV. NRW. S. 436)
Landesplanungsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (LPlG NW)
i. d. F. der Bekanntmachung vom 11.07.1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.05.2005 (GV. NRW. S. 498)
Landesbauordnung (BauO NRW)
i. d. F. der Bekanntmachung vom 25.06.1995 (GV. NRW. S. 926), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 03.05.2005 (GV. NRW. S. 498)
Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 21.07.2000 (BGBl. I S. 1045), zuletzt geändert durch Art. 2 d. Ges. vom 6. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1674)

ÜBERSICHT M 1:5000





Stadt Sankt Augustin

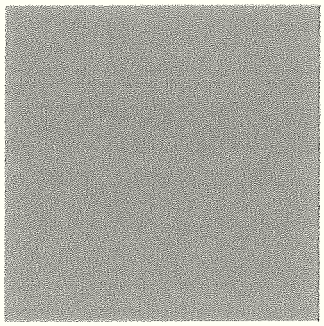
Bebauungsplan Nr. 417 – Menden
„Klöckner-Mannstaedt-Straße“
Begründung gemäß § 2a i. V. m. § 9 Abs. 8 BauGB
Entwurf, November 2015

Erarbeitet im Auftrag der GWG Troisdorf e. G.

Köln, November 2015

Dipl.-Ing. Dominik Geyer

Dipl.-Ing. Sabine Wagener



Geschäftsführende Gesellschafter:
Dipl.-Geogr. Ursula Mölders
Stadt- und Regionalplanerin SRL
Dipl.-Ing. Dominik Geyer
Stadtplaner AK NW, Bauassessor
Stadt- und Regionalplaner SRL

Gesellschafter/Seniorpartner:
Dr. Paul G. Jansen

Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH
Neumarkt 49
50667 Köln

Fon 0221 94072-0
Fax 0221 94072-18

info@stadtplanung-dr-jansen.de
www.stadtplanung-dr-jansen.de

Handelsregister: HRB Köln 62236
Umsatzsteuer-ID: DE 257979980

Inhaltsverzeichnis

1	**Anlass, Ziel und Erfordernis der Planung**	**1**
1.1	Anlass, Ziel und Erfordernis	1
1.2	Aufstellungsverfahren	1
2	**Abgrenzung und Beschreibung des Plangebiets**	**2**
2.1	Räumlicher Geltungsbereich	2
2.2	Beschreibung des Plangebiets	2
3	**Übergeordnete Planungen, Planerische Vorgaben und Restriktionen**	**4**
3.1	Regionalplan	4
3.2	Lärmimmissionsplan	4
3.3	Stadtentwicklungskonzept 2025 der Stadt Sankt Augustin	4
3.4	„Fahrplan für den Klimaschutz“	5
3.5	Denkmalpflegeplan	5
3.6	Flächennutzungsplan	5
3.7	Hochwasserschutz	6
3.8	Baumschutzsatzung der Stadt Sankt Augustin	6
3.9	Kinderspielflächensatzung der Stadt Sankt Augustin	6
3.10	Autobahn (BAB) 560	6
3.11	Verkehrslärmvorbelastung	7
3.12	Altstandort Klöckner-Mannstaedt-Straße, Menden	7
3.13	Erdbeben	7
3.14	Baugrund	7
3.15	Natur- und Landschaft, Schutzgebiete und Schutzobjekte	8
3.16	Artenschutz	8
4	**Städtebauliches Konzept**	**9**
4.1	Bebauung und Freiflächen	9
4.2	Verkehrliche Erschließung	10
4.3	Ver- und Entsorgung	10
4.4	Flächenbilanz	11

1 Anlass, Ziel und Erfordernis der Planung

1.1 Anlass, Ziel und Erfordernis

Mit dem Bebauungsplan Nr. 417 „Klöckner-Mannstaedt-Straße" in Menden sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Nachverdichtung mit Wohnungsbau im Bereich einer bestehenden Wohnsiedlung aus den Jahren nach dem II. Weltkrieg geschaffen werden.

Der rund 1,3 ha Fläche umfassende Plangeltungsbereich liegt im Norden des Ortsteils Menden, in ca. 3 km Entfernung zu den zentralen öffentlichen Einrichtungen im Stadtkern (Sankt Augustin Markt). Nördlich des Plangebiets verläuft die Autobahn BAB 560 und östlich die Landstraße L 143.

Mit Ausnahme vorhandenen öffentlichen Straßenverkehrsflächen befindet sich etwa die Hälfte der Grundstücksflächen im Plangebiet im Besitz privater Einzeleigentümer, die andere Hälfte gehört zum Eigentum einer Wohnungsbaugenossenschaft.

Diese Wohnungsbaugenossenschaft ist im Jahre 2013 mit der Absicht an die Stadt Sankt Augustin herangetreten, ihre Grundstücksflächen im Plangebiet baulich entwickeln zu wollen. Gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Auf die Aufstellung von Bauleitplänen besteht jedoch kein Anspruch.

Aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken im Stadtgebiet hat sich die Stadt Sankt Augustin dazu entschieden, den Bebauungsplan Nr. 417 „Klöckner-Mannstaedt-Straße" aufzustellen. Die Übernahme der Planungsleistungen für den gesamten Geltungsbereich hat die Stadt Sankt Augustin der Wohnungsbaugesellschaft als Haupteigentümerin im Plangebiet übertragen, so dass der Plangeberin im Rahmen ihrer Verwaltungsaufgaben (lediglich) die Durchführung des Aufstellungsverfahrens obliegt.

Die für die Bebauung vorgesehenen Grundstücksflächen in einem Umfang von etwa 1,9 ha sind derzeit planungsrechtlich als „Innenbereich" i. S. v. § 34 BauGB zu beurteilen. Es handelt sich ferner um Flächen, die allseitig von bestehender Bebauung umgeben werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 417 ist daher zur Sicherung der Erschließung als Voraussetzung für eine Überbaubarkeit erforderlich und soll zur Lösung möglicher Planungskonflikte beitragen.

1.2 Aufstellungsverfahren

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB, d. h. ohne Durchführung einer Umweltprüfung, aufgestellt.

Aufgrund der Plangebietsfläche von rund 1,3 ha werden die Voraussetzungen von § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB im vorliegenden Planungsfall erfüllt.

Ferner wird kein Vorhaben begründet, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt.

Gleichwohl werden die Umweltbelange im Zuge der Bebauungsplanaufstellung betrachtet und in die Abwägung eingestellt.

2 Abgrenzung und Beschreibung des Plangebiets

2.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 417 beinhaltet Grundstücksflächen in der Gemarkung Obermenden, Flur 6 und hat eine Fläche von rund 1,3 ha.

Die genaue Abgrenzung des Plangebiets ist dem städtebaulichen Konzept (Bebauungsplanvorentwurf) im Maßstab 1:500 zu entnehmen.

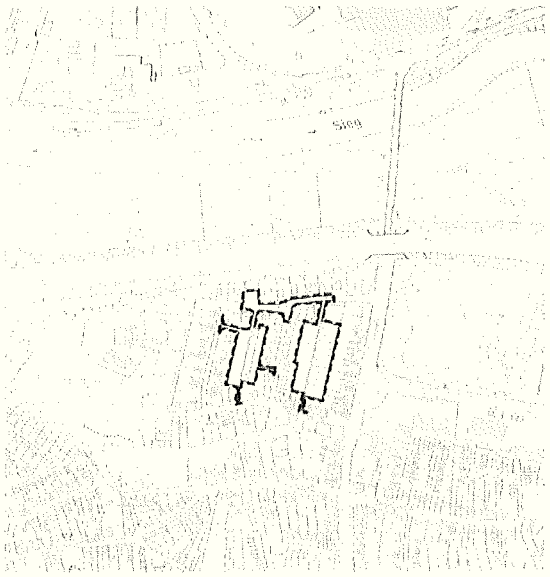
Das Bebauungsplangebiet beinhaltet einen westlichen und einen östlichen Teil. Die beiden Teilflächen werden im Norden durch einen Abschnitt der Klöckner-Mannstaedt- bzw. der Langemarckstraße miteinander verbunden.

Die überplanten Flächen liegen, ähnlich wie sog. Blockinnenbereiche, im „Inneren" einer bestehenden Bebauung. Die Plangebietsgrenze wird daher im Wesentlichen durch die rückwärtigen Grenzen der bebauten Grundstücke an der Klöckner-Mannstaedt-Straße und der Langemarckstraße gebildet. Im Osten verläuft die Plangebietsgrenze so über die bis zu ca. 80 m tiefen Grundstücke an der Siegstraße (L 143), dass eine Grundstückstiefe von 30 m innerhalb des Plangebiets liegt. Eine derzeit teilweise als Pkw-Stellplatz genutzte Grundstücksfläche der Wohnungsbaugesellschaft im Nordwesten ist ebenfalls Bestandteil des Plangebiets. Die Plangebietsgrenze hält (dort) einen Abstand von mindestens 40 m zum befestigten Fahrbahnrand der BAB 560 ein.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans beinhaltet somit ausschließlich diejenigen Flächen, die einer Nachverdichtung zugeführt werden und die der Deckung des daraus entstehenden Stellplatzbedarfs sowie der Erschließung dienen sollen.

Für eine Überplanung der bebauten Bereiche an der Langemarck- und der Klöckner-Mannstaedt-Straße durch einen Bebauungsplan besteht, aus Sicht der Plangeberin, aktuell kein zwingendes Erfordernis. Für die bestehende Wohnsiedlung wird jedoch, unter Berücksichtigung der Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Denkmalpflegeplans für die Stadt Sankt Augustin, mittelfristig ein Planbedarf gesehen. Daher prüft die Plangeberin derzeit geeignete Planungsinstrumentarien, wie z. B. die Erarbeitung einer Gestaltungssatzung, für die betroffenen Bereiche.

Abbildung 1: Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, November 2015

2.2 Beschreibung des Plangebiets

Zwischen der Bebauung aus Mehrfamilienhäusern an der Klöckner-Mannstaedt-Straße und der Langemarckstraße sowie der Einfamilienhausbebauung an der Siegstraße befinden sich heute etwa 40 m bis 55 m tiefe, unbebaute Freiflächen, die überwiegend als Rasenflächen ausgebildet sind. Bei den Grundstücken an der Siegstraße, die teilweise im Plangebiet liegen, handelt es sich um langgezogene, nach Westen orientierte Flächen, die als Zier- und Nutzgärten genutzt werden.

Die Frei- und Gartenflächen sind heute größtenteils eingezäunt. Aktuell führen von der Klöckner-Mannstaedt-Straße und der Langemarckstraße unbefestigte öffentliche Wege bis zur Fritz-Schröder-Straße durch die Plangebietsteile. Diese Wegeparzellen sind im Norden mit etwa sechs Meter ausreichend breit, um eine verkehrliche Erschließung auch für motorisierte Verkehrsteilnehmer, aufzunehmen. Dagegen bieten die Anbindungen an die Fritz-

Schröder-Straße, aufgrund der räumlichen Begrenzung, nur die Möglichkeit einer fußläufigen Erschließung.

Abbildung 2: Westlicher Plangebietsteil (von Norden)

Quelle: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Abbildung 3: östlicher Plangebietsteil (von Süden)

Quelle: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Etwa die Hälfte des Laub- und Nadelbaumbestands im Plangebiet bzw. 13 Bäume, werden von der Baumschutzsatzung der Stadt Sankt Augustin erfasst. Danach sind Laubbäume ab einem Stammumfang (StU) von 1,00 m und Nadelbäume ab einem Stammumfang von 1,50 m geschützt. Im Plangebiet ist darüber hinaus teilweise ein Bewuchs mit Sträuchern vorzufinden.

Die Mehrfamilienhausbebauung an der Klöckner-Mannstaedt-Straße und der Langemarckstraße ist zweigeschossig und hat ausgebaute (Sattel-) Dachgeschosse. Sie wurde in den 1950er Jahren in einem weitgehend einheitlichen Baustil errichtet, wobei die Siedlungsbauweise, nach Auffassung der Unteren Denkmalbehörde erhaltungswürdigen Charakter besitzt.

In späteren Jahren ist die zusammenhängende Wohnsiedlung durch Anbauten, Garagengebäude und durch zwei Doppelhäuser mit Pultdächern an der Langemarck- und Klöckner-Mannstaedt-Straße ergänzt worden.

Abbildung 4: Teilweise überplante Gartenbereiche der vorhandenen Bebauung an der Siegstraße

Quelle: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Bei der Wohnbebauung an der Siegstraße handelt es sich überwiegend um Einfamilienhäuser, die - als Doppelhäuser oder reihenhausartig zusammengebaut - in individuellem Baustil errichtet wurden.

Die verkehrliche Erschließung der vorhandenen Bebauung erfolgt über die Klöckner-Mannstaedt-, die Langemarck- und die Fritz-Schröder-Straße. An die Siegstraße (L 143), die eine überörtliche Erschließungsfunktion übernimmt, ist die Wohnsiedlung über die Klöckner-Mannstaedt- und die Fritz-Schröder-Straße angebunden. Nördlich des Plangebiets verläuft in ca. 100 m Entfernung die BAB 560.

Durch die Nähe der überörtlich bedeutsamen Verkehrswege ist das Plangebiet teilweise erheblich durch Verkehrslärmimmissionen vorbelastet.

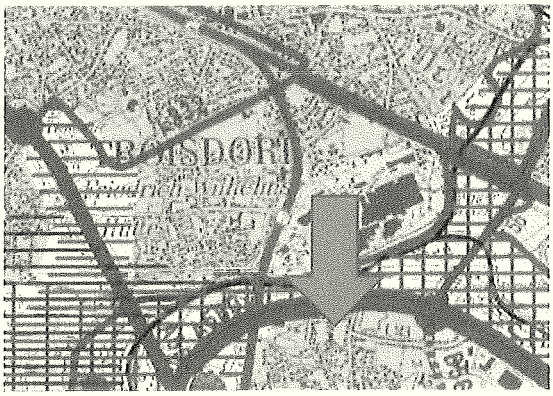
3 Übergeordnete Planungen, Planerische Vorgaben und Restriktionen

Die textlichen Darstellungen unter 3.2, 3.3, 3.4 und 3.5 (teilweise) sind den Internetseiten der Stadt Sankt Augustin entnommen.

3.1 Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg stellt das Plangebiet als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar. Die städtebauliche Planung im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 417 steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg



Quelle: Bezirksregierung Köln

3.2 Lärmimmissionsplan

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der EU aus dem Jahre 2002 wurden für die Hauptlärmemittenten sowie für bestimmte Abschnitte der durch Sankt Augustin laufenden Bundesstraßen durch das Land NRW Lärmimmissionspläne erstellt. Auf den Internetseiten des Landesumweltamtes können diese Ergebnispläne eingesehen werden.

Auf der Grundlage dieser Lärmimmissionspläne sind die Kommunen nunmehr aufgerufen entsprechende Lärmaktionspläne für die besonders betroffenen Bereiche aufzustellen. Seit 2008 berichtet die Verwaltung dem Rat der Stadt Sankt Augustin regelmäßig über den Fortschritt dieser Maßnahmen.

Im Stadtgebiet von Sankt Augustin ist insbesondere der Straßenverkehrslärm als Belastungsquelle von Bedeutung. Ein großer Teil der ermittelten Schallpegel fallen in Belastungsstufen, die als „problematisch" bzw. unverträglich für die vorhandenen Nutzungen bewertet wurden. Dies gilt vor allem für Siedlungsbereiche, die von den Verkehrslärmimmissionen übergeordneter Verkehrswege, insbesondere von Autobahnen und Bundesstraßen, betroffen werden. Im Bereich der vorhandenen Wohnsiedlungen wurde in Sankt Augustin mit Lärmschutzmaßnahmen reagiert.

Für den aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin wurden nicht nur die Lärmemittenten sondern auch die besonders sensiblen Bereiche und Nutzungen ausgewiesen, auf die in der gesamten Stadtplanung nun Rücksicht genommen werden kann.

Hauptlärmquellen neben dem allgemeinen Straßenlärm sind in Sankt Augustin zwei Bahnstrecken. Zum einen die Linie Köln-Siegen. Darüber hinaus sind die stadtumgreifenden Autobahnstrecken der A 560, A 59 und A3 starke Lärmemittenten.

3.3 Stadtentwicklungskonzept 2025 der Stadt Sankt Augustin

Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat im Jahre 2003 beschlossen, ein kommunales Handlungskonzept zu entwickeln. Dabei wurden die Bürger aktiv eingebunden, um ein Leitbild zu erarbeiten, an dem sich die Stadt in all ihren Facetten langfristig orientieren kann.

Das Stadtentwicklungskonzept, welches im August 2006 vom Rat beschlossen wurde, beinhaltet die Zielsetzungen und Überlegungen für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung sowie die Stadtgestaltung und Landschaftspflege bis etwa zum Jahre 2025. Hierzu gehört auch die Stärkung der einzelnen Ortsteile in ihrer Eigenständigkeit.

Die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der (nachfolgenden) Bauleitplanung zu berücksichtigen.

3.4 „Fahrplan für den Klimaschutz"

Auf Grundlage des bereits in der Sitzung des Umweltausschusses vom 19.03.1996 beschlossenen fachübergreifenden Programms mit dem Titel „Leitlinien und Strategien zur Energieeinsparung der Stadt Sankt Augustin" sowie unter Einbeziehung der neueren Entwicklungen und Erkenntnisse – insbesondere aus den Untersuchungen zum Stadtentwicklungskonzept 2025 und zum FNP – wurde ein „Fahrplan für den Umwelt- und Klimaschutz der Stadt Sankt Augustin" erarbeitet, der einerseits die vielfältigen Aspekte der Siedlungs- und Verkehrsplanung, der Liegenschafts- und Gebäudebewirtschaftung sowie ein Beratungs- und Anreizmanagement für Investoren und Bauherren einschließt und darstellt.

Als Kernaufgabe der Stadtplanung wird dabei die nachhaltige Entwicklung im Stadtgebiet gesehen. Dabei sind neben den sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen auch Umweltschutzaspekte zu berücksichtigen. Die lokalen, regionalen und globalen Auswirkungen von Siedlungsräumen sollen so weit wie möglich reduziert werden. Bei der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs-, Bebauungs- und Verkehrsentwicklungsplanung hat die Kommune in ihrer Rolle als Planer und Regulierer vielfältige Handlungsspielräume, die sie im Sinne des Klimaschutzes nutzen kann.

Die energetische Optimierung von Siedlungen, die Verminderung der Flächenversiegelung und die Vermeidung und stadtverträgliche Steuerung und Lenkung des Autoverkehrs tragen dazu bei, eine gesunde und vielfältige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Trotz des bereits hohen Nutzungsgrades im Stadtgebiet Sankt Augustin ist es gerade im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans auf der Grundlage des weitgefassten Stadtentwicklungskonzepts Sankt Augustin 2025 gelungen, zahlreiche dieser Aspekte und Steuerungsinstrumentarien aufzugreifen.

Einen wichtigen Schritt im Sinne des Klimaschutzes stellt dabei u. a. die Innenentwicklung durch Nachverdichtung bestehender Wohnquartiere dar.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 417 steht somit in Einklang mit den im „Fahrplan für den Klimaschutz" dargelegten Zielen.

3.5 Denkmalpflegeplan

Als einen Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung lässt die Stadt Sankt Augustin derzeit einen Denkmalpflegeplan erarbeiten.

Der Denkmalpflegeplan dient zunächst dem Erhalt und der Bewahrung historischer Bausubstanz. Er soll aber auch die historischen Zusammenhänge und Beziehungen in der Siedlungsstruktur darstellen. Diese Strukturen, unabhängig davon ob sie von Menschenhand oder durch die Natur entstanden sind, beeinflussen nicht nur das Erscheinungsbild eines Ortes. Sie geben für die zukünftigen Planungsentscheidungen die Grundlagen und Richtungen vor. Deshalb werden nicht nur Baudenkmäler oder Bodendenkmäler vom Denkmalpflegeplan erfasst, sondern auch andere erhaltenswerte Bausubstanz.

Nachdem im Jahre 2014 mit der Bestandsaufnahme, Analyse, Erfassung und Bewertung der Bausubstanz im Stadtgebiet begonnen wurde, liegt der Entwurf des Denkmalpflegeplans seit April 2015 zur weiteren Abstimmung mit den Fachämtern vor. Auch die Öffentlichkeit ist ausdrücklich aufgefordert, ihre Kenntnisse in die Erarbeitung des Denkmalpflegeplans einzubringen.

Die sog. Klöckner-Mannstaedt-Siedlung im Umfeld des Plangeltungsbereichs wird seitens der Bearbeiter des Denkmalpflegeplans und der zuständigen Fachbehörde als erhaltungswürdig bewertet.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 417 sind die denkmalpflegerischen Belange zu berücksichtigen sind. Ein besonderes Augenmerk ist daher darauf zu legen, dass sich die Neubebauung gestalterisch in das erhaltungswürdige (bauliche) Umfeld einfügt.

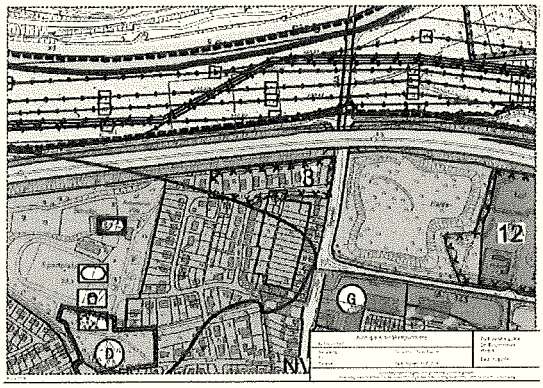
3.6 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin vom 7. November 2008 gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Wohnbaufläche (W) dargestellt.

Der Bebauungsplan Nr. 417 hat zum Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Nachver-

dichtung mit Wohnungsbau zu schaffen. Er kann somit gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

Abbildung 6: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin



Quelle: Stadt Sankt Augustin

3.7 Hochwasserschutz

Im Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin vom 7. November 2008 ist „(...) auf der Grundlage des Regionalplans (früher GEP), Kapitel 2.4.1. „Oberflächengewässer, Hochwasserschutz" der hochwassergefährdete Bereich bei Extremhochwasser/HQ 500 des Rheins dargestellt. Der Bereich betrifft die Zentrale Abwasserbehandlungsanlage und einen kleinen Bereich Mendens östlich der Bahnlinie.

Mit den Darstellungen sollen lt. Regionalplan „die Bauherren und insbesondere die Planungs- und Bauaufsichtsbehörden in ihrer Verantwortung sensibilisiert und zur abwägenden Prüfung einer hochwasserangepassten Bebauung angeregt werden, um das Schadenspotential zu minimieren." Die Konkretisierung des Begriffs „hochwasserangepasste Bebauung" erfolgt in der verbindlichen Bauleitplanung bzw. dem Baugenehmigungsverfahren in Fällen der §§ 34 und 35 BauGB. (...)" Die Grenze des Überschwemmungsgebiets des Rheins bei einem 500jährigen Hochwasserereignis wird dementsprechend nachrichtlich in den Bebauungsplan Nr. 417 übernommen.

Nach den Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten der Bezirksregierung Köln befindet sich das Plangebiet außerdem im Überschwemmungsbereich des Rheins bei extremen Hochwasserereignissen (HQ extrem). Als technischer Hochwasserschutz fungiert hier der Autobahndamm der BAB 560.

Auf eine mögliche Gefährdung des Plangebiets bei extremen Hochwasserereignissen wird hingewiesen. Die Risikoanalyse und eine Entscheidung über entsprechende Bauvorsorge für das einzelne Bauobjekt obliegt der Bauherrenschaft.

3.8 Baumschutzsatzung der Stadt Sankt Augustin

Die Baumschutzsatzung der Stadt Sankt Augustin vom 01.01.2002 regelt den Schutz des Baumbestandes innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile gemäß § 34 BauGB und in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne. Die Rodung geschützter Bäume bedarf demnach der Genehmigung durch die Stadt Sankt Augustin.

3.9 Kinderspielflächensatzung der Stadt Sankt Augustin

Im Plangebiet gilt die Satzung der Stadt Sankt Augustin über Größe, Lage, Beschaffenheit, Ausstattung und Unterhaltung von privaten Spielplätzen für Kleinkinder – Kinderspielflächensatzung, die am 08.04.2004 in Kraft getreten ist.

3.10 Autobahn (BAB) 560

Der nördliche Plangebietsteil liegt innerhalb der Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) der Autobahn 560, deren Grenze in einem Abstand von 100 m zum äußeren Rand der befestigten Fahrbahn bzw. der im Lageplan erfassten Straßenbegrenzung der BAB 560 verläuft.

Die Grenze der Anbaubeschränkungszone wird nachrichtlich in den Bebauungsplan Nr. 417 übernommen. Auf die einzuhaltenden Bestimmungen des Straßenbaulastträgers wird hingewiesen.

3.11 Verkehrslärmvorbelastung

Das Plangebiet wird von Verkehrslärmimmissionen der Autobahn 560 belastet, die in etwa 100 m Entfernung nördlich der nächstgelegenen, festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche im Plangebiet verläuft sowie von denen der Landstraße 143, die etwa 50 m östlich des Plangebiets verläuft.

Die fachgutachtlich zu ermittelnden Lärmpegelbereiche werden im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 1 BauGB zeichnerisch gekennzeichnet werden.

Entschädigungsansprüche, die sich durch das Vorhandensein oder den Betrieb der Autobahn (BAB) 560 und der Landesstraße 143 ergeben oder ergeben können, z. B. in Bezug auf Geräusch-, Geruchs- oder Staubbelästigungen, können gegenüber den Straßenbaulastträgern nicht geltend gemacht werden.

Ein Anspruch auf Übernahme von Kosten für nachträglich vorgenommene passive Schallschutzmaßnahmen an vorhandenen Gebäuden und für erhöhte Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen bei Neubauten, Umbauten oder Nutzungsänderungen von Gebäuden oder Gebäudeteilen, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, gegenüber den Straßenbaulastträgern besteht nicht.

3.12 Altstandort Klöckner-Mannstaedt-Straße, Menden

Im Plangebiet befindet sich ein Altablagerungsstandort der im Altlastenkataster des Rhein-Sieg-Kreises unter der Bezeichnung „5208/0153 Klöckner-Mannstaedt-Straße, Menden" geführt wird. Der betroffene Bereich, der auch im Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin dargestellt ist, wird im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB zeichnerisch gekennzeichnet werden.

Im Flächennutzungsplan wird angeführt, dass für den bereits bebauten Bereich mit Datum vom 23.10.1989 eine Erstbewertung durchgeführt worden ist, bei der keine akute Gefährdung bzw. Schadeneinwirkung für die bestehende, aber auch für eine zukünftig erneuerte bzw. zusätzliche Wohnnutzung festgestellt wurde.

Jedoch sei eine nutzungsspezifische Untersuchung des Oberbodens entsprechend den Vorschriften der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung – BBodSchV erforderlich

Darauf wird unter Vorsorgegesichtspunkten im Bebauungsplan hingewiesen. Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen von Erschließungsmaßnahmen und der Baureifmachung von Grundstücken ggf. anfallendes, organoleptisch auffälliges Bodenmaterial ordnungsgemäß zu entsorgen ist.

3.13 Erdbeben

Das Plangebiet befindet sich in der Erdbebenzone 1, Untergrundklasse T gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland im Maßstab 1:350.000, Bundesland Nordrhein-Westfalen (Juni 2006), Karte zu DIN 4149, Fassung April 2005.

Im Hinblick auf die weitere Planung, insbesondere die Statik der Gebäude, wird auf die DIN 4149 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten – Lastannahmen, Bemessung und Ausführung" des Deutschen Instituts für Normung e. V., Berlin (Hrsg.) verwiesen. Die DIN 4149 ist in der „Liste der Technischen Baubestimmungen" (Anlage zum RdErl. d. MBV v. 08.11.2006) gelistet und damit allgemein eingeführt.

3.14 Baugrund

Bei Bau- und Erschließungsmaßnahmen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans ist die Lage des Plangebiets im grundwasserbeeinflussten Sieg-/Rheintal zu berücksichtigen, die ggf. besondere Maßnahmen bei der Gründung verlangt.

Aus hydrologisch-geologischer Sicht sind vor Beginn von Erschließungs- und Baumaßnahmen Baugrunduntersuchungen angeraten. Gegebenenfalls werden besondere Gründungsmaßnahmen für die Erschließung und Bebauung der Grundstücke im Plangebiet erforderlich.

3.15 Natur- und Landschaft, Schutzgebiete und Schutzobjekte

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans Nr. 7 Siegburg – Troisdorf – Sankt Augustin, der im Stadtteil Menden u. a. von der Autobahn 560 begrenzt wird.

Natur- bzw. landschaftsschutzrechtlich festgelegte Schutzgebiete und Schutzobjekte werden von der Bauleitplanung nicht betroffen.

Auf die Bestimmungen der geltenden Baumschutzsatzung der Stadt Sankt Augustin wird hingewiesen.

3.16 Artenschutz

Der Bundesgesetzgeber hat durch die Neufassung der §§ 44 und 45 NatSchG die europarechtlichen Regelungen zum Artenschutz umgesetzt, die sich aus der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie ergeben. Dabei hat er die Spielräume, die die Europäische Kommission bei der Interpretation der artenschutzrechtlichen Vorschriften zulässt, rechtlich abgesichert.

Bauleitpläne selbst können zwar noch nicht die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllen; möglich ist das jedoch durch die Realisierung der konkreten Bauvorhaben. Deshalb ist generell bereits bei der Änderung oder Aufstellung eines Bebauungsplans auch eine Artenschutzprüfung (Stufe 1) durchzuführen.

Die Artenschutzrechtliche Vorprüfung wurde von RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn vorgenommen. Die Gutachter kommen in dem Bericht von Juli 2015 zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

„(...) Das Gelände weist nach der Ortsbegehung am 28. Mai 2015 augenscheinlich keine Lebensräume artenschutzrechtlich relevanter Tier- und Pflanzenarten auf. Ein Vorkommen streng geschützter Amphibien- und Reptilien wird ausgeschlossen. Die zur Nachverdichtung vorgesehenen Freiflächen werden möglicherweise von Fledermäusen aufgesucht. Einen Verlust von Fledermausquartieren wird ausgeschlossen.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Vogelarten liegen nicht vor.

Die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeiten vermeidet den Verlust von Niststätten der hier vorkommenden verbreiteten und ungefährdeten Vogelarten.

Die artenschutzrechtliche Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1, Nr. 1 - 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nicht vorliegt, da weder Tötungen und Störungen planungsrelevanter Arten, noch Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erwarten sind.

Aufgrund des Erkenntnisstandes ist eine sachgerechte Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange abschließend möglich."

4 Städtebauliches Konzept

4.1 Bebauung und Freiflächen

Im Plangebiet ist eine Nachverdichtung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern vorgesehen. In dem vorliegenden städtebaulichen Konzept wird von einem Bauflächenpotenzial für 26 Einfamilienhäuser und drei Mehrfamilienhäuser mit 18 Wohnungen, d. h. für insgesamt 44 Wohneinheiten, ausgegangen.

Auf den Grundstücksflächen der Wohnungsbaugenossenschaft im westlichen Plangebietsteil sind insgesamt 12 Einfamilienhäuser als Doppelhäuser geplant, ein weiteres Doppelhaus könnte hier auf den Grundstücksflächen privater Einzeleigentümer errichtet werden. Der westliche Plangebietsteil umfasst eine Fläche von insgesamt rund 3.400 qm.

Die Plangeberin hat mit der Wohnungsbaugenossenschaft als Grundstückshaupteigentümerin vereinbart, dass ein Teil der Einfamilienhäuser auf ihren Grundstücken nach den Richtlinien des öffentlich geförderten Wohnungsbaus zu errichten sind.

Der Stellplatzbedarf aus dem westlichen Plangebietsteil soll vorzugsweise auf einer Fläche nördlich der Langemarckstraße gedeckt werden, so dass ein ruhiges, nahezu autofreies neues Baugebiet entstehen kann. Alternativ ist die Unterbringung privater Pkw auch auf dem jeweiligen Grundstück möglich. Jedoch würde sich die nutzbare Gartenfläche auf den durchschnittlich etwa 200 qm großen Grundstücken dadurch deutlich verringern.

Im östlichen Plangebietsteil sind auf den Grundstücksflächen der Wohnungsbaugenossenschaft (ca. 2.000 qm) drei Mehrfamilienhäuser mit insgesamt ca. 18 Wohnungen geplant, die größtenteils barrierefrei gestaltet werden sollen. Für diese Bebauung sind im Süden des östlichen Plangebietsteils Gemeinschaftsstellplätze vorgesehen. Innerhalb der Baugebietsfläche ist darüber hinaus ein Kinderspielplatz geplant, der nicht nur der Bewohnerschaft der Mehrfamilienhäuser dienen soll, sondern auch der aus umliegenden Bereichen.

Die geplante Mischung aus frei finanzierten Einfamilienhäusern, öffentlich gefördertem Wohnungsbau und barrierefreien Mietwohnungen soll sich nicht nur in das bauliche sondern auch in das soziale Umfeld einfügen. Gerade der Spielplatz kann dabei als Bindeglied dienen und zum Treffpunkt für die bereits ansässige Bevölkerung und die neu Hinzuziehenden werden.

Auf einer Fläche von insgesamt rund 5.400 qm schafft der Bebauungsplan im Ostteil außerdem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zusätzliche Bebauung der langgestreckten, bis zu 80 m tiefen Privatgrundstücke an der Siegstraße. Den Privateigentümern bietet sich dadurch die Möglichkeit zur Errichtung von bis zu 12 Einfamilienhäusern. Die vorgeschlagenen Grundstücksgrößen je Doppelhaushälfte liegen hier zwischen etwa 250 qm und 300 qm.

In dem städtebaulichen Konzept wurde generell eine Gebäudestellung gewählt, die sich weitgehend durch eine Nord-Südorientierung auszeichnet. Dabei wird im Wesentlichen zwei zentralen Planungsabsichten Rechnung getragen

- die Möglichkeit zu schaffen, in bzw. mit den Gebäuden passiv Solarenergie zu gewinnen und zu nutzen sowie
- die Möglichkeit zu schaffen, Gärten möglichst so zu orientieren und Grundrisse so zu gestalten, dass diese von der Lärmquelle Autobahn abgewandt sind.

Im Hinblick auf Lärm, Besonnung und Belüftung sowie Privatsphäre der Gärten erlaubt die städtebauliche Konzeption eine gleichmäßig gute Orientierung der Grundrisse bzw. Gebäude im Plangebiet.

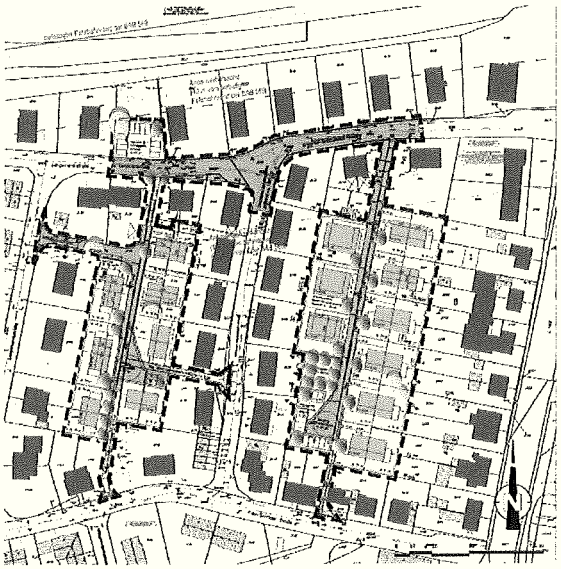
Die Orientierung der Gebäude stellt dabei jedoch nur eine Option dar. Insbesondere für die privaten Einfamilienhäuser am östlichen Plangebietsrand ist es grundsätzlich auch denkbar, diese zur Planstraße Ost zu orientieren und deren Gärten in Richtung der Bestandsbebauung Siegstraße. Jedoch wären diese Grundstücke, aufgrund von (freier) Verkehrslärmeinwirkung und Ost-Orientierung der Gartenflächen deutlich weniger attraktiv als die in dem städtebaulichen Konzept dargestellte Anordnung. Entlang der Planstraße Ost würde eine durchgehend straßenparallele Bebauung darüber hinaus geschlossen und nicht, wie beabsichtigt, aufgelockert wirken.

Gleichwohl soll der Bebauungsplan, der auf Grundlage der Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und des städtebaulichen Konzeptes erarbeitet werden wird, verschiedene Baukörperstellungen, d. h. individuellen Gestaltungsfreiraum, zulassen.

Das äußere Erscheinungsbild, die Dichte und die Höhe der Neubebauung sollen sich - insbesondere unter Berücksichtigung der erhaltungswürdigen „Klöckner-Mannstaedt-Siedlung" - in das Umfeld einfügen.

Zur Steuerung der baulichen Entwicklung werden daher im Bebauungsplan Nr. 417 differenzierte zeichnerische und textliche Festsetzungen getroffen werden. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auch auf Maßnahmen zur Gestaltung und Begrünung von Freiflächen und Straßenräumen gelegt werden.

Abbildung 7: Städtebauliches Konzept



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, November 2015

4.2 Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Erschließung soll über Anbindungen an die bestehenden öffentlichen Straßen erfolgen. Im Süden soll das Plangebiet ferner über jeweils einen Fuß- und Radweg an die Fritz-Schröder-Straße angebunden werden.

Im östlichen und westlichen Plangebietsteil ist jeweils eine Planstraße (Ost und West) vorgesehen. Die Planstraßen haben eine Breite von 5,50 m und können jeweils als Mischfläche mit (alternierendem) Parken im Straßenraum ausgebildet werden. Die Straßenbreite erlaubt den Begegnungsfall Lkw/Pkw. Die Dimensionierung der Wendeanlagen ist für ein dreiachsiges Müllfahrzeug ausgelegt.

Private Gemeinschaftsstellplätze im östlichen Plangebietsteil werden teilweise unmittelbar von der Planstraße aus erschlossen. Dies dient dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und erscheint aufgrund der geringen Wohndichte im Plangebiet vertretbar. Die Gemeinschaftsstellplätze (Stellplatzanlage mit bis zu 12 Stellplätzen) im Nordwesten des Plangebiets werden von der Langemarckstraße erschlossen. Im Plangebiet sind insgesamt ca. 10 Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Die Planstraße Ost wird von der Klöckner-Mannstaedt-Straße von einem Müllfahrzeug vermutlich nur unter Nutzung der jeweiligen Gegenfahrbahn und in bestimmter Ein- und Ausfahrrichtung angefahren werden können, da keine Fremdgrundstücke für weitergehende Eckausrundungen in Anspruch genommen werden sollen. Dadurch werden ggf. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Klöckner-Mannstaedt-Straße wegfallen.

Die Fuß- und Radwege/Wohnwege im Plangebiet dienen der fußläufigen Vernetzung und Erreichbarkeit der nachverdichteten „Innenbereiche". Sie verlaufen weitestgehend an bestehenden Grenzen (öffentlicher) Flurstücke bzw. Wegeparzellen und sind etwa 2,50 m breit.

4.3 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet befindet sich innerhalb einer bestehenden Wohnsiedlung. Die Ver- und Entsorgung der Nachverdichtungsbereiche soll über Anbindung an das bestehende Infrastrukturnetz erfolgen.

Im Kanalnetzplan der Stadt Sankt Augustin ist die bestehende Wohnsiedlung einschließlich der Nachverdichtungsbereiche enthalten, so dass ausreichend

Kapazität zur Anbindung der ca. 44 zusätzlichen Wohneinheiten gegeben ist.

Gemäß § 51a Landeswassergesetz NW besteht für Grundstücke, die nach dem 1. Januar 1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, grundsätzlich die Pflicht zur Versickerung von unbelastetem Niederschlagswasser bzw. zur Einleitung in ein ortsnahes Gewässer, sofern dies ohne Beeinträchtigung der Allgemeinheit möglich ist.

Dabei sind die „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren" (RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - IV-90310012104 - v. 26.05.2004, MBl. NRW. 2004 S. 583, Gl.-Nr. 772) zu berücksichtigen. Im sog. Trennerlass wird geregelt, von welchen Flächen (belastet/unbelastet) Niederschlagswasser vor einer Versickerung oder Einleitung in ein Gewässer behandelt werden muss.

Für Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung bzw. -rückhaltung im Plangebiet sind bei der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises die erforderlichen Anträge zu stellen und gutachtlich der Nachweis zu führen, dass eine Beeinträchtigung der Allgemeinheit durch vorgesehene Versickerungsanlagen ausgeschlossen werden kann. Die wasserrechtliche Erlaubnis bzw. notwendige Genehmigungen sind von der Bauherrschaft rechtzeitig vor Baubeginn einzuholen.

4.4 Flächenbilanz

Nutzung	Fläche in qm ca.	Flächenanteil im Plangebiet ca.
Baugebiet West	**3.393**	**26 %**
davon Wohnungsbaugenossenschaft, incl. private Gemeinschaftsstellplätze (extern)	3.015	23 %
davon sonstige Privateigentümer	378	3 %
Baugebiet Ost	**5.425**	**42 %**
davon Wohnungsbaugenossenschaft	2.058	16 %
▪ Private Gemeinschaftsstellplätze (Intern)	330	
▪ Kinderspielplatz (Intern)	296	
davon sonstige Privateigentümer	3.367	26 %
Baugebiete gesamt	**8.818**	**68 %**
Öffentliche Straßen, Bestand	1.607	
Planstraße West	969	
Planstraße Ost	953	
Fuß- und Radwege West	541	
Fuß- und Radweg Ost	103	
Öffentliche Verkehrsflächen gesamt	**4.070**	**32 %**
Plangebiet	**12.888**	**100 %**

Abbildungen

Abbildung 1: Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans 2

Abbildung 2: Westlicher Plangebietsteil (von Norden) 3

Abbildung 3: östlicher Plangebietsteil (von Süden) 3

Abbildung 4: Teilweise überplante Gartenbereiche der vorhandenen Bebauung an der Siegstraße 3

Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg 4

Abbildung 6: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin 6

Abbildung 7: Städtebauliches Konzept 10

Städtebaulicher Vertrag

Gemäß § 11 Baugesetzbuch (BauGB) zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele des Bebauungsplanes Nr. 417 „Klöckner-Mannstaedt-Straße“ wird

zwischen

der Stadt Sankt Augustin, vertreten durch den Bürgermeister und einen weiteren vertretungsberechtigten Beamten, Markt 1, 53757 Sankt Augustin,

- nachstehend Stadt genannt -

und

der Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Troisdorf eG, Schmelzer Weg 15, 53844 Troisdorf

- nachstehend Vorhabenträger genannt -

folgendes vereinbart:

Präambel

Der Vorhabenträger ist an die Stadt mit dem Wunsch herangetreten, die im Eigentum der Genossenschaft befindlichen Grundstücke im Bereich des Stadtteiles Sankt Augustin-Menden zwischen der Langemarckstraße, der Klöckner-Mannstaedt-Straße, der Siegstraße und der Fritz-Schröder-Straße als Wohnbaufläche zu entwickeln und Planrecht für die Blockinnenbereiche über die Bauleitplanung zu schaffen. Aus städtebaulichen Gründen ist die Nachverdichtung in dem besiedelten Bereich mit vorhandener Infrastruktur sinnvoll, um Wohnraum für Senioren sowie für kinderreiche Familien zu schaffen. Zusätzlich sind auch Grundstücke Dritter in den Planbereich einzubeziehen, die sich östlich der Grundstücke des Vorhabenträgers anschließen.

Die Stadt betreibt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 417 „Klöckner-Mannstaedt-Straße“. Zur Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele vereinbaren die Vertragsparteien folgendes:

§ 1 Vertragsgebiet

Das Vertragsgebiet umfasst den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 417 „Klöckner-Mannstaedt-Straße“ (Anlage 1) im Innenbereich der Langemarckstraße, der Klöckner-Mannstaedt-Straße und der Fritz-Schröder-Straße (Gemarkung Obermenden, Flur 6). Dieses Gebiet hat eine Größe von rd. 1,3 ha.

§ 2 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben beinhaltet die Errichtung von voraussichtlich drei Mehrfamilienhäusern mit insgesamt 18 Wohneinheiten sowie die Errichtung von voraussichtlich 12 Einfamilienhäusern einschließlich der hierfür notwendigen Stellplätze und der gesamten Erschließung. Des Weiteren beinhaltet das Vorhaben die Anlegung eines Kinderspielplatzes, die Anlegung von Besucherstellplätzen sowie die Durchführung sämtlicher ggf. notwendiger Ausgleichsmaßnahmen.

§ 3 Bebauungskonzept

Die Stadt Sankt Augustin ist bestrebt, qualitative und soziale Aspekte im Wohnungsbau zu fördern. In diesem Sinne verpflichtet sich der Vorhabenträger, die Wohnungen im Erdgeschoss der Mehrfamilienhäuser barrierefrei zu errichten. Darüber hinaus sind mindestens vier Einfamilienhäuser im westlichen Bereich des Bebauungsplans als öffentlich geförderter Wohnraum nach den Vorschriften des Gesetzes zur Förderung und Nutzung von Wohnraum für das Land Nordrhein-Westfalen zu errichten.

Der Vorhabenträger errichtet die öffentliche Kinderspielplatzfläche in Abstimmung mit dem Fachbereich 7, dem Büro für Natur- und Umweltschutz (BNU) und dem Fachbereich 5 der Stadt Sankt Augustin und überträgt die Fläche der Stadt Sankt Augustin kostenfrei.

Es ist eine hinreichende Anzahl von öffentlichen Stellplätzen (Besucherstellplätzen) auszuweisen, mindestens jedoch fünf Stellplätze.

§ 4 Energieeffizientes Bauen

Die Stadt Sankt Augustin verfolgt das Ziel, den Verbrauch von Primärenergie sowie den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern, um dem Klimawandel entgegenzuwirken.

Der Vorhabenträger verpflichtet sich bei der Herstellung der Wohngebäude zu energieeffizientem Bauen. Die Anforderungen zur Bestimmung der Energieeffizienz eines Gebäudes orientieren sich an den aktuellen Förderkriterien der KfW-Bankengruppe für den energetisch hochwertigen Neubau von Wohngebäuden im Rahmen des „CO_2-Gebäudesanierungsprogramms“ des Bundes.

Auf dieser Grundlage verpflichtet sich der Vorhabenträger, mindestens den Standard des „KfW-Effizienzhauses 70“ basierend auf der derzeit gültigen Energieeinsparverordnung (EnEV 2014) herzustellen. Dabei dürfen die Häuser den Jahres-Primärenergiebedarf von 70 % und den Transmissionswärmeverlust von 85 % der errechneten Werte für das Referenzgebäude nach Tabelle 1 der Anlage 1 der EnEV 2014 nicht überschreiten. Gleichzeitig darf der Transmissionswärmeverlust nicht höher sein als nach Tabelle 2 der Anlage 1 der EnEV 2014 zulässig.

Unter Einbindung der Energieversorgungsgesellschaft Sankt Augustin (EVG) ist die Erstellung eines Energiekonzeptes zu prüfen. Das Ergebnis ist der Stadt Sankt Augustin, Fachdienst 6/10 (Planung und Liegenschaften) im Vorfeld des Baugenehmigungsverfahrens vorzulegen. Als Sachverständiger zugelassen ist ein im Bundesprogramm „Vor-Ort-Beratung“ oder vom Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. zugelassener Energieberater oder eine nach § 21 EnEV ausstellungsberechtigte Person.

Sollte das o. g. Förderprogramm bzw. der genannte Effizienzstandard zum Zeitpunkt der Bauantragsstellung nicht mehr bestehen, so ist ein Standard zu gewährleisten, der die Anforderungen der dann gültigen Energieeinsparverordnung in vergleichbarer Weise erfüllt.

Bei Realisierung der Wohngebäude sind die entsprechenden Regelungen der EnEV unter Berücksichtigung des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) einzuhalten.

§ 5 Wärmeversorgung

Im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung des Plangebietes (§ 1 (5) BauGB) verpflichtet sich der Vorhabenträger zur Prüfung der Option eines Anschlusses der vorgesehenen Wohnhäuser und Wohnungen an eine von ihm oder durch die Energieversorgungsgesellschaft Sankt Augustin mbH zu errichtende Wärmeversorgungsanlage oder Wärmeversorgungseinrichtung i.S.d. § 11 (1) Nr. 4 BauGB auf der Grundlage des Energiekonzeptes nach o.g. § 4 (4) (insbesondere Blockheizkraftwerk (BHKW), Holzpellets-Anlage, Wärmepumpe).

§ 6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden soll, sodass eine ökologische Eingriffs- und Ausgleichsbilanz im Sinne des Baurechts nicht erforderlich ist. Davon unberührt bleiben Ausgleichsmaßnahmen, die aufgrund der Baumschutzsatzung oder infolge artenschutzrechtlicher Ansprüche notwendig werden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, alle erforderlichen Maßnahmen vollständig und auf eigene Kosten jeweils im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit den Eingriffen oder, wenn notwendig, vorab durchzuführen. Die für die Baumaßnahmen erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind mit dem Büro für Natur- und Umweltschutz der Stadt Sankt Augustin im Vorfeld abzustimmen.

Alle Ausgleichsmaßnahmen sind in ihrer Gesamtheit spätestens nach vollständiger Umsetzung der unter § 2 genannten Vorhaben abzuschließen.

§ 7 Übertragung der Planungsleistung

Der Vorhabenträger wird den Entwurf eines Bebauungsplanes durch ein qualifiziertes Planungsbüro erstellen lassen. Dabei trägt der Vorhabenträger alle Kosten hierzu, einschließlich notwendiger Gutachten (s. auch § 8). Bei der Erarbeitung des Entwurfes des Bebauungsplanes wird der Vorhabenträger mit den jeweils zuständigen Stellen der Stadtverwaltung zusammenarbeiten.

Die Durchführung des Planverfahrens obliegt der Stadt. Durch die Mitwirkung des Vorhabenträgers bzw. des von ihm beauftragten Planungsbüros bei der Vorbereitung des Planverfahrens erfolgt keine Übertragung der Durchführung von Verfahrensschritten im Sinne des § 4b BauGB.

Die Planentwürfe sind dem Fachdienst Planung und Liegenschaften spätestens 3 Wochen vor Sitzungstermin des beratenden Ausschusses in 8-facher Ausfertigung zu überlassen.

Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass die Beauftragung eines Planungsbüros durch den Vorhabenträger ausschließlich dazu dient, um sein technisches Fachwissen und seine organisatorischen Fähigkeiten in Anspruch zu nehmen. Die Unabhängigkeit und Entscheidungsfreiheit der Stadtverwaltung und des Stadtrates der Stadt Sankt Augustin, insbesondere im Hinblick auf die planerische Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB, während des gesamten Aufstellungsverfahrens sowie beim Satzungsbeschluss bleiben dadurch unberührt.

Die erarbeiteten Planunterlagen sind der Stadt nach Abschluss des Verfahrens in folgenden Dateiformaten zur Verfügung zu stellen:

- Vektorgrafik im DXF-Format; der Plan soll im Koordinatensystem ETRS89/UTM32 referenziert sein; die Koordinaten der von der Stadtverwaltung bereitgestellten DXF-Datei dürfen nicht geändert werden.
- Rastergrafik TIFF-Format (Originalgröße max. 0,9m breit, 200dpi, 8 bit Farbtiefe = 256 Farben
- Plotfile PLT (für HP Designjet 800PS)
- PDF-Format (Dateigröße ca. 1,5-3 MB)

§ 8 Gutachten

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans sind mindestens ein artenschutzrechtliches Gutachten sowie eine schalltechnische Untersuchung durch geeignete Planungs- bzw. Ingenieurbüros in qualifizierter Form zu erstellen. Sollte sich die Notwendigkeit weiterer Gutachten ergeben, sind diese ebenfalls vom Vorhabenträger in Auftrag zu geben.

Darüber hinaus ist mithilfe eines Versickerungsgutachtens zu prüfen, ob der Untergrund im Plangebiet grundsätzlich zur Versickerung von Niederschlagswasser geeignet ist. Die untere Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises rät aus Sicherheitsgründen zudem zu einer weiteren Untersuchung der Altlastenfläche, die sich nördlich an den Geltungsbereich des Bebauungsplans anschließt.

§ 9 Kosten

Entstehende Kosten, die über die Vereinbarungen aus den §§ 2 bis 8 hinausgehen, werden vom Vorhabenträger getragen.

§ 10 Erschließungsvertrag

Nach Rechtskraft des Bebauungsplanes bleiben die Erhebung von Erschließungskosten gemäß § 123 ff BauGB und sonstige anfallende Kosten durch diesen Vertrag unberührt. Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass zu gegebener Zeit, frühestens jedoch nach Satzungsbeschluss des Rates über den Bebauungsplan ein gesonderter Erschließungsvertrag geschlossen wird. Inhalt dieses Vertrages soll die Herstellung und unentgeltliche Übertragung der beitragsfähigen Erschließungsanlagen an die Stadt Sankt Augustin sein.

§ 11 Rücktrittsrecht

Für den Fall, dass innerhalb von 4 Jahren nach Vertragsschluss der Bebauungsplan Nr. 417 nicht rechtsverbindlich wird, ist der Vorhabenträger berechtigt, von diesem Vertrag zurückzutreten. Ein Rücktritt ist durch schriftliche Erklärung gegenüber der Stadt anzuzeigen. Auch im Falle des Rücktritts bleibt es bei der in § 9 getroffenen Kostenregelung.

§ 12 Haftungsausschluss zugunsten der Stadt

Der Vorhabenträger erkennt für sich und etwaige Rechtsnachfolger die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 417 an und verzichtet auf eventuell sich hie-

raus ergebende Übernahme- und Geldentschädigungsansprüche nach §§ 40 bis 44 BauGB.

Ein Anspruch zur Aufstellung eines Bauleitplans oder einer sonstigen städtebaulichen Satzung kann durch diesen Vertrag nicht begründet werden. Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen des Vorhabenträgers, die dieser im Hinblick auf die Festsetzung des Bebauungsplans und den Vollzug dieses Vertrages tätigt, ist ausgeschlossen.

Für den Fall der Aufhebung des Bebauungsplanes können Ansprüche gegen die Stadt nicht geltend gemacht werden. Dies gilt auch für den Fall, dass sich die Nichtigkeit des Bebauungsplanes im Verlauf eines gerichtlichen Verfahrens herausstellt.

§ 13 Rechtsnachfolge

Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die sich aus der vorliegenden Vereinbarung ergebenden Pflichten an einen eventuellen Rechtsnachfolger weiterzugeben. Die Haftung des Vorhabenträgers aus dieser Vereinbarung wird durch eine Rechtsnachfolge nicht berührt, solange die Stadt Sankt Augustin den Vorhabenträger nicht ausdrücklich aus der Haftung entlässt. Die Stadt wird den Vorhabenträger aus der Haftung entlassen, sofern der Rechtsnachfolger durch Erklärung gegenüber der Stadt uneingeschränkt und vorbehaltlos in die vertraglichen Pflichten des Vorhabenträgers eintritt und keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass die Erreichbarkeit der mit diesem Vertrag verfolgten Ziele durch den Vorhabenträgerwechsel gefährdet wird.

§ 14 Kündigung und Anpassung

Eine Kündigung dieses Vertrages kann nur erfolgen, wenn die Ausführung des Vertrages technisch oder rechtlich unmöglich ist und sich eine Anpassung aus diesem Grunde ausschließt.

Die Stadt kann den Vertrag auch kündigen, wenn der Vorhabenträger die sich aus dem Vertrag ergebenden Pflichten nicht einhält oder wenn über das Vermögen des Vorhabenträgers das Insolvenz- oder Vergleichsverfahren eröffnet wird.

Eine Anpassung kann dann erfolgen, wenn der Vorhabenträger oder die Stadt die technische Unmöglichkeit oder wirtschaftliche Unvertretbarkeit oder rechtliche Unzulässigkeit einer Maßnahme nachweist oder wenn der festgesetzte Bebauungsplan von dem in diesem Vertrag angenommenen Nutzungskonzept nicht nur unwesentlich abweicht.

Der Vorhabenträger oder die Stadt hat in diesem Falle den Nachweis zu erbringen, dass die vorgeschlagene alternative Maßnahme dem Vertragsziel gleichwertig dient. Die Vertragsanpassung bedarf der Schriftform.

§ 15 Bestandteile des Vertrages

Diesem Vertrag liegt folgende Anlage bei: Anlage 1: Plan des Vertragsgebietes.

Die Anlage ist Bestandteil des Vertrages. Die Vertragsparteien bestätigen, dass ihnen die Anlage vorliegt.

§ 16 Schlussbestimmungen

1. Vertragsänderungen oder Ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht.
2. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen, sodass die angestrebte städtebauliche Entwicklung möglichst gleichkommend verwirklicht wird.
3. Erfüllungsort für alle Leistungen dieses Vertrages ist Sankt Augustin.
4. Die Vertragsparteien erhalten je eine Ausfertigung des Vertrages.

Sankt Augustin, ...

Stadt Sankt Augustin
Der Bürgermeister

Klaus Schumacher

Stadt Sankt Augustin
Vertretungsberechtigter Beamter

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

Troisdorf, ...

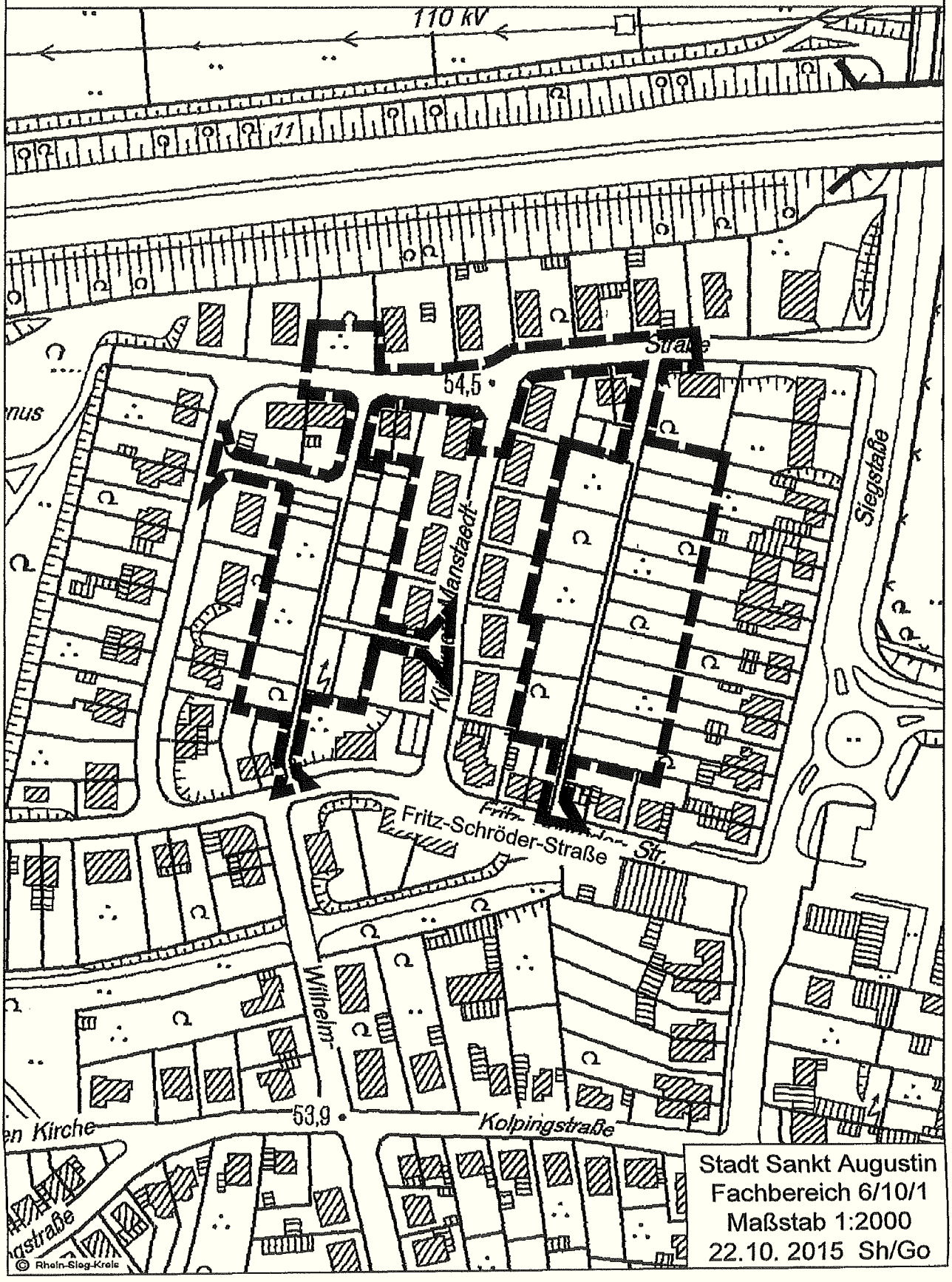
Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Troisdorf eG
Schmelzer Weg 15, 53844 Troisdorf

Kay Michael Mastalski
Geschäftsführender Vorstand

Dr. Walter Wegener
Mitglied des Vorstands

geprüft durch
Weischenberg

GELTUNGSBEREICHSPLAN
BEBAUUNGSPLAN NR. 417
"KLÖCKNER-MANNSTAEDT-STRASSE"
SANKT AUGUSTIN - MENDEN



STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FD 6/10 / Fachdienst 6/10 - Planung und Liegenschaften

Sitzungsvorlage

Datum: 27.10.2015
Drucksache Nr.: **15/0318**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	26.01.2016	öffentlich / Vorberatung
Rat	24.02.2016	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Erlass einer Gestaltungssatzung für den Bereich 'Siedlung Klöckner-Mannstaedt-Straße'

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt, für das Gebiet in der Gemarkung Obermenden, Flur 6 an der Klöckner-Mannstaedt-Straße sowie der Langemarckstraße auf der Grundlage des § 86 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen sowie der §§ 7 und 41 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen eine Gestaltungssatzung zu erlassen.

Die genauen Grenzen des Geltungsbereiches sind dem Geltungsbereichsplan vom Oktober 2015 (Anlage 1) zu entnehmen. Der Plan wird Bestandteil der Satzung sein.

Rechtsgrundlage in der zum Zeitpunkt des Beschlusses geltenden Fassung: Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666), Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.03.2000 (GV NRW S. 256).

Sachverhalt / Begründung:

Die Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Troisdorf eG (GWG) ist mit dem Wunsch an die Stadt herangetreten, die in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücke im Bereich des Stadtteiles Sankt Augustin-Menden zwischen der Langemarckstraße, der Klöckner-Mannstaedt-Straße, der Siegstraße und der Fritz-Schröder-Straße als Wohnbaufläche zu entwickeln und Planrecht für die Blockinnenbereiche über die Bauleitplanung zu schaffen (s.

Sitzungsvorlage zu dieser UPV-Sitzung, Drucksache Nr. 15/0317). Aus städtebaulichen Gründen ist die Nachverdichtung in dem besiedelten Bereich mit vorhandener Infrastruktur sinnvoll. Gleichzeitig ist jedoch die vorhandene Siedlungssituation zu berücksichtigen.

Entlang der Klöckner-Mannstaedt-Straße und der Langemarckstraße ist zu Beginn der 1950er Jahre eine Arbeitersiedlung der Klöckner-Mannstaedt-Werke aus Troisdorf entstanden. Die Siedlung ist nach einem städtebaulichen Entwurf des Stadtplaners Dr. Josef Orth durch die Wohnungsbau GmbH der Klöckner-Mannstaedt-Werke errichtet worden. Später erfolgte eine Privatisierung der Wohnungen und Grundstücke, so dass im Folgenden unterschiedliche Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt worden sind, die in das charakteristische und historische Bild der Siedlung eingegriffen haben. Vereinzelt lassen sich unqualifizierte Umbauten und Umgestaltungen im Gesamterscheinungsbild ausmachen.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Veränderungen, die in der Vergangenheit und zukünftig das Erscheinungsbild der Klöckner-Mannstaedt-Siedlung beeinflusst haben bzw. beeinflussen werden, soll eine Gestaltungssatzung erlassen werden. Die Satzung soll dazu dienen, das Erscheinungsbild der Siedlung im Charakter ihres ursprünglichen Zustandes vom Beginn der 1950er Jahre zu bewahren und den darin liegenden Wert zu erhalten. Die Erhaltungswürdigkeit der Siedlung mit ihrer historischen städtebaulichen Struktur wird insbesondere deutlich an:

- der einheitlichen Reihung der Wohngebäude parallel zur Klöckner-Mannstaedt-Straße, sowie in senkrechter Reihung an der Langemarckstraße,
- der architektonisch schlichten Gestaltung der Fassaden und Dächer sowie
- den in den Blockinnenbereichen liegenden großen Gartenflächen.

Die mit der Erstellung des Denkmalpflegeplans beauftragten Sachverständigen des Architekturbüros Vogt-Werling bestätigen in ihrer Beurteilung die Erhaltungswürdigkeit der Siedlung. Im Denkmalpflegeplan wird dementsprechend auf die Erhaltungswürdigkeit der Klöckner-Mannstaedt-Siedlung hingewiesen.

Es ist beabsichtigt, dass sich die Anforderungen der Gestaltungssatzung nur an diejenigen Gestaltungselemente richten, die das Erscheinungsbild wesentlich ausmachen, um das charakteristische Bild der Siedlung nicht zu beinträchtigen. Dazu gehört vor allem die äußere Gestaltung der Wohngebäude. Damit soll die Möglichkeit erhalten bleiben, ansonsten Veränderungen zur Anpassung und Erhöhung des Wohnwertes vornehmen zu können. Zusätzlich trägt die Gestaltungssatzung dazu bei, eine einheitliche Beurteilung von Bauanträgen zu gewährleisten.

Es ist vorgesehen, nach der Vorberatung im UPV den Beschluss in der Ratssitzung fassen zu lassen, in der auch der Denkmalpflegeplan zum Beschluss vorliegt (voraussichtlich im März 2016).

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme
☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

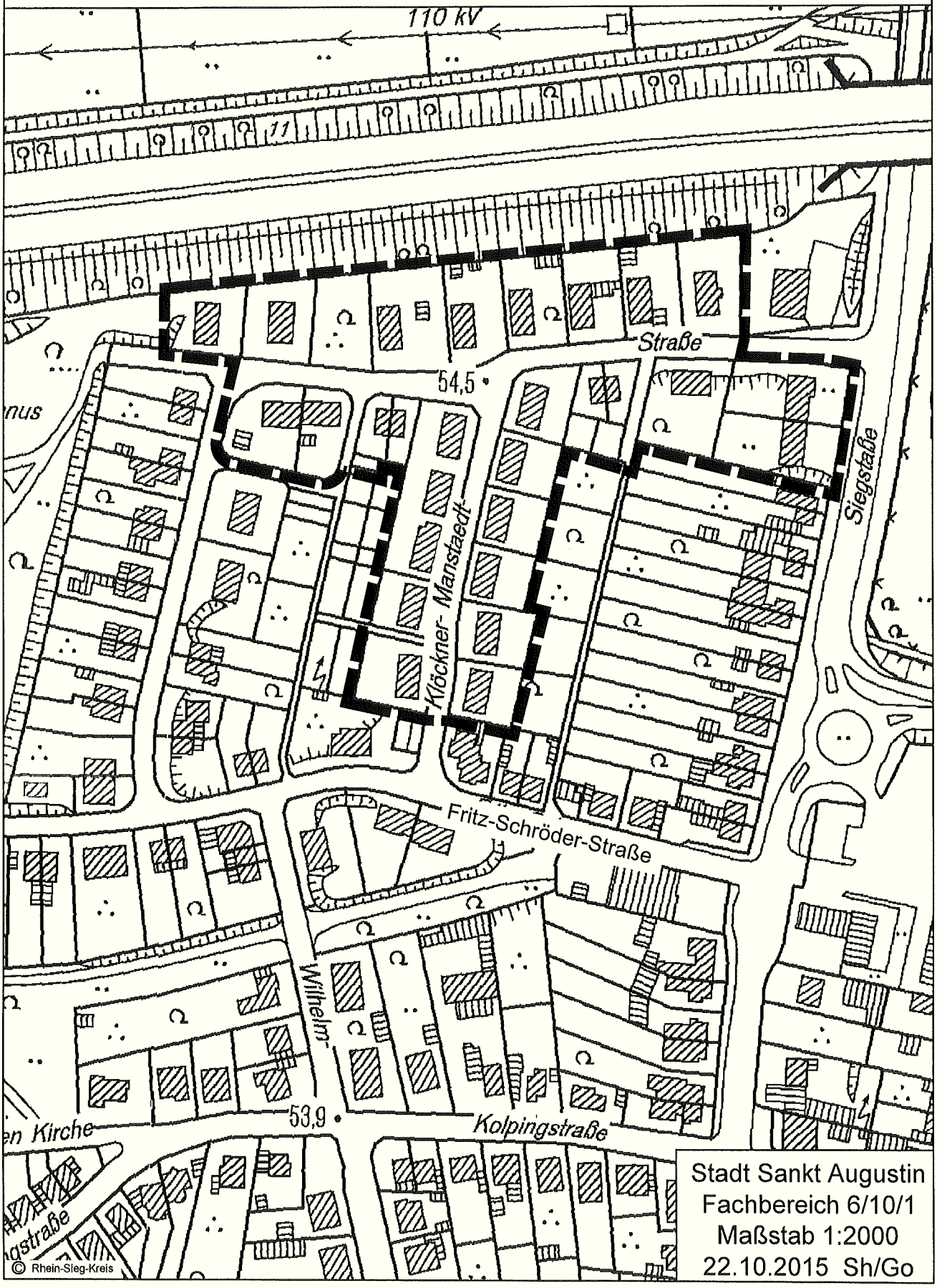
Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

GELTUNGSBEREICHSPLAN ZUR GESTALTUNGSSATZUNG "SIEDLUNG KLÖCKNER-MANNSTAEDT-STRASSE" SANKT AUGUSTIN-MENDEN



Stadt Sankt Augustin
Fachbereich 6/10/1
Maßstab 1:2000
22.10.2015 Sh/Go

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FD 6/10 / Fachdienst 6/10 - Planung und Liegenschaften

Sitzungsvorlage

Datum: 06.01.2016
Drucksache Nr.: **16/0009**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	26.01.2016	öffentlich / Entscheidung

---

Betreff

Beteiligung der Stadt Sankt Augustin im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zur Kenntnis und stimmt der vom Rhein-Sieg-Kreis vorgestellten bedarfsorientierten Vorgehensweise, ohne feste Aktualisierungstermine, zu.

Sachverhalt / Begründung:

Mit dem vorliegenden Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans stellt der Rhein-Sieg-Kreis die bisherige Praxis ein, den Plan zu einem festen Zeitpunkt alle 5 Jahre zu aktualisieren.
Ziel ist es nun vielmehr, je nach sachlichem oder örtlichem Bedarf, angepasste Änderungen vorzunehmen, ohne auf feste Fortschreibungszeitpunkte Rücksicht nehmen zu müssen.
Diese Vorgehensweise macht das Instrument Nahverkehrsplan flexibler und wird deshalb von der Verwaltung begrüßt.

Der 3. Änderung des Nahverkehrsplans liegt der Planungsgrundsatz der „Optimierung" des ÖPNV bei etwa gleichbleibenden Kostenrahmen zu Grunde.
Auf die Wiedergabe von Einzelheiten über Ziele und Änderungen wird in der Vorlage verzichtet. Diese sind dem Entwurf des Nahverkehrsplans in der Anlage zu entnehmen.

Für die Stadt Sankt Augustin von Interesse sind insbesondere folgende aktuell im Nahverkehrsplan aufgeführten Ziele:

- die Stabilisierung der Linie 517,
- die Busführung im Bereich Hangelar sowie
- die Einrichtung einer Endhaltestelle in Meindorf.

Zu diesen Themen wurde der Verwaltung bereits vom Rhein-Sieg-Kreis für den Jahresbeginn ein gemeinsamer Termin zwischen Rhein-Sieg-Kreis, RSVG und Stadt angekündigt. Die Verwaltung wird die Fraktionen rechtzeitig dazu einladen.

Für die Stadt Sankt Augustin weiterhin interessant sind die im Entwurf des Nahverkehrsplans genannten ÖPNV Bedarfsplananmeldungen des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Bonn. Diese entsprechen im Grundsatz den Wünschen der Stadt. Zu nennen sind:

- die Beschleunigung und Kapazitätserhöhung der Linie 66
- sowie die Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes in Buisdorf

Im Hinblick auf die Stadtbahnlinie 66 geht die Stadt Sankt Augustin davon aus, dass sie hinsichtlich Änderungen an der Linie 66 in die Entscheidungen der zwischen dem Kreis und der Stadt Bonn gebildeten „Arbeitsgruppe Zukunft Stadtbahn" eingebunden wird. Eine entsprechende Positionierung der Stadt zu diesem Thema wurde dem Rhein-Sieg-Kreis bereits übersandt.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine Frist zur Stellungnahme bis zum 29.02.2016 gesetzt.
Die Rückäußerungen werden in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr des Kreises am 21.04.2016 in die Beratungen einbezogen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

36

Die Maßnahme
☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

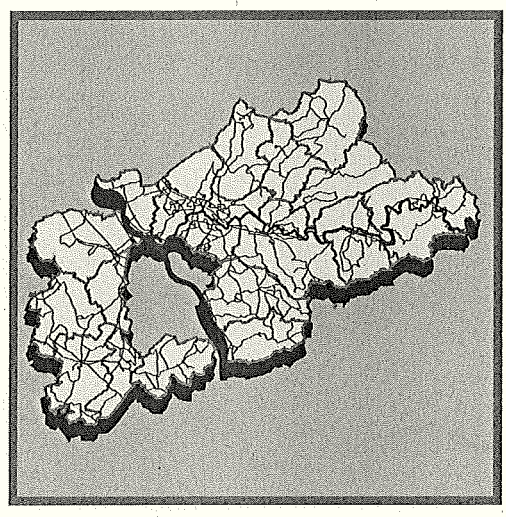
☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

Rhein-Sieg-Kreis Nahverkehrsplan 2012 plus

ENTWURF



:rhein-sieg-kreis

Version 2.0 – November 2015

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis
Der Landrat
Dezernat 5
Amt für Kreisentwicklung und Mobilität
Abteilung 61.1 – Mobilität und Verkehr

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"

Vorwort

Die Kreise und kreisfreie Städte sind Aufgabenträger für den kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und haben die Pflicht, den Nahverkehrsplan aufzustellen und ihn fortzuschreiben.

Der nunmehr dritte Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises steht unter dem Planungsleitsatz der „Optimierung". Dabei geht es um das Ausschöpfen von Fahrgastpotenzialen durch Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei etwa gleichbleibendem Kostenrahmen. Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden alle zur Verfügung stehenden ÖPNV-Verkehrsmittel von der Bahn bis zu den flexiblen Bedienungsformen wie z.B. dem TaxiBus abhängig von räumlicher und zeitlicher Nachfrage als ein aufeinander aufbauendes Gesamtsystem betrachtet. Der Kreistag fasste am 17. September 2009 die Beschlüsse für den dritten Nahverkehrsplan im linksrheinischen Kreisgebiet zeitgleich mit dem Teilraum Niederkassel und am 1. Juli 2010 für das rechtsrheinische Kreisgebiet. Zugleich wurden weitere Teilziele formuliert, die sukzessive umgesetzt wurden bzw. noch umgesetzt werden.

Dabei schlägt der Rhein-Sieg-Kreis mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan einen neuen Weg ein: Er folgt einer modularen Konzeption, welche die fortlaufende Arbeit am Nahverkehrsplan in den Teilräumen des Rhein-Sieg-Kreises ermöglicht. Die Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW machte dies möglich, weil die Pflicht weggefallen ist, den Nahverkehrsplan alle fünf Jahre fortzuschreiben. Auf diese Weise wird den Aufgabenträgern eine größere Flexibilität zu teil und die Arbeiten am Nahverkehrsplan werden sich weiter verstetigen. Dieser Devise folgend ist der vorliegende Nahverkehrsplan in seiner zeitlichen Abfolge offen und soll kontinuierlich in räumlichen Teilbereichen weiterentwickelt werden.

Der Nahverkehrsplan versetzt die Aufgabenträger in die Lage, mit Zielen und Rahmenvorgaben den Umfang des Angebotes, die Qualität und die Ausgestaltung des Verkehrs in ihrem Bedienungsgebiet eigenverantwortlich weiterzuentwickeln. Dies ist vor allem deshalb wichtig, weil die Aufgabenträger den Hauptteil der finanziellen Verantwortung für den Nahverkehr zu tragen haben. Der Nahverkehrsplan ist ein Fachplan. Er gibt den Verkehrsunternehmen den Rahmen für ihre betrieblichen Planungen vor.

Der Rhein-Sieg-Kreis finanziert bereits seit Jahrzehnten den öffentlichen Personennahverkehr mit beträchtlichen Mitteln. In den letzten Jahren waren das immer über 20 Millionen Euro pro Jahr. Trotz der angespannten Haushaltslage der Städte und Gemeinden und des Kreises konnten im neuen Nahverkehrsplan Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen vorgesehen werden. So wurde der „TaxiBus" als weiteres Element der differenzierten Bedienung neu eingeführt und dadurch das gesamte ÖPNV-Angebot verbessert. Im gewissen Rahmen wurden auch Angebotsanpassungen im Berufs- und Schülerverkehr sowie im „Jedermannverkehr" beschlossen. Punktuell waren auch kostenneutrale Verbesserungen möglich.

Vor diesem Hintergrund ist der Rhein-Sieg-Kreis auch bei der Bedienung des ländlichen Raumes inzwischen gut aufgestellt. Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 500 Einwohnern werden nach Möglichkeit mit liniengebundenen Verkehrsmitteln erschlossen. An Werktagen ist dabei ein Mindestbedienungsstandard im Stundentakt das Ziel. Im dispers besiedelten ländlichen Raum kommen vor allem der Bus, der TaxiBus und das Anruf-Sammel-Taxi (AST) zum Einsatz. Erwähnen muss man in diesem Zusammenhang auch die „Bürgerbusse", die ehrenamtlich betrieben werden und deshalb nicht vom Aufgabenträger „geplant" werden können. Die Bürgerbusvereine leisten im ländlichen Raum einen wertvollen Beitrag zur Mobilität.

Im städtischen Verdichtungsraum wurde und wird der ÖPNV weiter ausgebaut, um für die Menschen ein attraktives und konkurrenzfähiges Mobilitätsangebot darstellen zu können sowie um die Straßen vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Der Eisenbahnverkehr,

die Stadtbahnen und der Buslinienverkehr tragen einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Mobilität im Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr bei. Zudem leistet der ÖPNV auch einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, der durch einen konsequenten Ausbau noch weiter erhöht werden kann.

Eine weitere Herausforderung für den öffentlichen Personennahverkehr ist der demographische Wandel. Obwohl wir in einer Wachstumsregion leben, werden die Schülerzahlen sinken und wird die Zahl der älteren Menschen zunehmen. Dem müssen wir uns stellen und zukunftsfähige Modelle entwickeln.

Konzeptionell beruht der Nahverkehrsplan, der von der Kreisverwaltung erarbeitet worden ist, auf einer Liniennetzoptimierung, die das Planungsbüro PGV, Köln, entworfen hat. Allen, die hier mit großem Engagement und fachlich fundiert mitgewirkt haben und sich an den zahlreichen Beratungen in den Gremien des Kreises und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden beteiligt haben, sei herzlich gedankt! Dieser Dank gilt besonders den Abgeordneten im Planungs- und Verkehrsausschuss, die mit viel Augenmaß, aber auch mit enormer Detailarbeit die Beratungen geführt haben. Mein Dank geht auch an die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die die Arbeit fachlich unterstützt und konstruktiv begleitet haben.

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

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
3. ÖPNV-Strukturen 30
   3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis 30
   3.2. SPNV 31
      3.2.1. Verkehrsangebot 31
      3.2.2. Ausbaumaßnahmen 32
      3.2.3. Qualitätssicherung 33
   3.3. Stadtbahn 34
      3.3.1. Verkehrsangebot 34
      3.3.2. Ausbaumaßnahmen 35
      3.3.3. Qualitätssicherung 36
   3.4. Bus 38
   3.5. TaxiBus 44
   3.6. Anrufsammeltaxi (AST) 46
   3.7. Bürgerbus 48
   3.8. Tarif 49
4. Finanzrahmen 50
   4.1. Übersicht 50
      4.1.1. Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV 50
      4.1.2. Aufteilung der kommunalen Ausgleichszahlungen 50
      4.1.3. Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen 50
      4.1.4. Ausgleichzahlungen nach Kilometerleistung 51
   4.2. Landesfördermittel 52
      4.2.1. Gesetzliche Grundlagen 52
      4.2.2. ÖPNV-Pauschale 52
      4.2.3. Ausbildungsverkehr-Pauschale 52

5. Vorgaben zur Angebotsgestaltung 54
5.1. Differenzierte Bedienung 54
5.2. Primärnetz 54
5.3. Erschließung 57
5.4. Bedienungszeiten und Bedienungsstandards 57
5.5. Vertaktung 59
5.6. Schülerbeförderung 59
5.7. Vernetzung 61
5.8. Einsatz von TaxiBussen 63
6. Vorgaben zur Betriebsqualität 64
6.1. Zuständigkeiten 64
6.2. Fahrzeugeinsatz 64
6.3. Haltestellen 66
6.3.1. Ausbaustandards 66
6.3.2. Anordnung 67
6.3.3. Benennung 67
6.3.4. Ausstattung 68
6.4. Disposition flexibler Bedienungsformen 69
6.5. Pünktlichkeit 69
6.6. Vertrieb 69
6.7. Information und Kundenkommunikation 70
6.8. Dokumentation 70
7. Entwicklungskonzept 71
7.1. Handlungsschwerpunkte 71
7.2. Umsetzung der Grundbedienungsstandards 72
7.3. Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz 73
7.4. Umsetzung der Angebotssystematisierung 77
7.4.1. Vernetzung 77
7.4.2. Vertaktung 78
7.4.3. Linienwege 79
7.5. Verbesserung des Angebots im Spätverkehr 80
7.6. Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen 82
7.7. Lokale Angebotsverbesserungen 85
7.7.1. Alfter 85
7.7.2. Bad Honnef 85
7.7.3. Bornheim 85
7.7.4. Eitorf 85
7.7.5. Hennef 85
7.7.6. Königswinter 85
7.7.7. Lohmar 86
7.7.8. Meckenheim 86
7.7.9. Much 86
7.7.10. Neunkirchen-Seelscheid 86
7.7.11. Niederkassel 86

7.7.12. Rheinbach 86
7.7.13. Ruppichteroth 86
7.7.14. Sankt Augustin 87
7.7.15. Siegburg 87
7.7.16. Swisttal 87
7.7.17. Troisdorf 87
7.7.18. Wachtberg 87
7.7.19. Windeck 87
7.8. Ausbau der Infrastruktur 88
7.8.1. Vorbemerkungen 88
7.8.2. Kapazitätssteigerungsmaßnahmen auf den Schienenstrecken 88
7.8.3. Verlegung des DB-Bahnhofs Bad Honnef 88
7.8.4. SPNV-Haltepunkt Sankt Augustin-Buisdorf 88
7.8.5. Stadtbahnverbindung Köln – Niederkassel – Bonn 89
A. Fahrplan-Rahmenvorgaben 90
B. Umsetzungshistorie 95
C. Barrierefreier Haltestellenausbau 100

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: Zusammenhang Wichtigkeit und Zufriedenheit von Qualitätskriterien 36
Abbildung 13: Wichtigste Qualitätskriterien aus Fahrgastsicht 37
Abbildung 14: AST im Rhein-Sieg-Kreis 47
Abbildung 15: Primärnetz 56

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 31
Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte 33
Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis 34
Tabelle 7: Wagenkilometerleistung Stadtbahn 34
Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen 35
Tabelle 9: Buslinien und Konzessionsinhaber 41
Tabelle 10: Betriebsleistung Bus 42
Tabelle 11: Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern/Tag (ohne Schiene) 43
Tabelle 12: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus 45
Tabelle 13: AST-Verkehre 47
Tabelle 14: Haushaltsansätze des Rhein-Sieg-Kreises für den ÖPNV 50
Tabelle 15: Ausgleichszahlungen und Kilometerleistung der einzelnen Verkehrsmittel 51
Tabelle 16: Primärnetz 55
Tabelle 17: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel 58
Tabelle 18: Verknüpfungspunkte 62
Tabelle 19: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal 65
Tabelle 20: Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorie 68
Tabelle 21: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum 73
Tabelle 22: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum 74
Tabelle 23: Angebotsqualität Stadtbahn 74
Tabelle 24: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum 75
Tabelle 25: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum 76
Tabelle 26: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung 78
Tabelle 27: Unsystematische Linienwege 79
Tabelle 28: Letzte Abfahrt in Lastrichtung 81
Tabelle 29: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen 84

1. Einleitung

Nachdem der erste Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises unter der Prämisse „Angebotsausbau" und der zweite unter der Prämisse „Einsparung" stand, orientiert sich der vorliegende dritte Nahverkehrsplan am **Planungsszenario „Optimierung"**. Dieses Szenario sieht grundsätzlich vor, nachfragestarke Relationen zu verbessern, begreifbare Strukturen zu schaffen („ÖPNV für jedermann"), Fahrgastpotenziale besser zu erschließen und die Attraktivität des ÖPNV langfristig zu sichern. Dies soll im Rahmen des gegebenen Budgets durch folgende Strategien erreicht werden:

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

Entsprechend der Zieldefinition wurden zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2009 und Dezember 2010 wesentliche Veränderungen im linksrheinischen bzw. rechtsrheinischen Busnetz vorgenommen. Diese fußen konzeptionell auf einer von einem externen Gutachter ausgearbeiteten Liniennetzoptimierung (PGV Köln, 2011). Dazu kam ein umfangreiches Abstimmungsverfahren mit den benachbarten Aufgabenträgern, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmern. Die entsprechenden Umsetzungsbeschlüsse fasste der Kreistag am 07.09.2009 für das linkrheinische Kreisgebiet sowie den Teilraum Niederkassel und am 01.07.2010 für das restliche rechtsrheinische Kreisgebiet.

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).

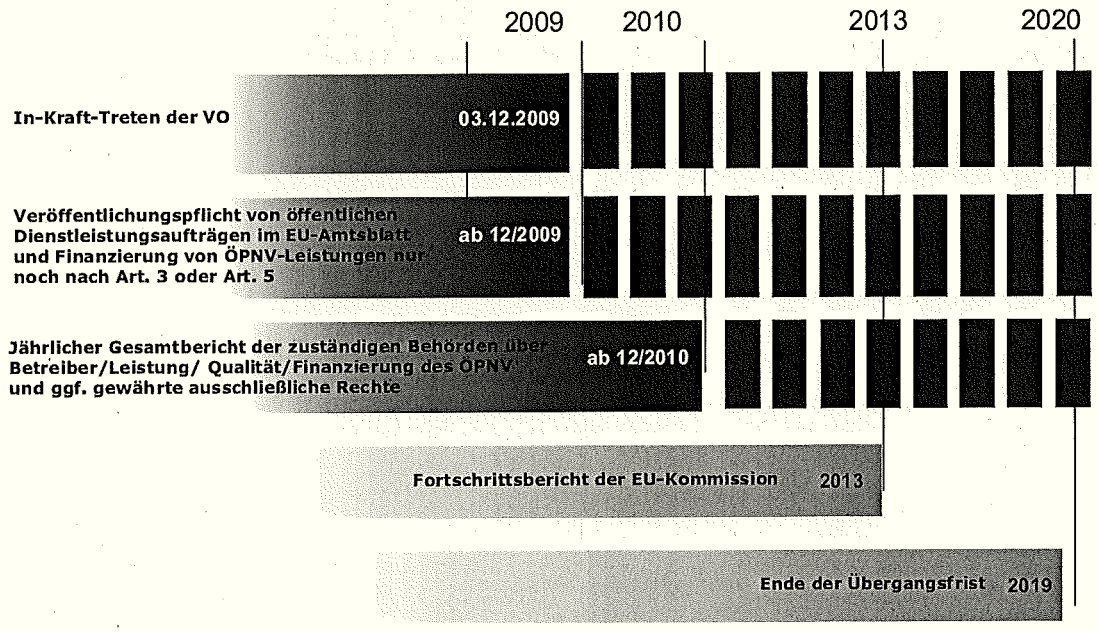
Auf der Grundlage dieser Struktur soll die weitere Optimierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel in Zukunft konsequent fortgeführt werden, ohne dass dabei die Grundlagenkapitel sowie die theoretischen Vorgaben anschließend immer wieder neu gefasst 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. Die Verordnung sieht eine Übergangsfrist bis zum 03.12.2019 vor. Um diese nutzen zu können, führten die meisten ÖPNV-Aufgabenträger vor dem Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 Status-quo-basierte Betrauungsbeschlüsse bzw. Verkehrsverträge herbei.

Der Rhein-Sieg-Kreis beabsichtigt als ÖPNV-Aufgabenträger und zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten mit Kraftfahrzeugen (Bussen) im Linienverkehr auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises einschließlich von in das Gebiet benachbarter Aufgabenträger/zuständiger Behörden abgehender Bus-Leistungen. Es ist beabsichtigt, alle Linien ab dem 12.12.2016 bzw. 01.01.2017 an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben. 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. Es wurde zum 1. Januar 2013 novelliert.

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

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

2.2.2. Behindertengleichstellungsgesetz

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

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

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

2.2.3. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

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

2.3. Landesrecht

Zur rechtlichen Ausgestaltung der EU- und bundesrechtlichen Rahmenbedingungen haben die Bundesländer spezifizierte Regionalisierungs- bzw. ÖPNV-Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen" (ÖPNVG NRW) wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 15. Dezember 2012. Wesentlicher Inhalt aller fortgeschriebenen ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Diese bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung in ihren Kooperationsräumen Zweckverbände und übertragen die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dorthin. Im Falle des Rhein-Sieg-Kreises ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) der zuständige Aufgabenträger für den SPNV.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände jeweils einen Nahverkehrsplan auf, welcher

- vorhandene Verkehrsstrukturen, das SPNV-Netz, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die Belange des Umweltschutzes und der Barrierefreiheit im Sinn des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie des Städtebaus und die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, berücksichtigt,
- den Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot bildet, indem er Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Taktfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten für eine angemessene Verkehrsbedienung vorgibt sowie den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals und die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge darstellt,
- im Benehmen mit den kreisangehörigen Städte und Gemeinden aufgestellt wurde,
- unter Beteiligung vorhandener Unternehmen erarbeitet wurde,
- mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abgestimmt wurde.

Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben.

2.4. Übergeordnete Planungen

2.4.1. Landesentwicklungsplan

Die Ziele des Landesentwicklungsplanes (LEP NRW) von 1995 richten sich nicht nur an die Träger der Regionalplanung, sondern explizit ebenso an Verkehrsunternehmen, Verbünde sowie Planungsbehörden auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Wichtige Kernaussagen des LEP NRW für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind:

- Stärkung der Verkehrsträger mit hoher Transportleistung sowie Intensivierung einer zweckmäßigen Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsträgern mit dem Ziel der Verlagerung geeigneter Teile des Verkehrsaufkommens im Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene,
- stärkere Verknüpfung von räumlichen Funktionen und Verbesserung der Zuordnung von Arbeitsplätzen und Wohnstandorten zum Zweck der Verkehrsvermeidung,
- Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und -organisation als Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Erschließung des Raumes,
- umweltverträgliche Weiterentwicklung aller Elemente der Verkehrsinfrastruktur,
- Vorrang für den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV sowie SPNV,
- gegenseitige Abstimmung der Planungen der Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV, auch über die Grenzen der Kooperationsräume hinweg,
- Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung grenzüberschreitender Zusammenarbeit an der Landes- und Bundesgrenze.

Nach dem LEP NRW wird der Rhein-Sieg-Kreis von folgenden Achsen tangiert:

Entwicklungsachsen 1. Ordnung

(großräumige Achsen von europäischer Bedeutung)

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

Entwicklungsachsen 2. Ordnung

(großräumige, Oberzentren verbindende Achsen)

- Mönchengladbach – Kerpen – Rheinbach – Koblenz

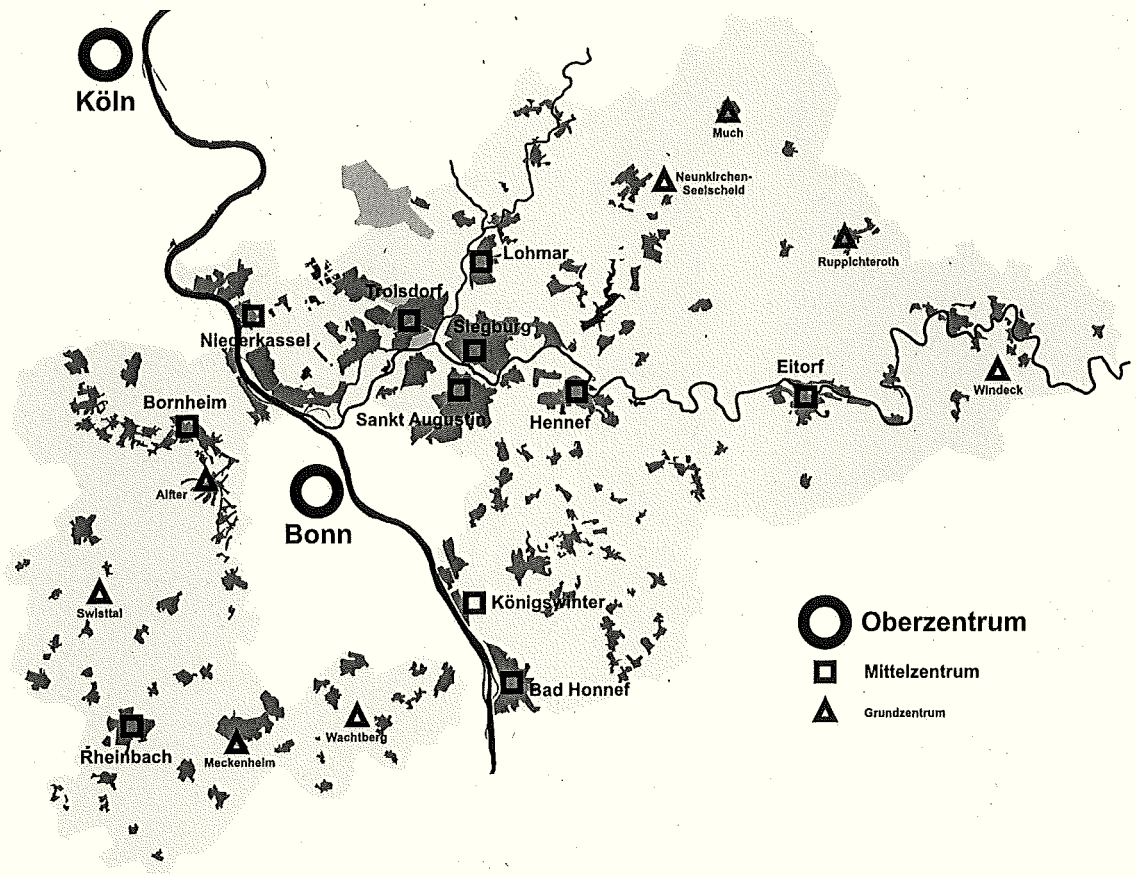
Entwicklungsachsen 3. Ordnung

(überregionale Achsen)

- Siegen – Windeck – Eitorf – Hennef – Siegburg – Sankt Augustin – Bonn – Alfter – Euskirchen – Düren
- Wuppertal – Remscheid – Gummersbach – Waldbröl – Windeck – Asbach

Grundlage für die Entwicklung achsenbezogener Angebotsstandards (vgl. Kap. 5) ist die siedlungsräumliche Grundstruktur sowie die zentralörtliche Gliederung, wie sie im LEP NRW dargelegt sind. Danach werden Teile des Rhein-Sieg-Kreises der Ballungsrandzone und Teile den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur zugeordnet. Zur Ballungsrandzone gehören die Städte bzw. Gemeinden Bornheim, Alfter, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg und Sankt Augustin. Die Städte bzw. Gemeinden Swisttal, Rheinbach, Meckenheim, Wachtberg, Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Much, Ruppichteroth, Windeck, Eitorf, Hennef, Königswinter und Bad Honnef werden den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur zugeordnet.

Die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge ist in Abbildung 2 dargestellt. Für den Rhein-Sieg-Kreis relevante Oberzentren (Zentren zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs) sind die Städte Köln und Bonn außerhalb des Kreisgebiets. Als Mittelzentren (Zentren zur Deckung des gehobenen Bedarfs) sind die Städte Bad Honnef, Bornheim, Eitorf, Hennef, Königswinter, Lohmar, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf klassifiziert. Alle anderen kreisangehörigen Städte und Gemeinden gelten als Grundzentren (Zentren zur Deckung des täglichen Bedarfs), im Einzelnen sind dies Alfter, Meckenheim, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth, Swisttal, Wachtberg und Windeck. Zu beachten ist bei dieser Einteilung, dass sie nur kommunalscharf und nicht ortsteilscharf ist. Grundzentrale Funktionen werden in fast allen Städten und Gemeinden von mehreren Ortsteilen hergestellt. Insbesondere Alfter, Meckenheim, Neunkirchen-Seelscheid, Swisttal, Wachtberg 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. Dabei sollen im Rhein-Sieg-Kreis aufgrund des teilweise hohen Verkehrsaufkommens die Möglichkeiten zur Dämpfung des motorisierten Verkehrs ausgeschöpft werden. Wo möglich, sollen Maßnahmen des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel) bevorzugt werden.

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

1) Die Erfordernisse und Planungen zwischen dem ÖPNV und dem öffentlichen Fernverkehr sind so miteinander abzustimmen, dass für beide eine bestmögliche Attraktivität erreicht bzw. gesichert wird. Die Linien und Netze des ÖPNV sind so zu entwickeln, dass die Siedlungsbereiche und die sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens innerhalb der Region Bonn/Rhein-Sieg und der benachbarten Regionen schnell, zuverlässig, sicher und bequem erreicht werden können.

2) Innerhalb der Siedlungsbereiche sollen neue Baugebiete vorrangig dort entwickelt bzw. erschlossen werden, wo sich in fußläufiger Entfernung Haltepunkte des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) oder eines anderen leistungsfähigen ÖPNV-Mittels befinden oder konkret geplant sind. Soweit Siedlungsbereiche über ein geeignetes Potenzial für die Auslastung, Verbesserung oder Neueinrichtung einer ÖPNV-Linie verfügen, soll geprüft werden, ob eine bauliche Entwicklung initiiert werden kann, mit der eine ausreichende Tragfähigkeit für die Sicherung des Bestandes oder für die Entwicklung einer neuen SPNV/ÖPNV-Linie oder die Anordnung einer neuen Haltestelle erreicht werden kann. Dabei ist auf eine zweckmäßige Netzeinbindung zu achten.

3) Die ÖPNV-Netze benachbarter Verbundräume sind bedarfsgerecht miteinander zu verzahnen. Insbesondere zwischen den Verkehrsverbünden Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) ist eine enge Zusammenarbeit notwendig, um innerhalb der europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr die erforderliche Durchgängigkeit des ÖPNV-Angebotes sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Da der Einzugsbereich der Metropolregion Rhein-Ruhr u.a. auch in die nördlichen Bereiche von Rheinland-Pfalz ausstrahlt, ergibt sich gleichermaßen die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie mit dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel.

4) In der Region sollen geeignete Standorte für Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs in funktionaler Ergänzung zum vorhandenen Güterverkehrszentrum Köln-Eifeltor bzw. als eigenständige regionale Umschlagsplätze entwickelt werden.

5) Es ist anzustreben, weitere Anteile des Güternah- und -regionalverkehrs einschließlich des Transportaufkommens aus der Entsorgungs- und Kreislaufwirtschaft für die Schiene zu erschließen.

2.4.3 ÖPNV-Infrastrukturplanung

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

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

Seit August 2015 ist das Verfahren zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes Nordrhein-Westfalen im Gange. Er ersetzt die vorhergehende Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP NRW).

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

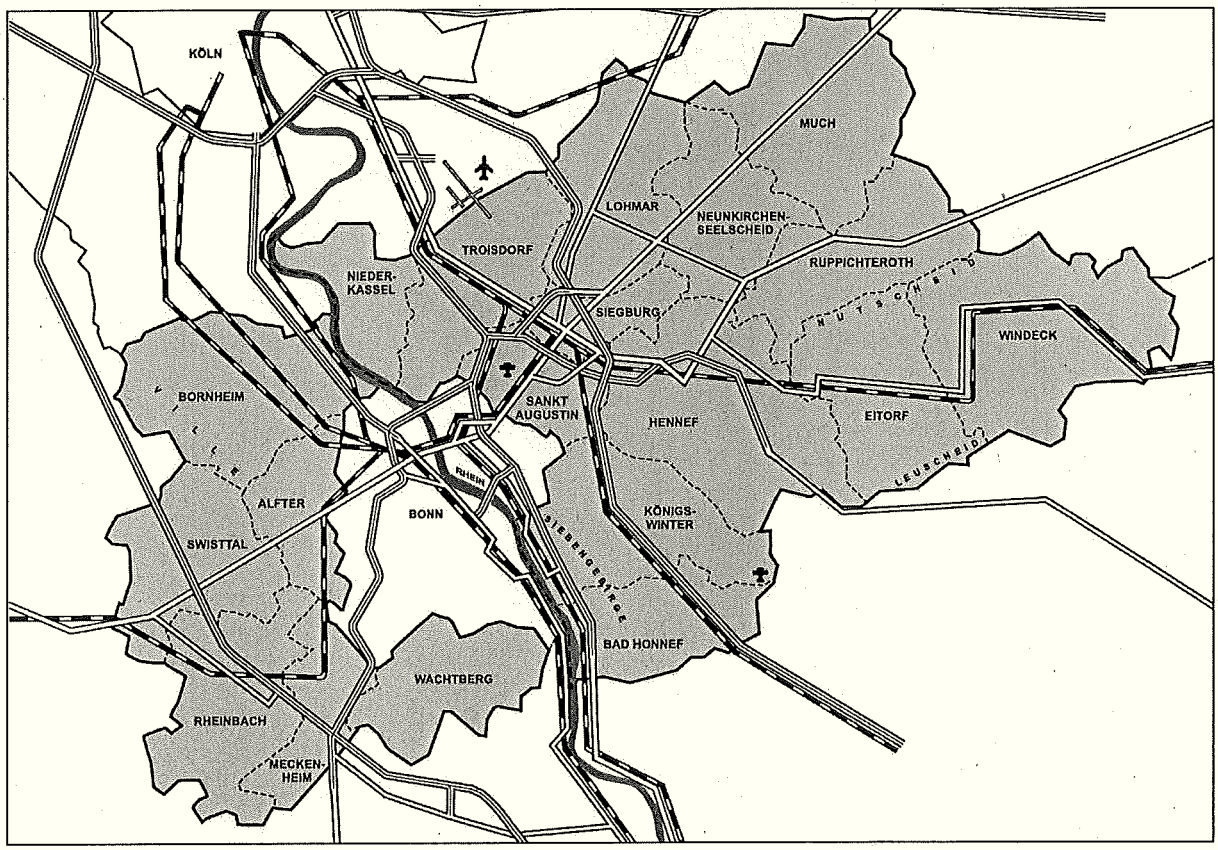
2.5.1. Lage im Raum

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 2013 verzeichnete der Rhein-Sieg-Kreis auf Basis des Zensus 2011 580.885 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 166 Einwohnern je km² in Ruppichteroth bis hin zu 1.669 Einwohnern je km² in Siegburg. Auch im Rhein-Sieg-Kreis steht eine wachsende Anzahl über 65jähriger einer schrumpfenden Anzahl unter 18jähriger gegenüber: so stieg zwischen 1998 und 2010 der Anteil der über 65jährigen von 14,2% auf 21,2% der Bevölkerung, der Anteil der unter 18jährigen hingegen sank im gleichen Zeitraum von 20,9% auf 17,7%.

Stadt / Gemeinde	Bevölkerung	Fläche in km²	Einwohner je km²
Alfter	23.001	34,77	661,5
Bad Honnef	24.806	48,30	513,6
Bornheim	46.351	82,72	560,3
Eitorf	18.671	69,99	266,8
Hennef	45.574	105,94	430,2
Königswinter	39.926	76,19	524,0
Lohmar	29.520	65,52	470,5
Meckenheim	23.587	34,80	677,8
Much	14.098	78,09	180,5
Neunkirchen-Seelscheid	19.472	50,64	384,5
Niederkassel	36.763	35,79	1027,2
Rheinbach	26.644	69,75	382,0
Ruppichteroth	10.260	61,96	165,6
Sankt Augustin	54.235	34,23	1584,4
Siegburg	39.173	23,46	1669,8
Swisttal	17.502	62,27	281,1
Troisdorf	72.858	62,17	1171,9
Wachtberg	19.703	49,68	396,6
Windeck	18.741	107,24	174,8
Rhein-Sieg-Kreis	580.885	1153,51	519

Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Stand: 30.06.2013

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

Inwieweit der positive Trend der vergangenen Jahre zur Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Sieg-Kreis weiter anhalten wird, ist derzeit nicht zu prognostizieren. Der Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (ehemals Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen) prognostiziert eine weitere deutliche Zunahme der Bevölkerung. Zu beachten ist jedoch, dass Grundlage dieser Prognosen die fortgeschriebenen Daten aus der Volkszählung von 1987 bilden und die Prognosewerte für das Jahr 2010 in Bezug auf den Rhein-Sieg-Kreis bereits deutlich unterschritten wurden. Demnach sollte der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2010 bereits weit über 600.000 Einwohner zählen.

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, Bil-

dung und Tourismus. Am 17. Dezember 2010 hat der Kreistag das KEK beschlossen. Mit dem Beschluss wurde die Kreisverwaltung beauftragt, die Leitbilder und Ziele des KEK dem künftigen Handeln zugrunde zu legen. Auch in den zuständigen Gremien der Städte und Gemeinden wurden Beschlüsse zum KEK gefasst, welche sich inhaltlich unterscheiden. Neben Kenntnisnahme, zustimmender Kenntnisnahme oder Kenntnisnahme mit Verwaltungsauftrag wurden vereinzelt auch Ergänzungen bzw. Streichungen bei Zielen und Maßnahmen beschlossen.

Gemäß KEK 2020 wird bis 2020 von einem weiteren, allerdings verringerten Bevölkerungswachstum ausgegangen. Von einer Fortsetzung des Alterungstrends ist auszugehen. Dabei wird sich die bereits aktuell zu beobachtende heterogene Entwicklung im Kreis fortsetzen. Schwerpunkte des Wachstums werden im „Speckgürtel" rund um Bonn erwartet. In stärker überalterten und ländlichen Kommunen sowie traditionellen Standorten des produzierenden Gewerbes wird dagegen mit Stagnation oder Schrumpfung gerechnet.

2.5.3. Arbeitsplätze und Ausbildung

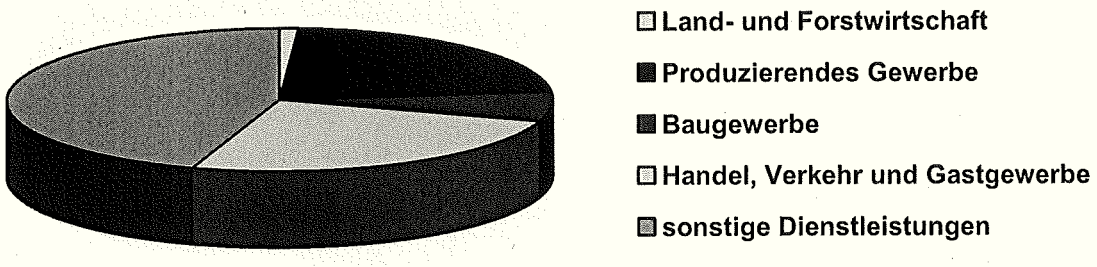
Weitgehend analog zur Bevölkerung konzentrieren sich die Arbeitsplätze in den Städten Troisdorf, Siegburg, Sankt Augustin und Hennef. Ausnahme bildet Bornheim mit einer vergleichsweise geringen Anzahl an Arbeitsplätzen und dem kreisweit größten Pendlersaldo (vgl. Tabelle 2).

Stadt/Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Alfter	2.605	1.924	7.335	-5.411
Bad Honnef	6.903	4.851	5.465	-614
Bornheim	7.896	5.079	14.173	-9.094
Eitorf	4.630	2.414	3.861	-1.447
Hennef	10.171	6.639	11.826	-5.187
Königswinter	7.257	4.599	10.255	-5.656
Lohmar	7.702	5.977	8.173	-2.196
Meckenheim	7.088	5.500	5.349	151
Much	2.902	1.842	3.720	-1.878
Neunkirchen-Seelscheid	2.838	1.713	5.200	-3.487
Niederkassel	5.205	2.892	10.925	-8.033
Rheinbach	5.712	3.736	6.310	-2.574
Ruppichteroth	1.218	717	2.863	-2.146
Sankt Augustin	13.128	9.812	14.591	-4.779
Siegburg	16.232	12.766	10.134	2.632
Swisttal	2.154	1.454	5.045	-3.591
Troisdorf	24.919	16.856	18.285	-1.429
Wachtberg	2.815	1.983	5.447	-3.464
Windeck	2.366	1.002	4.475	-3.473
Rhein-Sieg-Kreis	133.741	48.017	109.693	-61.676

Hinweis Ein- und Auspendler des Rhein-Sieg-Kreises ohne Pendler innerhalb des Kreisgebietes
Quelle: Bundesagentur für Arbeit Statistik-Service West, Düsseldorf, Stand 30.06.2011

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

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



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

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

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

Stadt/Gemeinde	**Grundschulen** inkl. Privatschulen	**Hauptschulen**	**Realschulen** inkl. Privatschulen	**Gymnasien** inkl. Privatschulen	**Sekundarschulen**	**Gesamtschulen**	**Förderschulen** inkl. Privatschulen	**Hochschulen** Standorte, inkl. Privatschulen	**Berufskollegs**	**sonstige**
Alfter	4	1					3	1		
Bad Honnef	5	1	2	2				1	1(1)	
Bornheim	8	1	1	2	1	1	1(1)			
Eitorf	4	1		1	1		(1)		(1)	
Hennef	8	1	1	1		2	3	1	4	
Königswinter	7(1)	1	2	2			1			
Lohmar	4	1	1	1	1					
Meckenheim	4(1)	1	1	1			(1)			
Much	3	1	1			1				
Neunkirchen-Seelscheid	3	1	1	1		1	1		(1)	
Niederkassel	5	1	1	1			1			
Rheinbach	5	1	1	3		1	1	1	1	
Ruppichteroth	3	1		1	(1)					
Sankt Augustin	9	2	2	2		1	3	2	1	2
Siegburg	8(1)	1	1	2		2	1(1)		1	1
Swisttal	3				1					
Troisdorf	12	2	2	2		2	3		1	
Wachtberg	4(1)	1								
Windeck	4(1)	1	1	1		1	1			
Rhein-Sieg-Kreis	103(5)	20	18	23	4(1)	12	16(4)	6	9(3)	3

in Klammern: Außenstandorte
sonstige: Schule für Kranke und Waldorfschule in Sankt Augustin, Abendgymnasium in Siegburg
Quelle: Schulverzeichnis Rhein-Sieg-Kreis, Stand Januar 2015

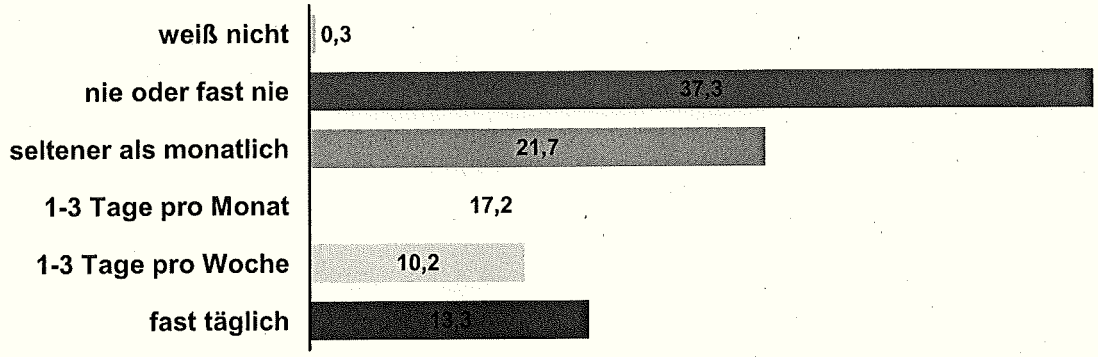
Tabelle 3: Bildungsinfrastruktur

2.6. Befragungen zur ÖPNV-Nutzung

2.6.1. Mobilität in Deutschland (MiD)

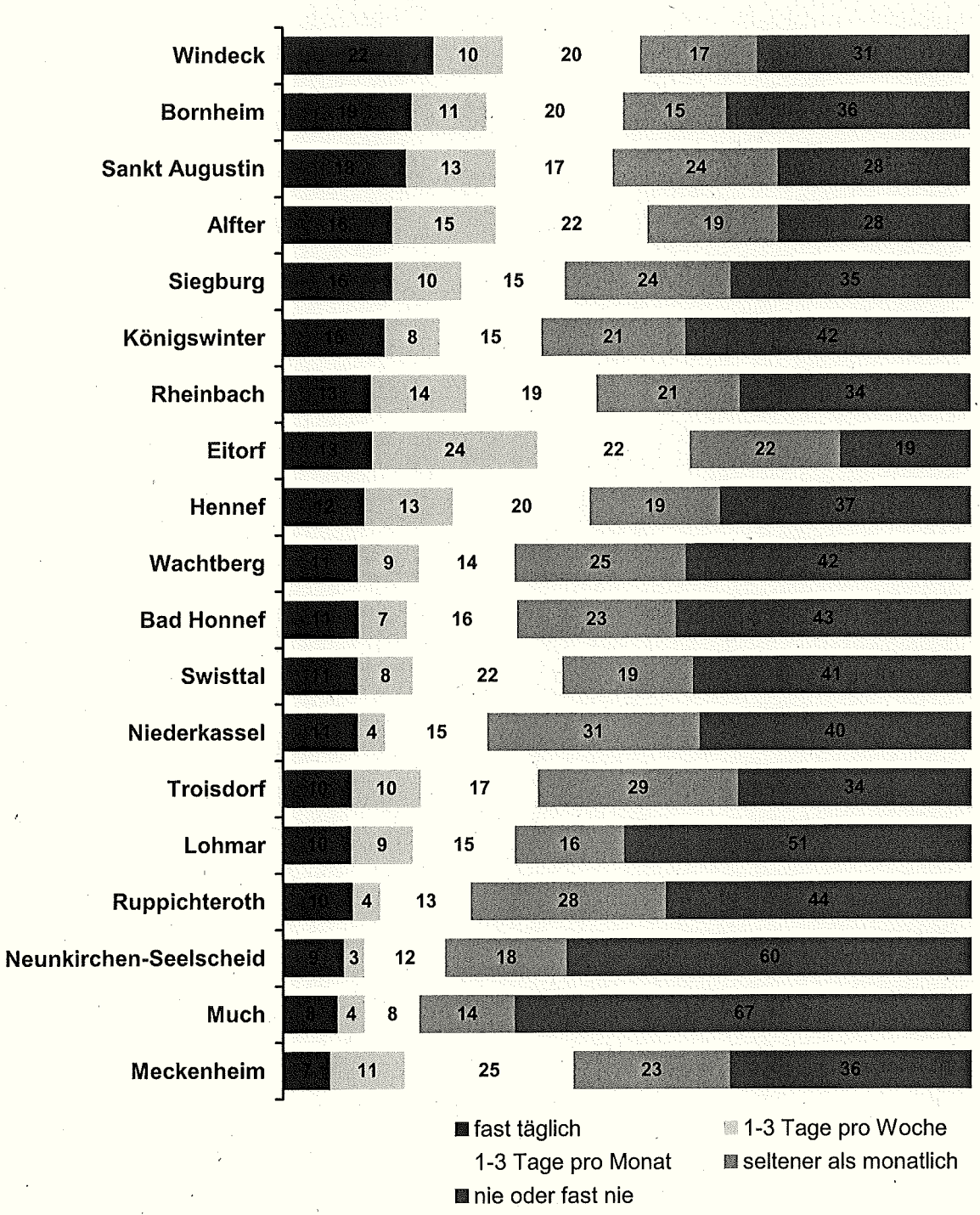
Der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn haben im Rahmen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland" (MiD) eine vertiefende Untersuchung für den Zeitraum April 2008 bis April 2009 mit insgesamt 4.000 zusätzlichen Haushaltsinterviews durchführen lassen, so dass differenzierte Ergebnisse auf regionaler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

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



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

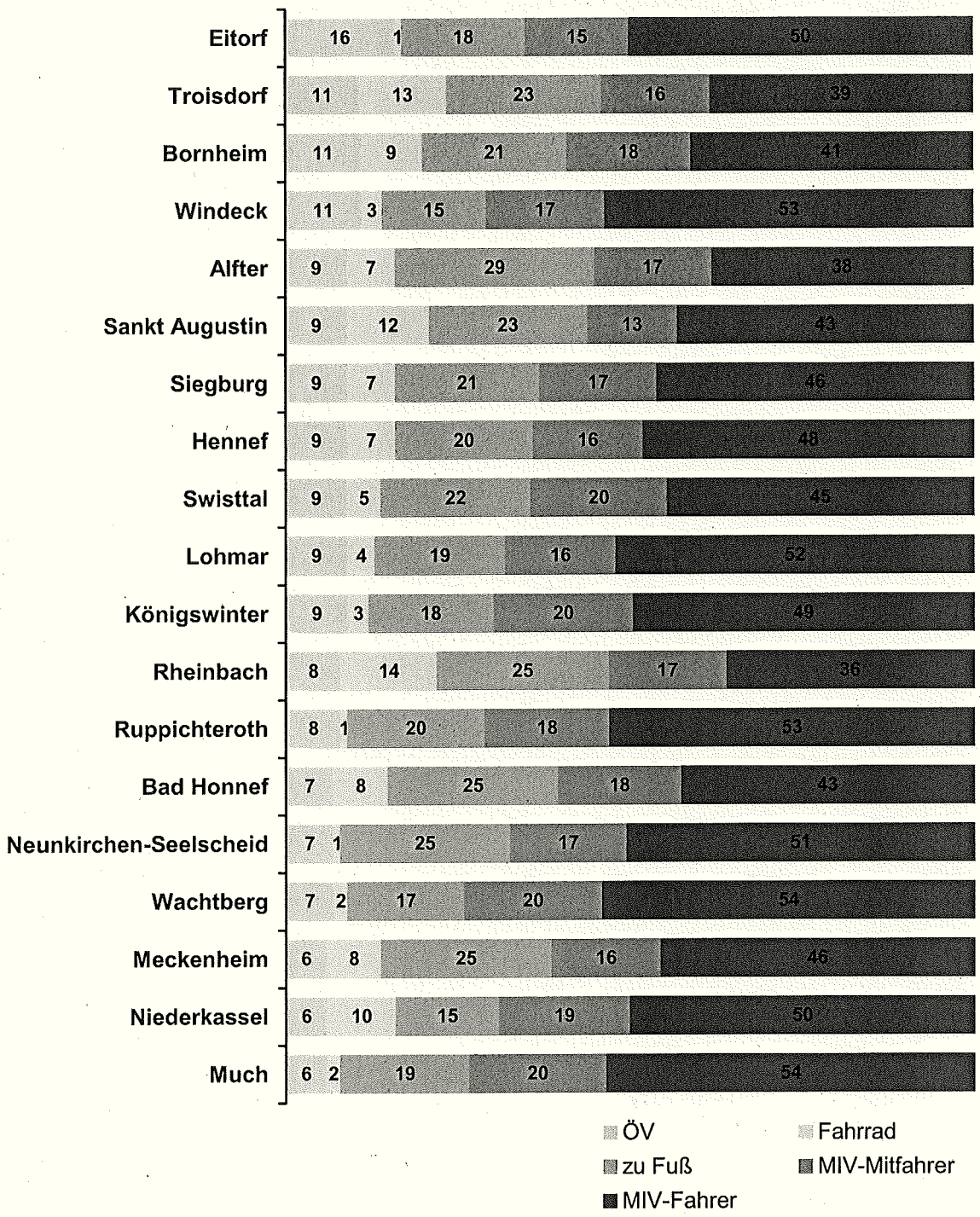
Abbildung 5: Allgemeine ÖPNV-Nutzung im Rhein-Sieg-Kreis in Prozent



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

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

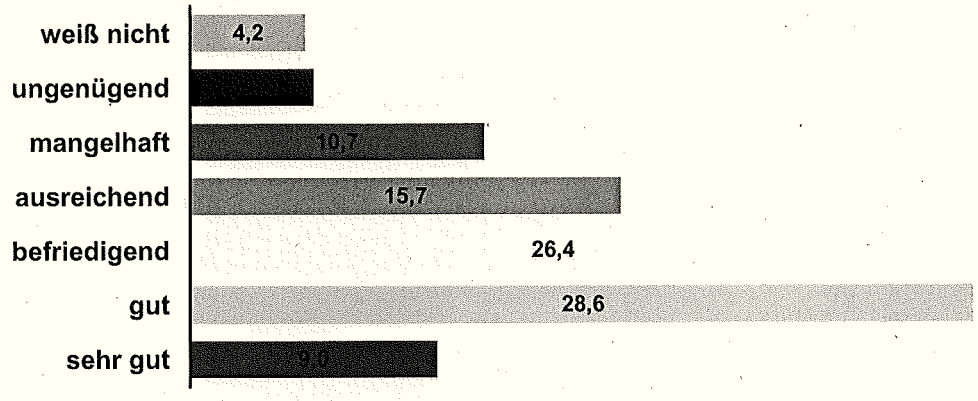
In Abbildung 7 ist der Modal Split auf die einzelnen Städte und Gemeinden hin aufgeschlüsselt. Dabei lassen sich örtlich sehr große Unterschiede erkennen, die sich offenbar weniger aus der Lage im ländlichen oder verdichteten Raum als vielmehr auf die Qualität des ÖPNV-Angebotes zurückführen lassen.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



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

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

Abbildung 8 zeigt die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Rhein-Sieg-Kreis. Die Mehrheit der Bürger ist danach grundsätzlich eher positiv eingestellt. 37,6% der Befragten bewerteten das ÖPNV Angebot im Rhein-Sieg-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 bewertet (30,9%). Dabei entfallen 15,7% auf die Bewertung ausreichend. 10,7% der Befragten werten das ÖPNV Angebot als mangelhaft und 4,5% sogar als ungenügend.



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

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

2.6.2. Haushaltsbefragung zur Kundenzufriedenheit 2013

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

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

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

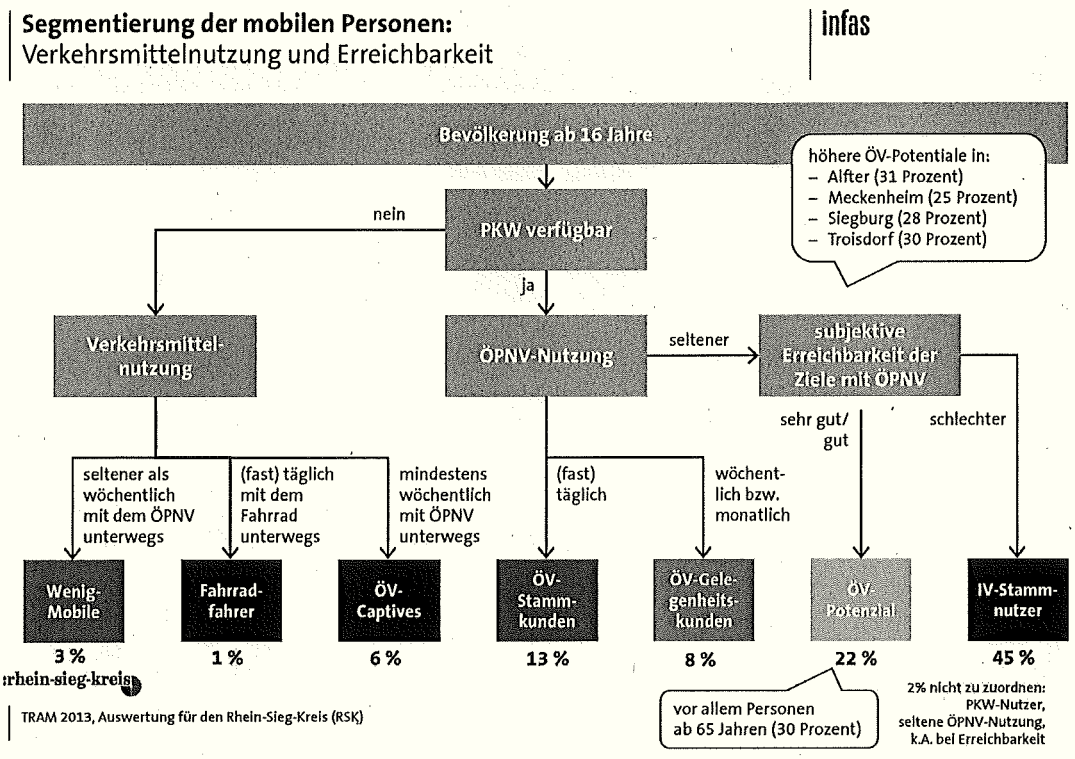


Abbildung 9: Aktuelle und potentielle Nutzergruppen

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

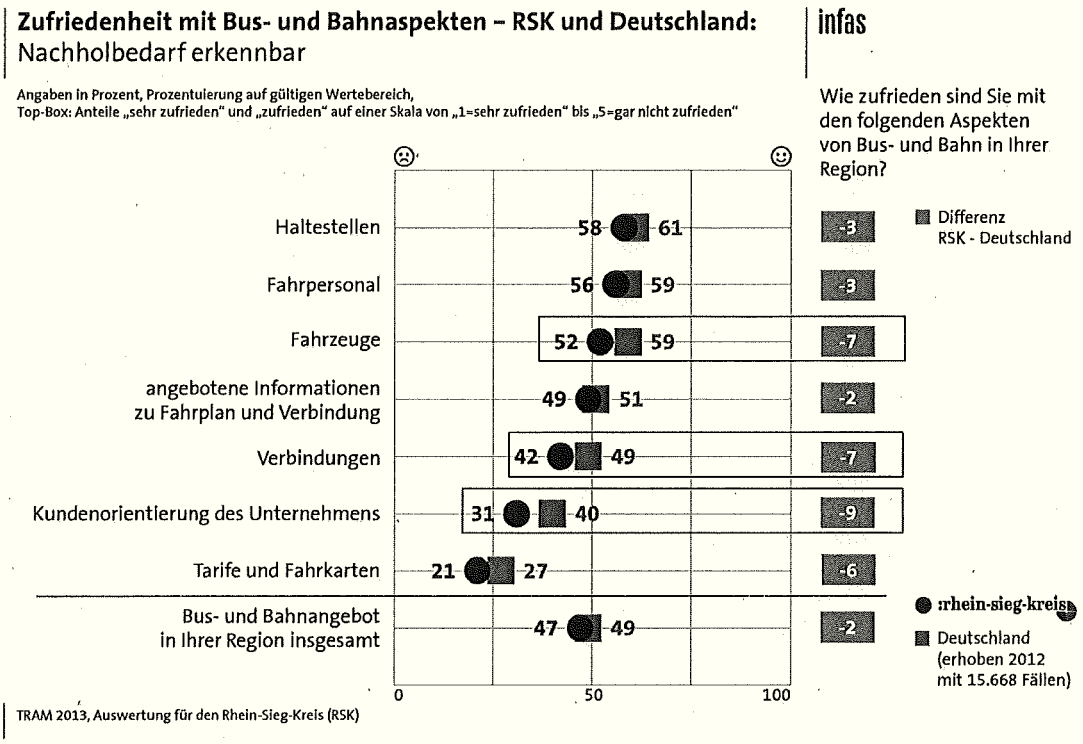


Abbildung 10: Zufriedenheit mit dem ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich

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

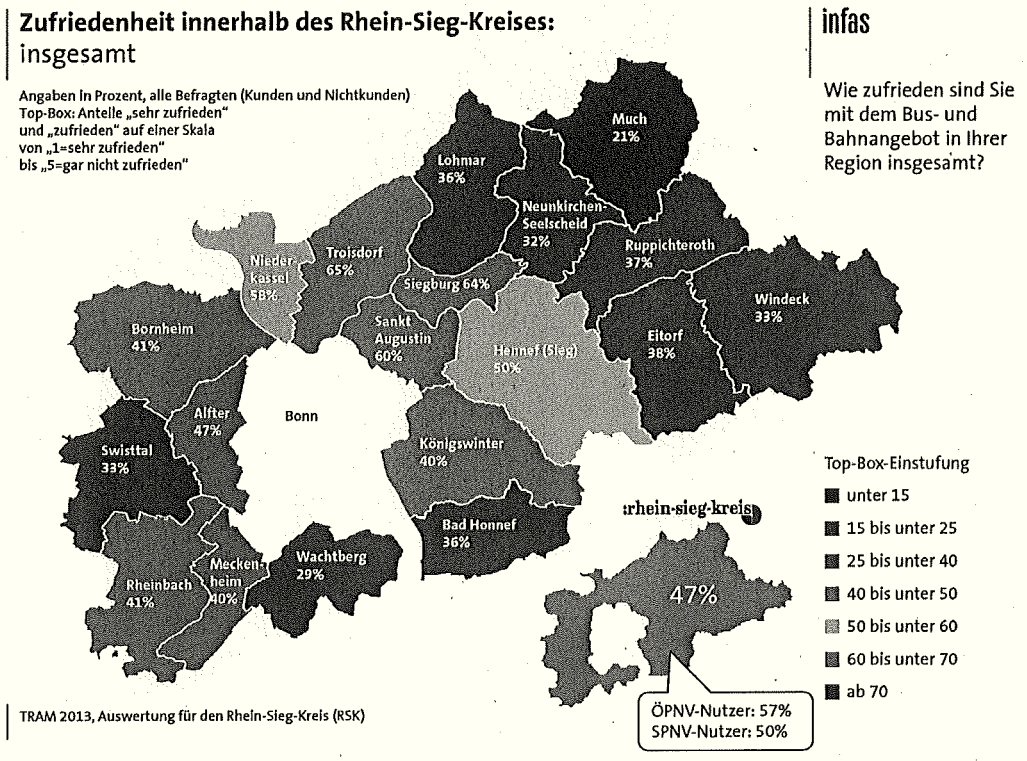


Abbildung 11: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet

3. ÖPNV-Strukturen

3.1. Organisation des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis

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

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

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

Die im Kreisgebiet verkehrenden Bürgerbusse werden von ehrenamtlich arbeitenden Bürgerbusvereinen organisiert. Sie unterstehen daher nicht der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Sieg-Kreises.

3.2. SPNV

3.2.1. Verkehrsangebot

Grundlage der Angebotsgestaltung im SPNV ist der Nahverkehrsplan des NVR. Die zweite Fortschreibung befindet sich 2015 noch in Bearbeitung. Im Fahrplanjahr 2016 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 NRW GmbH	--
S 13	Düren – Köln –Troisdorf	DB Regio NRW GmbH	--
S 19	Düren – Köln – Herchen	DB Regio NRW GmbH	--
S 23	Bonn – Euskirchen	DB Regio Rheinland GmbH	Dezember 2033
RE 5	Emmerich – Köln – Bonn – Koblenz	DB Regio NRW GmbH	--
RE 8	Mönchengladbach – Köln – Koblenz	DB Regio NRW GmbH	--
RE 9	Aachen – Köln – Siegburg – Siegen	DB Regio Rheinland GmbH	Dezember 2025
RB 25	Köln – Overath – Marienheide	DB Regio Rheinland GmbH	Dezember 2033
RB 26	Köln – Bonn – Koblenz – Mainz	trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH	Dezember 2023
RB 27	Mönchengladbach – Köln – Koblenz	DB Regio NRW GmbH	--
RB 28	Siegen – Au/Sieg – Limburg	Hessische Landesbahn GmbH (HLB)	Dezember 2030
RB 48	Wuppertal – Köln – Bonn	National Express	Dezember 2030

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

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

Das SPNV-Angebot wird derzeit sukzessive in den Wettbewerb überführt. Die Überführung der noch nicht ausgeschriebenen Linien soll im Laufe der nächsten Jahre folgen. Für die die S 12 und S 13 ist dies im Dezember 2016 und für den RE 5 im Dezember 2017 vorgesehen. Noch kein Datum gibt es für die Linien RE 8 und RB 27, hier hängt das weitere Vorgehen von der Abstimmung mit Rheinland-Pfalz sowie der Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen für die S 13 ab. wird.

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

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

3.2.2. Ausbaumaßnahmen

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

- Verlängerung der S 13 über eigene Gleise von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel inklusive neuer Haltepunkte in Bonn-Vilich (Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 66) und Bonn-Ramersdorf (planfestgestellt, vorgesehener Baubeginn 2017)

Für die Verkehrsabwicklung des SPNV im Rhein-Sieg-Kreis von übergeordneter Bedeutung ist daneben der Ausbau des Bahnknotens Köln (u.a. Ausbau der Bahnhöfe Köln Hbf und Köln-Deutz, Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke, Vollendung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main zwischen Köln-Deutz und Köln-Steinstraße, Ausbau der Westspange Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren). Nur dadurch lassen sich dringend nötige Zusatzkapazitäten für den regionalen SPNV schaffen. Erste Maßnahmen wurden bereits in der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in NRW" vom 31. März 2010 festgehalten. Um weitere Schritte konkretisieren zu können, hat der NVR im Jahre 2011 eine Knotenpunktuntersuchung sowie SPNV-Zielnetzkonzeptionen für mehrere Zeithorizonte vorgelegt.

Tabelle 5 zeigt den Sachstand Anfang 2013 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 dennoch eine Reststufe zwischen Fahrzeug und Bahnsteig verbleibt, da auf Mischverkehrsstrecken keine S-Bahn-gerechten 96 cm hohen, sondern nur 76 cm hohe Bahnsteige gebaut werden können.

Der noch gültige Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW enthält in der Stufe 2 (Realisierung nach 2015) weitere Vorhaben auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises, bei denen bislang jedoch keine weitere Konkretisierung stattfand:

- Bonn-Oberkassel – Bad Honnef – Grenze NRW/RLP: Ausbau der Stationen
- Hürth-Kalscheuren – Bonn-Mehlem: S-Bahn-Ausbau mit zusätzlichen Gleisen
- Troisdorf – Köln-Wahn: siebtes Gleis, Überwerfungsbauwerk Troisdorf
- Troisdorf – Siegen (Siegstrecke): zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Abschnitte

Für den S-Bahn-Ausbau zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn-Mehlem wurde 2014 eine Arbeitsgruppe unter Federführung des NVR gegründet. Inzwischen konnte der erste Teil einer Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit dem NVR, der Bundesstadt Bonn, der Stadt Köln, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis beauftragt werden.

In einer weiteren Arbeitsgruppe wird der Ausbau der Voreifelbahn (Bonn – Euskirchen) thematisiert. 2016 soll eine Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung und zum vollständigen zweigleisigen Ausbau beauftragt werden.

Name	Linien	barrierefrei	P+R-Plätze
Au/Sieg	RE 9, S 12	✓	417
Bad Honnef	RE 8, RB 27	x	267
Blankenberg	S 12	✓	40
Dattenfeld	S 12	✓	30
Eitorf	RE 9, S 12	✓	444
Friedrich-Wilhelmshütte	RE 8, RB 27	x	--
Geilhausen	RB 28	x	--
Hennef	RE 9, S 12	✓	628, 60 (€)
Hennef Im Siegbogen	S 12	✓	75
Herchen	RE 9, S 12	✓	205
Honrath	RB 25	x	89
Königswinter	RE 8, RB 27	x	50
Kottenforst	RB 23	✓	--
Meckenheim	RB 23	~	57
Meckenheim Industriepark	RB 23	✓	190
Menden	RE 8, RB 27	x	35
Merten	S 12	✓	--
Niederdollendorf	RE 8, RB 27	x	17
Odendorf	RB 23	✓	118
Rheinbach	RB 23	✓	117
Rhöndorf	RE 8, RB 27	x	50
Roisdorf	RB 26, RB 48	x	39
Rosbach	S 12	✓	35
Schladern	RE 9, S 12	✓	387
Sechtem	RB 26, RB 48	✓	106
Siegburg	RE 9, S 12	✓	1609 (€)
Spich	S 12, S 13	✓	--
Troisdorf	RE 8, RE 9, RB 27, S 12, S 13	✓	491 (€)
Witterschlick	RB 23	✓	50

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

Tabelle 5: Ausbaustandard der Bahnhöfe und Haltepunkte

3.2.3. Qualitätssicherung

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

3.3. Stadtbahn

3.3.1. Verkehrsangebot

Im Gegensatz zum SPNV liegt die Zuständigkeit für die Stadtbahn bei den kommunalen Aufgabenträgern. Im Kreisgebiet verkehren im Fahrplanjahr 2016 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 2,6 Millionen Wagenkilometer. Eine detaillierte Aufschlüsselung nach Linien und Kommunen ist der Tabelle 7 zu entnehmen.

Linie	Verlauf	Betreiber	Konzessionslaufzeit
16	Köln – Wesseling – Bonn	KVB / SWBV	keine PBefG-Konzession im Rhein-Sieg-Kreis
18	Köln – Brühl – Bonn	KVB / SWBV	keine PBefG-Konzession im Rhein-Sieg-Kreis
66	Siegburg – Bonn – Bad Honnef	SSB	26.01.2036
67	Siegburg – Bonn – Bad Godesberg	SSB	30.04.2021
68	Bornheim – Bonn	SSB	31.12.2019

Tabelle 6: Stadtbahnlinien im Rhein-Sieg-Kreis

Stadt / Gemeinde	2010	2011/12	2013/14	2015/16
Alfter	153.651	152.506	152.397	149.108
Bad Honnef	166.627	185.298	184.570	185.152
Bornheim	1.028.660	1.026.055	1.031.683	1.039.658
Königswinter	454.634	497.224	494.079	496.595
Sankt Augustin	654.742	706.599	702.605	725.202
Siegburg	56.848	57.289	56.965	58.796
Insgesamt	**2.515.162**	**2.624.971**	**2.622.299**	**2.654.511**

Ansätze gemäß Haushaltsplan
Quelle: Haushaltspläne 2010, 2011/2012, 2013/14 und 2015/16

Tabelle 7: Wagenkilometerleistung Stadtbahn

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

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

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

-71-

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) und an einer ein barrierefreier Zugang (Dersdorf). Angaben zu den Stationen sind in Tabelle 8 zusammengestellt.

Name	Linien	barrierefrei	P+R-Plätze
Alfter	18, 68	✓	107
Am Spitzenbach	66	✓	--
Bad Honnef	66	✓	185
Bornheim	18, 68	✓	34
Bornheim Rathaus	18, 68	✓	--
Dersdorf	18	x	35
Hangelar Mitte	66, 67	✓	--
Hangelar Ost	66, 67	✓	67
Hangelar West	66, 67	✓	--
Hersel	16	x	35
Königswinter Clemens-August-Straße	66	x	--
Königswinter Denkmal	66	✓	--
Königswinter Fähre	66	✓	--
Longenburg	66	✓	22
Merten	18	✓	101
Oberdollendorf	66	✓	4
Oberdollendorf Nord	66	✓	--
Rhöndorf	66	✓	50
Roisdorf West	18, 68	✓	28
Sankt Augustin Kloster	66, 67	✓	--
Sankt Augustin Markt	66, 67	✓	57
Sankt Augustin-Mülldorf	66, 67	✓	--
Sankt Augustin Ort	66, 67	✓	--
Siegburg	66, 67	✓	1609 (€)
Uedorf	16	x	--
Walberberg	18	✓	12
Waldorf	18	✓	56
Widdig	16	x	--

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

Tabelle 8: Ausbaustandard der Stadtbahnstationen

Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des regionalen Stadtbahnverkehrs mit mehreren zuständigen Aufgabenträgern und diversen Verkehrs- sowie Infrastrukturunternehmen wurde im Jahr 2010 die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Stadtbahn Rhein-Sieg gegründet. In dieser soll ein regelmäßiger Austausch der einzelnen Beteiligten stattfinden. Die Arbeitsgemeinschaft hat ausschließlich beratenden Charakter und trifft keine bindenden Beschlüsse.

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

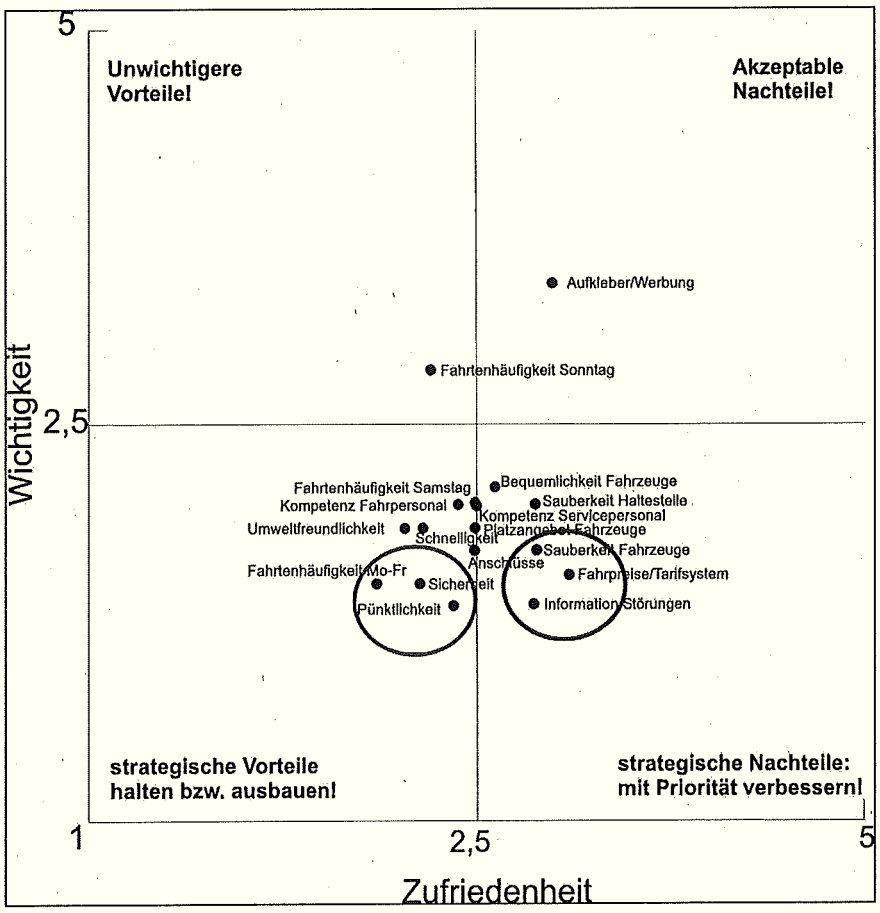
-72-

strukturbedarfsplan des Landes NRW enthält jedoch in der Stufe 2 (Realisierung nach 2015) die Neubaustrecke Köln-Zündorf – Niederkassel – Bonn-Beuel (rechtsrheinische Rheinuferbahn). Damit würden rund 40.000 Bewohner des Kreisgebietes einen Stadtbahnanschluss sowohl nach Köln als auch nach Bonn erhalten (vgl. Kapitel 7.8.5).

3.3.3. Qualitätssicherung

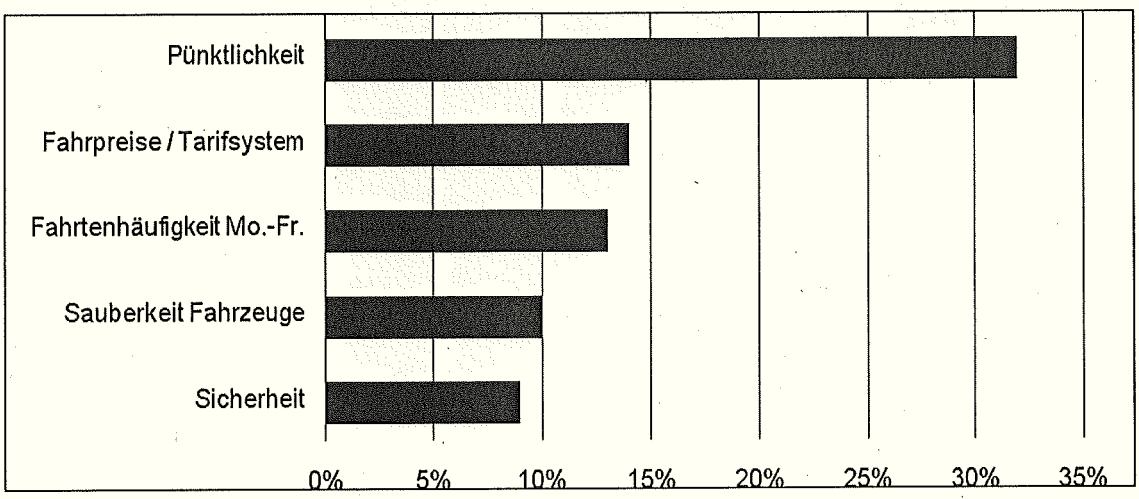
Auf der Grundlage eines Planungsausschussbeschlusses aus dem Jahr 2006 entwickelte der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit der Stadt Bonn sowie der SWBV ein umfassendes Qualitätssicherungssystem für die Linie 66. Das am Beispiel der fahrgaststärksten Linie im Kreisgebiet erarbeitete System soll die Grundlage für eine entsprechende Qualitätssicherung auf weiteren Stadtbahnlinien sowie im Busverkehr bilden.

Bestandteil der Qualitätsvereinbarung sind Qualitätskriterien und deren Überprüfbarkeit bzw. Messbarkeit. Dabei handelt es sich um Kriterien aus den Bereichen „Angebot", „Fahrzeuge", „Fahrgastinformation im und am Fahrzeug" und „Personal". Unterschieden wird nach objektiven Kriterien, welche durch Beobachtung bzw. Test messbar sind, sowie subjektiven Kriterien, welche durch die erfragte Zufriedenheit der Kunden mit den Leistungen des Betreibers beschrieben werden. In den Jahren 2009 und 2010 wurden umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Auf der Grundlage der vorliegenden Ergebnisse (zwei zentrale Aspekte können den Abbildungen 9 und 10 entnommen werden) wurde die Qualitätsvereinbarung im Jahr 2011 weiterentwickelt. Dabei wurde der Kriterienkatalog auf die eindeutig überprüfbaren und aus Kundensicht wesentlichen Kriterien beschränkt und damit auch der Umfang der Erhebungen auf das Notwendige reduziert.



Quelle: Planersocietät, 11/2010; Gutachterliche Untersuchung von Qualitätsmerkmalen auf der Stadtbahnlinie 66 (Abschlussbericht), im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises

Abbildung 12: Zusammenhang Wichtigkeit und Zufriedenheit von Qualitätskriterien



Quelle: Planersocietät, 11/2010; Gutachterliche Untersuchung von Qualitätsmerkmalen auf der Stadtbahnlinie 66 (Abschlussbericht), im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises

Abbildung 13: Wichtigste Qualitätskriterien aus Fahrgastsicht

3.4. Bus

Zum 1. Januar 2016 verfügen folgende Verkehrsunternehmen über Konzessionen für Buslinienverkehre gemäß §42 PBefG auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises:

- Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)
- Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG)
- Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV)
- Ahrweiler Verkehrs GmbH (AWV)
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG (OVAG)
- Oettershagen GmbH (ehem. Marenbach GmbH & Co KG)
- Martin Becker GmbH & Co KG

Rechtsrheinisch wird das Busnetz größtenteils durch die kreiseigene Tochtergesellschaft RSVG betrieben, linksrheinisch übernimmt diese Aufgabe die RVK, an welcher der Kreis mittelbar ebenfalls Anteile hält. Die RSVG wurde mit Kreistagsbeschluss vom 12. März 2009 mit der Durchführung der Verkehre bis zum Dezember 2016 betraut. In der gleichen Sitzung wurde die RVK ebenfalls bis zum Dezember 2016 betraut, jedoch nicht direkt, sondern über die kreiseigene Linksrheinische Verkehrsgesellschaft (LVG). Die anderen drei Verkehrsunternehmen betreffen kreisgrenzen überschreitende Linien.

Auf der rechten Rheinseite sind fast alle grenzüberschreitenden Buslinien zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis als Gemeinschaftskonzession RSVG / SWBV organisiert. Fahrleistungen werden von beiden Verkehrsunternehmen erbracht. Die Leistung der SWBV auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises wird dabei im so genannten Naturalausgleich direkt über Leistung der RSVG auf dem Gebiet der Stadt Bonn ausgeglichen.

Auf der linken Rheinseite liegen die Konzessionen der grenzüberschreitenden Regionalbuslinien dagegen allein bei der RVK. Gleichzeitig strahlen die drei Bonner Stadtbuslinien 604, 633 und 680 der SWBV in den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis aus. Diese Linien sind wiederum alleinige SWBV-Konzessionen. Diese Betriebsleistung fließt in den Naturalausgleich mit der RSVG ein. Darüber hinaus ist die SWBV auch Betriebsführer der grenzüberschreitenden AWV-Linien aus dem linksrheinischen Kreisgebiet in den Landkreis Ahrweiler.

Die OVAG schließlich besitzt die Konzessionen für vier grenzüberschreitende Linien zwischen dem rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und dem Oberbergischen Kreis. Dafür errichtet der Rhein-Sieg-Kreis eine Ausgleichszahlung an den Oberbergischen Kreis.

Die Konzessionen der grenzüberschreitenden Linien im rechtsrheinischen Kreisgebiet nach Rheinland-Pfalz sind zumeist an der Landesgrenze geteilt. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist die RSVG zuständig, jenseits davon die Firma Martin Becker. Die Mehrzahl der Fahrzeuge verkehren durchlaufend ohne Wechsel der Liniennummern, bei den Linien 522 und 564 sind jedoch viele Kurse kurz vor der Landesgrenze gebrochen. Einen ähnlichen Sonderfall stellen die RSVG-Linien 501 und 550 dar. Diese gehen an der Grenze zur Stadt Köln auf Konzessionen der KVB über. Hier verkehren alle Fahrten durchlaufend, die Liniennummern wechseln jedoch zu 164 und 163. Daneben brechen einzelne weitere Linien der Firmen Oettershagen und Martin Becker aus Rheinland-Pfalz in den Rhein-Sieg-Kreis ein.

Angaben zu allen im Kreisgebiet verkehrenden Buslinien zum Fahrplanstand 2016 finden sich in Tabelle 9.

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
SB 55	Bonn – Lülsdorf	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
SB 56	Siegburg – Marienfeld		RSVG	31.12.2016
319	Much – Ründeroth	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2016
342	Waldbröl – Schladern	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2021
343	Waldbröl – Leuscheid	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2021
344	Waldbröl – Rosbach	Oberbergischer Kreis	OVAG	31.01.2016
501/164	Siegburg – Wahn	Stadt Köln	RSVG / KVB	31.12.2016
502	Brückberg – Wolsdorf		RSVG	31.12.2016
503	Siegburg – Sieglar		RSVG	31.12.2016
504	Spich – Lülsdorf		RSVG	31.12.2016
505	Spich – Wahn	Stadt Köln	RSVG	31.12.2016
506	Altenrath – Sieglar		RSVG	31.12.2016
507	Troisdorf – Junkersring		RSVG	31.12.2016
508	Camp Spich – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2016
509	Zange – Nordfriedhof		RSVG	31.12.2016
510	Siegburg – Kaldauen – Hennef		RSVG	31.12.2016
511	Siegburg – Schneffelrath		RSVG	31.12.2016
512	Siegburg – Ittenbach		RSVG	31.12.2016
513	Siegburg – Oberpleis		RSVG	31.12.2016
516	Vilich-Müldorf – Hennef	Stadt Bonn	RSVG	31.12.2016
517	Hangelar – Meindorf		RSVG	31.12.2016
520	Oberpleis – Niederdollendorf		RSVG	31.12.2016
521	Oberpleis – Königswinter		RSVG	31.12.2016
522	Hennef – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	31.05.2016
523	Uckerath – Altenkirchen	LK Altenkirchen, LK Neuwied	RSVG / MB	31.12.2016
524	Hennef – Uckerath		RSVG	15.12.2016
525	Hennef – Oberpleis		RSVG	31.12.2016
526	Ittenbach – Aegidienberg		RSVG	31.12.2016
527	Siegburg – Buisdorf – Hennef		RSVG	31.12.2016
528	Uckerath – Hüchel		RSVG	15.12.2016
529	Hennef – Bonn	Stadt Bonn	RSVG	31.12.2016
530	Hennef – Waldbröl	Oberbergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
531	Hennef – Ruppichteroth		RSVG	31.12.2016
532	Hennef – Bödingen – Hennef		RSVG	31.12.2016
533	Eitorf – Rankenhohn – Eitorf		RSVG	31.12.2016
534	Neunkirchen – Litterscheid		RSVG	31.12.2016
535	Oberpleis – Sankt Augustin		RSVG	31.12.2016
536	Oberpleis – Sassenberg		RSVG	31.12.2016
537	Oberpleis – Bonn	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
539	Oberpleis – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	31.12.2016
541	Oberpleis – Königswinter	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
542	Lohmar – Heide		RSVG	31.12.2016
543	Lohmar – Pohlhausen		RSVG	31.08.2016
544	Lohmar – Scheiderhöhe		RSVG	31.12.2016
545	Lohmar – Neuhonrath		RSVG	31.12.2016
546	Lohmar – Durbusch		RSVG	31.12.2016
547	Lohmar – Holl		RSVG	31.12.2016
548	Lohmar – Hauptschule		RSVG	31.12.2016
549	Lohmar – Hollenberg		RSVG	31.12.2016
550/163	Bonn – Wahn	Stadt Bonn, Stadt Köln	RSVG / SWBV / KVB	31.12.2016

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
551	Bonn – Troisdorf	Stadt Bonn	RSVG / SWBV	31.12.2016
554	Wahlscheid – Heiligenhaus	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
556	Siegburg – Rösrath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
557	Siegburg – Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
558	Siegburg – Wahlscheid		RSVG	31.12.2016
560	Bad Honnef – Oberpleis		RSVG	31.12.2016
562	Bad Honnef – Neustadt	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	31.01.2018
564	Eitorf – Asbach	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	31.12.2016
565	Bad Honnef – Linz	Landkreis Neuwied	RSVG / MB	31.01.2016
566	Rhöndorf – Selhof		RSVG	31.12.2016
570	Eitorf – Uckerath		RSVG	15.12.2016
571	Eitorf – Rodder		RSVG	31.12.2016
572	Herchen – Leuscheid		RSVG	31.12.2016
573	Eitorf – Mühleip		RSVG	31.12.2016
575	Much – Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	RSVG	31.12.2016
576	Siegburg – Seelscheid – Much		RSVG	31.12.2016
577	Siegburg – Neunkirchen – Much		RSVG	31.01.2016
578	Hennef – Seelscheid		RSVG	31.01.2016
579	Eitorf – Rosbach		RSVG	31.12.2016
604	Hersel – Ückesdorf	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
633	Duisdorf – Sechtem	Stadt Bonn	SWBV	31.12.2016
635	Ramersdorf – Hangelar Mitte	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
636	Ramersdorf – Hangelar Ost	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
640	Bonn – Siegburg	Stadt Bonn	SWBV / RSVG	14.12.2016
641	E-Wagen-Linie Bonn	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2016
680	Lessenich – Gielsdorf	Stadt Bonn	SWBV	12.12.2016
722	Sechtem – Wesseling	Stadt Wesseling	RVK	12.12.2016
740	Rheinbach – Hilberath		RVK	31.12.2016
747	Rheinbach – Odendorf		RVK	31.12.2016
748	Rundverkehr Odendorf		RVK	31.12.2016
749	Rheinbach – Meckenheim		RVK	31.12.2016
750	Schülerverkehr Meckenheim		RVK	21.08.2020
752	Schülerverkehr Rheinbach		RVK	31.12.2016
800	Bonn – Rheinbach	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
802	Euskirchen – Sürst-Hardt – Wald	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
806	Euskirchen – Heimerzheim	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
812	Hardthöhe – Volmershoven	Stadt Bonn	RVK/SWBV	11.12.2016
813	Rundverkehr Rheinbach		RVK	14.12.2016
814	Rheinbach – Sürst-Hardt		RVK	12.12.2016
817	Hersel – Rheinbach		RVK	12.12.2016
818	Hersel – Sechtem		RVK	31.12.2016
828	Bad Münstereifel – Sürst-Hardt	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
840	Rheinbach – Krälingen	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
842	Rheinbach – Euskirchen	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
843	Alfter – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
844	Meckenheim – Bad Neuenahr	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
845	Bonn – Heimerzheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
848	Meckenheim – Ahrweiler	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
849	Rheinbach – Kreuzberg	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
851	Remagen – Werthhoven	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
853	Remagen – Fritzdorf – Gelsdorf	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017

Linie	Verlauf	Weitere Aufgabenträger	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
854	Ahrweiler – Werthhoven	Landkreis Ahrweiler	AWV	28.02.2017
855	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
856	Bad Godesberg – Oedingen	Stadt Bonn, LK Ahrweiler	RVK	31.12.2016
857	Bad Godesberg – Meckenheim	Stadt Bonn	RVK	31.12.2016
858	Meckenheim – Industriepark		RVK	31.12.2016
859	Meckenheim – Lüftelberg		RVK	31.12.2016
881	Pech – Züllighoven		RVK	12.12.2016
882	Rundverkehr Alfter		RVK	12.12.2016
889	Nachtbus Bonn – Meckenheim		RVK	unbekannt
984	Straßfeld – Weilerswist	Kreis Euskirchen, Rh-Erft-Kreis	RVK	31.12.2017
986	Heimerzheim – Weilerswist	Kreis Euskirchen	RVK	31.12.2017
N8	Bonn – Dollendorf – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2019
N9	Bonn – Alfter – Bonn	Stadt Bonn	SWBV	13.12.2019
VRM 262	Herchen – Forst	LK Altenkirchen	Oettershagen	unbekannt
VRM 299	Altenkirchen – Au – Roth	LK Altenkirchen	Martin Becker	unbekannt
VRM 933	Herchen – Rettersen	LK Altenkirchen	Martin Becker	unbekannt
VRM 934	Herchen – Honneroth	LK Altenkirchen	Martin Becker	unbekannt

Tabelle 9: Buslinien und Konzessionsinhaber

Die Betriebsleistung der vom Rhein-Sieg-Kreis finanzierten Buslinien betrug im Jahr 2014 insgesamt rund 13,5 Millionen Wagenkilometer. Tabelle 10 enthält eine Aufschlüsselung nach Kommunen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige in obenstehender Übersicht aufgeführten Linien nicht der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Sieg-Kreises unterstehen, da sie anderweitig finanziert werden. Sie sind deshalb in der angegebenen Betriebsleistung nicht enthalten. Betroffen sind folgende Linien:

- 542-549: Finanzierung durch die Stadt Lohmar (außer 4 Fahrtenpaare der Linie 543)
- 554 zwischen Honrath und Heiligenhaus: Finanzierung durch die Stadt Lohmar
- 750: Finanzierung durch die Stadt Meckenheim (Schülerverkehr)
- 889: Finanzierung durch die Stadt Meckenheim (Nachtbus)

Darüber hinaus werden einige grenzüberschreitende Linien vom jeweils konzessionierten Verkehrsunternehmen ohne Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger betrieben. Aus diesem Grund erfolgt die Ausgestaltung des Angebotes dieser Linien vollständig oder weitestgehend eigenverantwortlich von den Verkehrsunternehmen. Betroffen sind die Linien 523, 565, VRM 262, VRM 299, VRM 933 und VRM 934 nach Rheinland-Pfalz sowie alle Linien der AWV (840, 844, 848, 849, 851, 853, 854). Auch diese Linien sind in der angegebenen Betriebsleistung nicht enthalten.

Auf der anderen Seite finanziert der Rhein-Sieg-Kreis einige grenzüberschreitende Fahrten auf den Linien 557 und 575 auch auf dem Gebiet des Rheinisch-Bergischen Kreises. Dabei handelt es sich um zusätzliche Fahrten, die im Rahmen der Umsetzung des neuen rechtsrheinischen Liniennetzes im Dezember 2010 eingerichtet wurden. Zwar stehen diese Fahrten grundsätzlich auch mit dem Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises in Einklang, dennoch liegt von diesem bislang keine Finanzierungszusage vor.

Stadt / Gemeinde	2010	2011/12	2013/14	2015/16
Alfter	467.959	426.616	428.665	428.153
Bad Honnef	326.869	351.429	351.384	344.126
Bornheim	481.645	391.687	404.835	405.960
Eitorf	224.270	327.291	350.408	375.417
Hennef	1.541.500	1.581.608	1.638.683	1.591.872
Königswinter	1.265.075	1.301.957	1.420.383	1.406.002
Lohmar	550.129	593.006	614.425	615.581
Meckenheim	587.197	520.234	525.574	535.262
Much	272.357	296.892	306.679	303.861
Neunkirchen-Seelscheid	307.394	278.824	313.379	316.731
Niederkassel	1.086.587	1.137.591	1.174.875	1.157.798
Rheinbach	353.482	280.959	290.511	332.265
Ruppichteroth	298.233	315.477	338.033	364.724
Sankt Augustin	1.168.131	1.174.178	1.150.285	1.250.019
Siegburg	1.248.931	1.326.281	1.309.412	1.623.160
Swisttal	442.447	404.260	402.831	416.767
Troisdorf	1.702.627	1.757.929	1.767.118	1.788.868
Wachtberg	507.396	383.266	392.435	390.266
Windeck	276.482	356.244	323.829	353.135
Insgesamt	**13.108.711**	**13.205.729**	**13.503.744**	**13.999.967**

Ansätze gemäß Haushaltsplan
Quelle: Haushaltspläne 2010, 2011/2012, 2013/14 und 2015/16

Tabelle 10: Betriebsleistung Bus

Im Rhein-Sieg-Kreis existieren insgesamt ca. 1.700 Bushaltestellen. Nach der VRS-Fahrgasterhebung 2004 weisen davon insgesamt 419 mehr als 50 Einsteiger pro Tag auf. 26 Haltestellen werden von über 500 Einsteigern pro Tag genutzt. Die meisten davon sind übergeordnete Verknüpfungspunkte sowie Haltestellen an Schulzentren, nur eine liegt im linksrheinischen Kreisgebiet.

Haltestelle	Einsteiger pro Tag
Siegburg Bf	5314
Hennef Bf	3540
Oberpleis ZOB	2206
Troisdorf Bf	2002
Troisdorf, Ursulaplatz	1773
Lohmar, Jabachhalle	1537
Sieglar RSVG	1145
Sankt Augustin Zentrum	948
Lülsdorf Schulzentrum	786
Rheinbach, Himmeroder Wall	777
Hennef Schulzentrum	755
Siegburg, Schwimmbad	748
Eitorf Bf	742
Siegburg, Holzgasse	693
Siegburg, Markt/Ringstr.	687
Mondorf Sportplatz	681
Hennef Gesamtschule	667
Menden, Mittelstr.	658
Siegburg, Heinrichstr.	603
Troisdorf, Altenforst	597
Troisdorf, Elsenplatz	589
Lülsdorf Kirche	580
Bad Honnef (Stadtbahn)	563
Oberpleis Schulzentrum	510
Troisdorf, Wilhelmstr.	501
Kaldauen Post	501

Quelle: VRS 2004

Tabelle 11: Bushaltestellen mit mehr als 500 Einsteigern/Tag (ohne Schiene)

3.5. TaxiBus

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

TaxiBus-Verkehre werden im Rhein-Sieg-Kreis auf Buslinien der RVK, der RSVG, der SWBV, der AWV 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 2016 findet sich in Tabelle 12. Die Konzessionslaufzeiten sind der Tabelle 9 zu entnehmen.

Linie	Betriebszeiten des TaxiBus-Einsatzes	Konzessionär
342	Wochenende	OVAG
343	alle Verkehrszeiten außer HVZ	OVAG
344	alle Verkehrszeiten außer HVZ	OVAG
502	sonntags	RSVG
504	Wochenende, abends	RSVG
505	samstags	RSVG
509	samstagnachmittags, sonntags, früher Abend	RSVG
511	samstagnachmittags, sonntags, abends	RSVG
517	samstagnachmittags, sonntags, abends	RSVG
533	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
534	alle Verkehrszeiten	RSVG
536	Wochenende	RSVG
541	Wochenende, abends	RSVG
564	Wochenende	RSVG
570	Wochenende, früher Abend	RSVG
571	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
572	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
573	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RSVG
579	sonntags	RSVG
SB 56	vormittags, samstagnachmittags, sonntags	RSVG
680	sonntags	SWBV
722	alle Verkehrszeiten	RVK
740	Wochenende, abends	RVK
747	Wochenende	RVK
749	sonntags, abends	RVK
812	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
814	alle Verkehrszeiten	RVK
817	sonntags	RVK
818	samstagnachmittags, sonntags	RVK
840	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
843	sonntags, abends	RVK
844	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
848	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
849	alle Verkehrszeiten außer HVZ	AWV
851	alle Verkehrszeiten	AWV
853	alle Verkehrszeiten	AWV
854	alle Verkehrszeiten	AWV
859	alle Verkehrszeiten außer HVZ	RVK
881	alle Verkehrszeiten	RVK

Tabelle 12: Buslinien mit vollständigem oder partiellem Einsatz von TaxiBus

3.6. Anrufsammeltaxi (AST)

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

- Der Einstieg der Fahrgäste erfolgt an gekennzeichneten AST-Abfahrtstellen. Das sind i.A. Bushaltestellen und zusätzlich eingerichtete, wohnungsnahe AST-Abfahrtstellen.
- Der Ausstieg findet innerhalb festgelegter Bedienungsgebiete an jedem beliebigen Ziel statt ("Haustürbedienung").
- Fahrten werden nur zu festgelegten Zeiten nach Fahrplan und nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung durchgeführt.
- Die Fahrpreise liegen vor Fahrtbeginn fest und sind in allen AST-Systemen einheitlich.
- Kosten gegenüber dem Kostenträger entstehen nur für eine durchgeführte 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.

Zum 1. Januar 2016 gibt es AST-Verkehre in Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Lohmar, Meckenheim, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Rheinbach, Ruppichteroth und Windeck (vgl. Tabelle 13). In Swisttal wurde die AST-Bedienung dagegen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auf Bus- und TaxiBus-Betrieb umgestellt, in Niederkassel im Dezember 2013, in Troisdorf im Dezember 2014 und in Wachtberg im Dezember 2015. In Eitorf, Sankt Augustin und Siegburg gibt es keine AST-Verkehre, hier gewährleisten der konventionelle Linienverkehr und TaxiBusse die ÖPNV-Erschließung.

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 14: AST im Rhein-Sieg-Kreis

Linie	Kommune	grenzüberschreitende Verbindungen	Inhaber der Konzession	Laufzeit der Konzession
580	Lohmar	--	RSVG	31.12.2016
581	Ruppichteroth	Hennef	RSVG	31.12.2016
582	Hennef	--	RSVG	31.12.2016
583	Neunkirchen-Seelscheid	--	RSVG	31.12.2016
584	Much	--	RSVG	31.12.2016
586	Bad Honnef	Rheinbreitbach Vettelschoß Sankt Katharinen Königswinter	RSVG	31.12.2016
587	Windeck	--	RSVG	31.12.2019
588	Königswinter	--	RSVG	14.12.2016
790	Bornheim	--	RVK	31.12.2016
880	Meckenheim	--	RVK	31.12.2016
883	Alfter	--	RVK	31.12.2016
884	Rheinbach	--	RVK	31.12.2016

Tabelle 13: AST-Verkehre

3.7. Bürgerbus

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

Jeder Bürgerbusbetrieb in NRW stützt sich auf vier Säulen:

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

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

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

Land NRW: Fördert die Anschaffung des Fahrzeuges mit einem Festbetrag von 35.000 €, bei Niederflurbussen oder Bussen mit Klapprampen von 40.000 €. Der Festbetrag erhöht sich bei der Erstbeschaffung eines Fahrzeuges in beiden Fällen um 5.000 €. Sofern das Fahrzeug mit einem Erdgas- oder Hybridantrieb ausgestattet ist, werden zusätzlich 2.000 € gewährt. Daneben gewährt das Land dem Bürgerbusverein eine Organisationspauschale in Höhe von 5.000 € jährlich.

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es zum Stichtag 1. Januar 2016 Bürgerbusse in Lohmar, Much, Neunkirchen-Seelscheid und Ruppichteroth. Alle Bürgerbuskonzessionen hält die RSVG.

Grundsätzliche Voraussetzung für die Einführung eines Bürgerbusbetriebes ist lokales Engagement. Bürgerbusse können aufgrund ihres ehrenamtlichen Charakters nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans konzipiert werden. Ebenso dienen sie nicht dazu, vorhandene ÖPNV-Angebote zu ersetzen. Stattdessen sollen sie spezielle lokale Verkehrsbedürfnisse erfüllen, die im konventionellen ÖPNV nicht wirtschaftlich 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.

3.8. Tarif

Im gesamten Kreisgebiet kommt für alle ÖPNV-Linien mit Ausnahme der Bürgerbusse der Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) zur Anwendung. Dieser gilt ebenfalls in allen benachbarten Gebietskörperschaften, die zu Nordrhein-Westfalen gehören (Stadt Bonn, Stadt Köln, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Oberbergischer Kreis, Kreis Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis). Für grenzüberschreitende Fahrten in die südlich angrenzenden Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz existieren dagegen Sonderregelungen:

- Landkreis Ahrweiler: Für Fahrten aus und in den VRS-Raum wird im gesamten Kreisgebiet der VRS-Tarif angewendet, es bestehen allerdings Einschränkungen bei der Nutzung von Zeitkarten (normale JobTickets, GroßkundenTickets, SemesterTickets sowie SchülerTickets gelten nicht, für diese vier Zeitkartentypen gibt es spezielle Angebote mit Gültigkeit im Kreis Ahrweiler). Im Binnenverkehr gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), Ausnahmen sind die VRS-Linien 822 und 856.
- Landkreis Neuwied und Landkreis Altenkirchen: Auf ausgewählten grenzüberschreitenden Linien ist der VRS-Tarif ohne Einschränkung gültig, dies betrifft insbesondere die Linien des SPNV (Rechte Rheinstrecke bis Engers, Siegstrecke bis Niederschelden Nord, Westerwaldbahn bis Ingelbach). Ansonsten gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM).

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

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

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

4. Finanzrahmen

4.1. Übersicht

4.1.1. Haushaltsansätze für den kommunalen ÖPNV

Gemäß Haushaltsplan 2015/2016 sieht der Rhein-Sieg-Kreis für ÖPNV-Leistungen im Jahr 2016 Ausgleichszahlungen in Höhe von 24,8 Mio € vor. Aus Vergleichsgründen werden für die zurückliegenden Jahre ebenfalls die Ansätze des jeweiligen Haushaltsplanes wiedergegeben (vgl. Tabelle 14). Die Haushaltszahlen sind nicht mit den Kosten der tatsächlich abgerechneten Betriebsleistung des jeweiligen Jahres zu verwechseln.

Verkehrsunternehmen	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
RSVG	8.082	14.593	13.441	9.796	11.678	11.464	12.663
RVK (über LVG)	3.123	3.514	3.514	4.164	4.164	4.191	4.241
SSB	3.611	3.700	4.300	4.200	4.966	5.356	5.253
KVB	2.461	2.461	2.461	2.382	2.405	2.248	2.271
OVAG	100	115	115	115	115	125	125
TaxiBus, Bus und Stadtbahn	**17.377**	**24.383**	**23.831**	**20.657**	**23.328**	**23.384**	**24.553**
AST-Verkehre	310	280	280	280	280	280	280
Insgesamt	**17.687**	**24.663**	**24.111**	**20.937**	**23.608**	**23.664**	**24.833**

Alle Angaben in Tsd. Euro
RSVG: Angaben bereinigt um Einnahmen aus RWE-Dividende

Tabelle 14: Haushaltsansätze des Rhein-Sieg-Kreises für den ÖPNV

4.1.2. Aufteilung der kommunalen Ausgleichszahlungen

Die Kostenunterdeckung für den Bus- und TaxiBus-Verkehr wird zu 45% über die allgemeine Kreisumlage und zu 55% über die Sonderumlage „Mehrbelastung ÖPNV" entsprechend der gefahrenen Wagenkilometer auf die einzelnen Städten und Gemeinden umgelegt.

Bei der Stadtbahn erfolgt die Umlegung zu jeweils 50% über die allgemeine Kreisumlage und die Sonderumlage. Um das größere Platzangebot des Stadtbahnverkehrs in der Abrechnung mit den Kommunen zu berücksichtigen, kommt nach dem geltenden Berechnungsschlüssel zur ÖPNV-Finanzierung ein Korrekturfaktor von 2,5 zur Anwendung. 1 km Wagenkilometerleistung Stadtbahn entsprechen danach 2,5 km Wagenkilometerleistung Bus. Durch den Ansatz der Wagen- und nicht der Fahrplankilometerleistung wird dabei der Einsatz von Doppeltraktionen im Stadtbahnverkehr berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.3.1). Liegt der sich daraus ergebende durchschnittliche Kilometerpreis bei der Stadtbahn höher als beim Busverkehr der RSVG, wird der Differenzbetrag nur über die allgemeine Kreisumlage und nicht mehr über die Sonderumlage finanziert. Diese Situation trifft bei den Kostensätzen der Haushaltsplanung 2016 jedoch nicht zu.

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

4.1.3. Abrechnungsmodalitäten mit den Verkehrsunternehmen

Die Verlustübernahme der RSVG für den Busverkehr im rechtsrheinischen Kreisgebiet erfolgt auf der Grundlage des RSVG-Wirtschaftsplans zu 94,5% über die Kreisholding und zu 5,5% über eine Direktbeteiligung des Kreises. Zur besseren Vergleichbarkeit sind bei den in Tabelle 14 und Tabelle 15 angegeben Haushaltsansätzen bzw. Ausgleichszahlungen die Erträge der RSVG aus RWE-Aktien nicht berücksichtigt. Die tatsächlichen Augleichszahlungen des Rhein-Sieg-Kreises an die RSVG sind entsprechend geringer.

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

Die Stadt Köln erhält für die von der KVB auf dem Kreisgebiet erbrachte Stadtbahnbetriebsleistung eine Ausgleichszahlung. Ebenso erhält der Oberbergische Kreis für die von der OVAG auf dem Kreisgebiet erbrachte Bus- und TaxiBus-Betriebsleistung eine Ausgleichszahlung. Grundlage dafür ist die Zweckverbandssatzung des VRS.

4.1.4. Ausgleichzahlungen nach Kilometerleistung

Eine detaillierte Aufschlüsselung der im Jahr 2011 abgerechneten Betriebsleistung liefert die Tabelle 15. Aufgrund von Verrechnungseffekten und Unterschieden zwischen geplantem und tatsächlichem Betriebsaufwand weichen diese Zahlen teilweise deutlich von den Werten des Haushaltsplans ab.

Verkehrs-unternehmen	km Bus	km TaxiBus (abgerufen)	km Stadtbahn	Ausgleichs-zahlung [Mio €}
RSVG	11.855.643	177.886		11,706
RVK	1.966.796	129.949		3,999
OVAG	94.019	28.048		0,091
SSB			749.098	4,352
KVB			563.388	2,454
Insgesamt	**13.916.458**	**335.883**	**1.312.486**	**22,602**

RSVG: Angaben bereinigt um Naturalausgleich für linksrheinische Verkehre und Einnahmen aus RWE-Dividende
KVB: Planzahlen; Daten der Spitzabrechnung für 2011 liegen noch nicht vor
Stadtbahn: Angaben in Fahrplan-km; Wagen-km aufgrund Einsatz von Doppeltraktionen doppelt so hoch

Tabelle 15: Ausgleichszahlungen und Kilometerleistung der einzelnen Verkehrsmittel

Über alle Verkehrsunternehmen gemittelt wendete der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2011 pro Fahrplankilometer Stadtbahn 5,19 € und pro Fahrplankilometer Bus inklusive angerufener TaxiBus-Betriebsleistung 1,11 € 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 75 Plätzen angeben, ein Stadtbahn-Doppelzug fasst jedoch bis zu 366 Personen. Aus diesem Grund ist der Personalwirkungsgrad des Stadtbahnverkehrs erheblich höher als der des Busverkehrs. Der Platzkilometer Stadtbahn kostet trotz der Infrastrukturkosten für die Schienenwege mit 0,0142 € etwas weniger als der Platzkilometer Bus mit 0,0148 €. 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 2011 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. Landesfördermittel

4.2.1. Gesetzliche Grundlagen

Die Förderung des kommunalen ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ergibt sich seit dem 1. Januar 2011 aus §11 Absatz 2 und §11a ÖPNVG NRW. Auf der Basis dieser beiden Rechtsgrundlagen gewährt das Land NRW den Aufgabenträgern des ÖPNV zwei Pauschalen:

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

4.2.2. ÖPNV-Pauschale

Gemäß §11 Absatz 2 ÖPNVG NRW gewährt das Land NRW den ÖPNV-Aufgabenträgern aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 110 Millionen EUR. Mindestens 80% der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Die übrigen 20% sind für eigene Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.

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

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

4.2.3. Ausbildungsverkehr-Pauschale

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2011 sind die ÖPNV-Aufgabenträger auch zuständig für die Gewährung von Mitteln aus der Ausbildungsverkehrspauschale, die das Land NRW vorher gemäß §45 a PBefG selbst gewährt hat. Für 2011 hat das Land hierfür 100 Mio. € bereitgestellt; dieser Betrag erhöht sich ab 2012 auf 130 Mio. € landesweit.

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

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

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

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben werden gemäß der allgemeinen Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale vom 27. Juni 2011 mindestens 87,5 % (rd. 858 T€) an die im Kreisgebiet vorhandenen Konzessionäre bzw. deren Betriebsführer auf der Basis der Erträge und Fahrleistungen im Ausbildungsverkehr weitergeleitet, soweit diese ungedeckte Kosten gemäß dem Anhang der EU-VO 1370/2007 nachweisen können. Die restlichen maximal 12,5 % verwendet der Rhein-Sieg-Kreis für im Zusammenhang mit der Planung, Organisation und Finanzierung von Ausbildungsverkehren entstehende Aufwendungen.

5. Vorgaben zur Angebotsgestaltung

5.1. Differenzierte Bedienung

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

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

5.2. Primärnetz

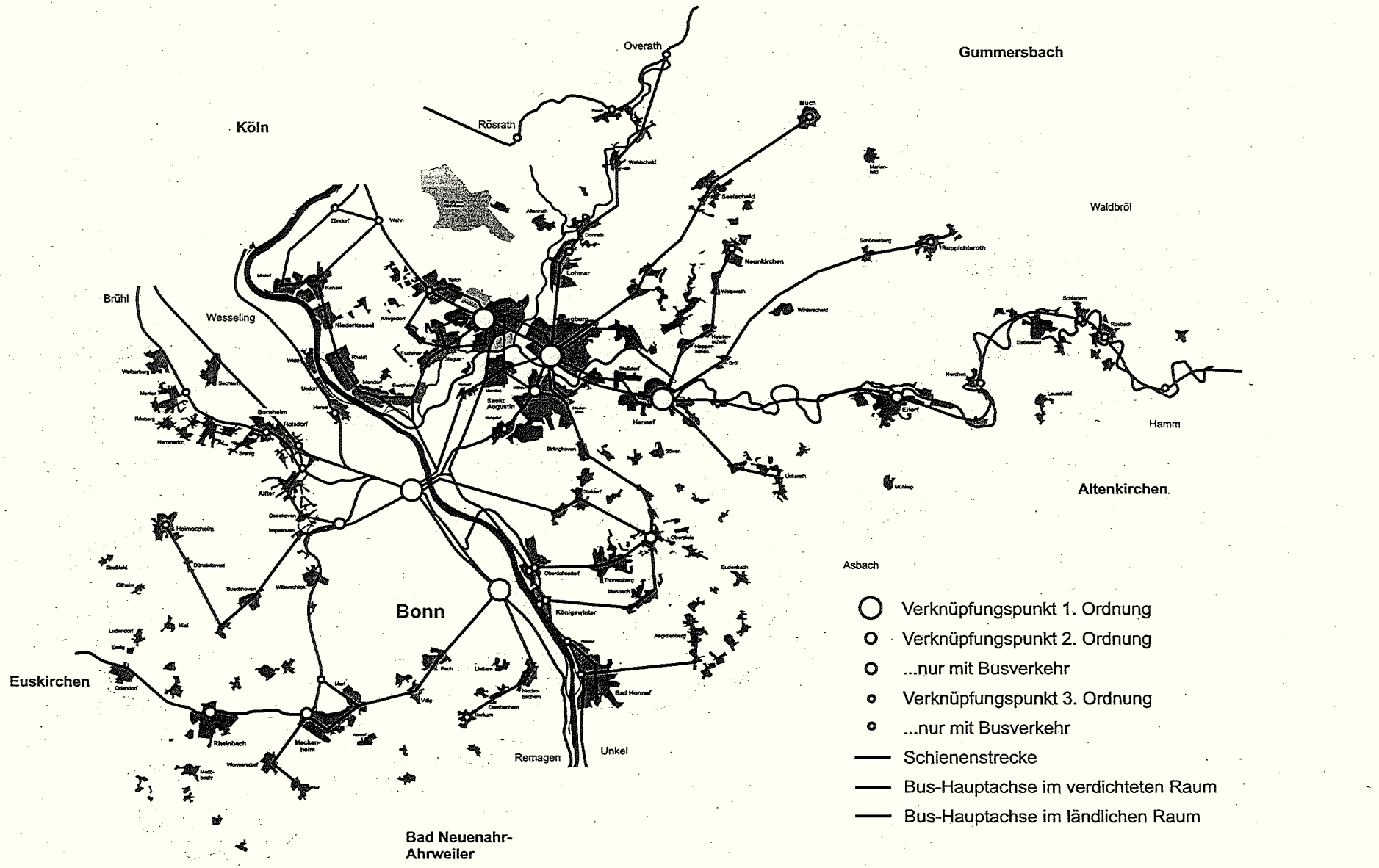
Grundlage des ÖPNV-Systems im Sinne der differenzierten Bedienung ist das Primärnetz, welches die Bedienung der fahrgaststarken Verkehrsrelationen und die Anbindung der wesentlichen Quell- und Zielpunkte sicherstellt. Auf diesem Primärnetz sollen grundsätzlich durch eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung Fahrgastpotenziale besser aktiviert werden. 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. 5.7).

Gebildet wird das Primärnetz durch die im Kreisgebiet verkehrenden Schienenstrecken sowie rund 30 Hauptachsen des Busverkehrs (vgl. Tabelle 16 und Abbildung 15). Diese sind wiederum in Hauptachsen in den ländlichen Räumen sowie Hauptachsen im verdichteten Raum aufgeteilt (vgl. Kapitel 2.4.1). Mit diesem Achsengerüst ist noch keine detaillierte Liniennetzplanung verbunden. Vielmehr werden damit die Korridore festgelegt, die in der Nahverkehrsplanung aufgrund ihrer hohen strukturellen Relevanz eine besondere Wichtigkeit besitzen.

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

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

Tabelle 16: Primärnetz



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 15: Primärnetz

5.3. Erschließung

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

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

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

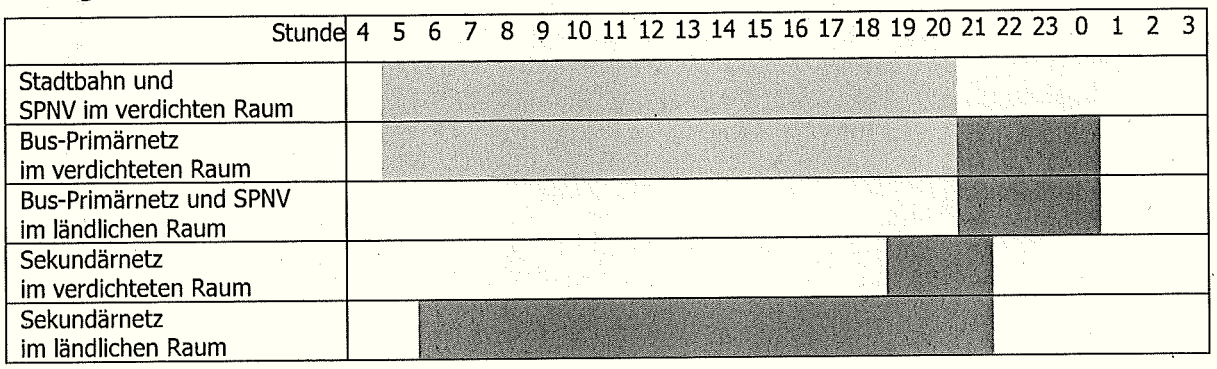
Die Mindestbedienungsstandards können bei folgenden Verkehren reduziert werden:

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

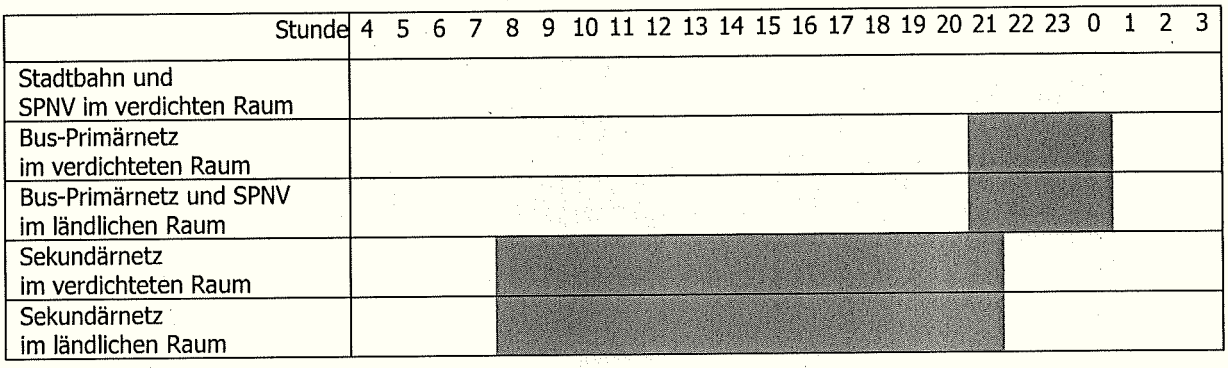
Zur Ergänzung des Linienverkehrs nach 21.30 Uhr und zur Anbindung kleinerer Ortschaften insbesondere bei Streusiedlungsstrukturen abseits des Busliniennetzes unterstützt der Rhein-Sieg-Kreis seine Städte und Gemeinden beim Angebot eines ergänzenden AST-Verkehrs. Zur Sicherstellung einer Grundversorgung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

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

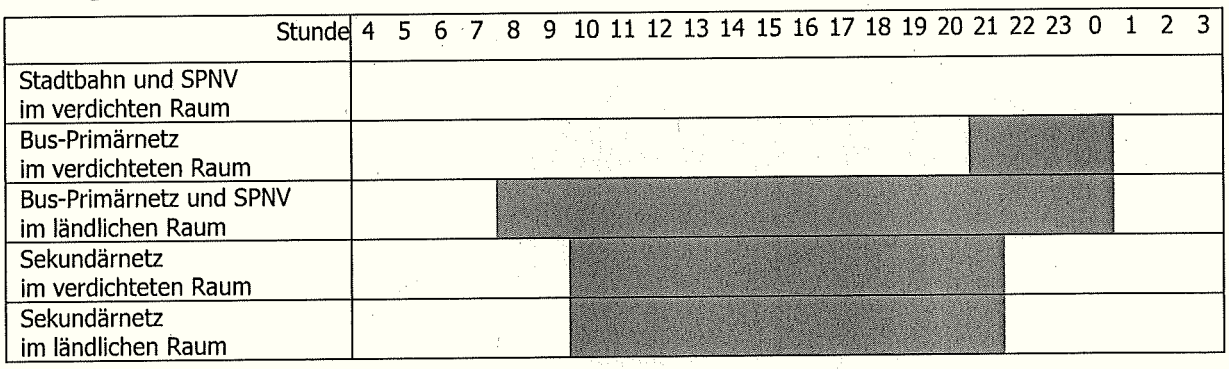
Montag bis Freitag



Samstag



Sonntag



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

Tabelle 17: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel

Die Angebotsstrukturen können dabei auch durch die Überlagerung abschnittsweise paralleler Linien hergestellt werden. Auf diese Weise lässt sich die Erschließungsqualität im Außenbereich und das Angebot von Direktverbindungen verbessern. Unbedingte Voraussetzung ist eine sorgfältige fahrplanmäßige Abstimmung der betroffenen Linien zur Schaffung möglichst sauberer Taktstrukturen auf den parallelen Abschnitten. Sich ergänzende Linien sollen nach Möglichkeit mit aufeinander folgenden Nummern bezeichnet werden.

5.5. Vertaktung

Das Angebot ist 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. Bei Linien, die häufiger als stündlich fahren, bieten sich daher auf der linken Rheinseite analog zur Voreifelbahn 30- oder 15-Minuten-Takte an. Dagegen sind auf der rechten Rheinseite im verstädterten Bereich analog zum S-Bahn- und Stadtbahnverkehr montags bis freitags 10- und 20-Minuten-Takte und am Wochenende 30-Minuten-Takte zu bevorzugen.

Taktsprünge sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Ebenso ist an allen Verkehrstagen eine einheitliche Grundtaktlage anzuwenden, sofern nicht abweichende Taktlagen wichtiger Anschlussbeziehungen oder differenzierte Hauptlastrichtungen dagegen sprechen.

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

Von einer Vertaktung abgesehen wird bei Linien, die ausschließlich den Belangen des Schülerverkehrs entsprechend geplant werden (vgl. Kapitel 5.6). Grenzüberschreitende Linien ohne Relevanz für den Verkehr im Rhein-Sieg-Kreis müssen ebenfalls nicht im Taktfahrplan fahren.

5.6. Schülerbeförderung

Gemäß der Schülerfahrtkostenverordnung NRW (Verordnung zur Durchführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz des Landes NRW – SchfkOV) entscheidet der jeweilige Schulträger in eigener Zuständigkeit über die kostengünstigste Art der Schülerbeförderung. In der Regel ist dies die Beförderung im Linienverkehr. Dabei hat der Schulträger zu beachten, dass die in der Verordnung festgelegten Zumutbarkeitsgrenzen eingehalten werden:

- der Fußweg zwischen Wohnung/Schule und Haltestelle darf nicht mehr als 2 km betragen
- Hin- und Rückweg dürfen zusammen nicht mehr als drei Stunden dauern
- die Wartezeit in der Schule vor und nach dem Unterricht darf nicht mehr als 45 Minuten betragen

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

Es ist ein grundsätzliches Ziel der Nahverkehrsplanung, dass ausreichend große Verkehrsströme des Schülerverkehrs in den Linienverkehr integriert werden. Dabei stehen folgende planerische Möglichkeiten zur Verfügung:

- Linienverkehr im Taktfahrplan
- Linienverkehr mit Zusatzfahrten zzgl. zum normalen Taktfahrplan
- Linienverkehr mit alleiniger Abstimmung auf die Belange der Schülerbeförderung

Eine Integration des Schülerverkehrs darf 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 Schüler-

verkehrsbedienung, weder in räumlicher noch in zeitlicher Hinsicht. Bei der Angebotsgestaltung sind daher folgende Rahmenbedingungen zugrunde zu legen:

- Linienwege sind nach Möglichkeit so zu wählen, dass starke Schülerverkehrsströme ohne Abweichung vom Linienweg bedient werden können, ggf. mit temporärer Verlängerung zu den Schulstandorten von den Linienenden. Besteht diese Möglichkeit nicht, ist ein Linienverkehr mit alleiniger Abstimmung auf die Belange der Schülerbeförderung zuzüglich zu den Linien für den „Jedermannverkehr" zu bevorzugen.
- 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.
- Wartezeiten bis 30 Minuten vor Schulbeginn oder nach Schulschluss gelten als zumutbar. Sollten diese überschritten werden, sind bei ausreichendem Fahrgastpotenzial über den jeweiligen Grundtakt hinausgehende Zusatzfahrten einzurichten.
- Werden Grundschüler im Linienverkehr befördert, soll die Beförderung umsteigefrei stattfinden.
- Es sind ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen (vgl. Kapitel 6.2). Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht nicht.
- 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.

5.7. Vernetzung

Innerkommunale Verbindungen zu den Gemeindezentren oder aber zu nahe gelegenen Subzentren sollen möglichst umsteigefrei angeboten werden. Die Anbindung der Mittel- und Oberzentren erfolgt dagegen entweder umsteigefrei oder mit abgestimmten und systematisch im Takt wiederkehrenden Anschlüssen.

Parallelverkehre zum Schienennetz sind zu minimieren. Sie sollen nur in begründeten Fällen stattfinden, etwa wenn Buslinien sonst kurz vor Erreichen eines übergeordneten Verknüpfungspunktes abgebunden werden müssten oder wenn der Schienenverkehr keine Kapazitätsreserven mehr aufweist.

Auf der linken Rheinseite soll das Oberzentrum Bonn von allen Haltestellen aus mit maximal einem Umstieg erreichbar sein. Auf der rechten Rheinseite gilt selbiges für die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Siegburg. Von den Gemeindehauptorten sowie den sonstigen größeren Siedlungsschwerpunkten auf der rechten Rheinseite sollen außerdem die Oberzentren Köln und Bonn mit maximal einem Umstieg erreichbar sein.

Die Linien werden grundsätzlich auf Verknüpfungspunkte ausgerichtet. Dabei werden drei Kategorien unterschieden. Verknüpfungspunkte 1. Ordnung sind übergeordnete, regional bedeutsame Netzknotenpunkte in zentraler Lage. In ihnen treffen innerörtliche, regionale und überregionale Linien des Bus- und Schienenverkehrs zusammen und werden vielfältig miteinander verflochten. Gleichzeitig besitzen die Standorte eine erhebliche Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr. Im Rhein-Sieg-Kreis selbst sind dies die Bahnhöfe Hennef, Siegburg und Troisdorf. Aufgrund der überörtlichen Verkehrsverflechtungen kommen außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises die Bahnhöfe Köln Hbf, Köln-Messe/Deutz, Bonn Hbf und Bonn-Bad Godesberg dazu. Verknüpfungspunkte 2. Ordnung sind weitere Netzknotenpunkte, die jedoch mehr im lokalen Kontext stehen. Dies sind dies die Bahnhöfe Eitorf, Meckenheim, Meckenheim Industriepark und Rheinbach, die Stadtbahnstation Sankt Augustin Markt sowie die Busbahnhöfe Oberpleis und Neunkirchen Antoniusplatz. An Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung ist die Herstellung von Rundum-Anschlüssen nach dem Rendezvous-Prinzip wünschenswert, um die Anzahl der ÖPNV-Verbindungen zu maximieren. Dies gilt insbesondere dann, wenn die betroffenen Linien mehrheitlich nur stündlich oder zweistündlich verkehren. Grundsätzlich sollen Rundum-Anschlüsse systematisch zu allen Verkehrszeiten angeboten werden. In Abstimmung auf die Prinzipien des Integralen Taktfahrplans im Schienenverkehr sind derartige Knotenpunkte nach Möglichkeiten zur vollen oder zur halben Stunde einzurichten, bei Halbstundentakt im weiterführenden Schienenverkehr kommen auch Knotenpunkte um die Minuten 15 oder 45 infrage. Ein Rundum-Anschluss schließt nicht aus, dass wichtige Linien gegenüber den zur Verknüpfung notwendigen Fahrten häufiger verkehren können.

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

Alle Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 18 und Abbildung 15 aufgeführt.

Benachbarte Verknüpfungspunkte sind direkt miteinander zu verbinden. Ebenso ist eine möglichst hohe Anzahl von Direktverbindungen der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung untereinander herzustellen.

Die Übergangszeit bei verknüpften Linien soll im Regelfall fünf Minuten betragen und zehn Minuten nicht überschreiten. Definierte Anschlüsse sind ITCS-unterstützt sicherzustellen.

Verknüpfungspunkt	Kat.	lokaler Erschließungsbereich	Anschlüsse (Auswahl)
Alfter	3	Alfter	Stadtbahn nach Bonn und Köln
Bad Godesberg	1	Wachtberg	SPNV nach Köln
Bad Honnef (Stadtbahn)	3	Bergbereich Bad Honnef	Stadtbahn nach Bonn
Bad Honnef (DB)	3	Bergbereich Bad Honnef	SPNV nach Köln
Berkum EKZ	3	Außenbereich Wachtberg	Regionalbus nach Bonn
Bonn-Duisdorf	3	Außenbereich Alfter	SPNV nach Bonn
Bonn Hbf	1	Linksrheinisches Kreisgebiet	Fernverkehr, SPNV, Stadtbahn
Bornheim Rathaus	3	westlicher Außenbereich Bornheim	Stadtbahn nach Bonn
Eitorf	2	Eitorf	SPNV nach Köln
Hangelar Mitte	3	Niederberg	Stadtbahn nach Bonn und Siegburg
Hangelar Ost	3	Schloss Birlinghoven	Stadtbahn nach Bonn und Siegburg
Heimerzheim Fronhof	3	Außenbereich Swisttal	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	SPNV nach Köln
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 Markt	2	Sankt Augustin	Stadtbahn nach Bonn und Siegburg
Schladern Bahnhof	3	nördlicher Außenbereich Windeck	SPNV nach Köln
Siegburg	1	Rechtsrheinisches Kreisgebiet	Fernverkehr, SPNV, Stadtbahn
Spich ZOB	3	Sieglar, Spich, Niederkassel	SPNV nach Köln und Siegburg
Troisdorf	1	Troisdorf	SPNV nach Köln und Siegburg
Vilich-Müldorf	3	Birlinghoven, Dambroich, Söven, Rott	Stadtbahn nach Bonn
Wahn Bahnhof	3	Niederkassel	SPNV nach Köln
Zündorf	3	Lülsdorf, Niederkassel	Stadtbahn nach Köln

Tabelle 18: Verknüpfungspunkte

5.8. Einsatz von TaxiBussen

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

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

6. Vorgaben zur Betriebsqualität

6.1. 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.

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

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

Seitens der Verkehrsunternehmen sollen die in der folgenden Tabelle 19 konkretisierten fahrzeugspezifischen Rahmenbedingungen erfüllt werden. Lediglich bei über den jeweiligen Grundtakt der Linie hinausgehenden Verstärkerfahrten in der Verkehrsspitze können auch Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die den Rahmenbedingungen bzgl. der Punkte „Einstiegsverhältnisse", „Ausstattung" und „Alter" nicht entsprechen. Erfüllt ein Verkehrsunternehmen die Standards in einzelnen Bereichen nicht, so ist darzulegen, welche Maßnahmen diesbezüglich ergriffen werden und zu welchem Zeitpunkt die Erfüllung des Standards angestrebt wird. Einzelheiten werden in Qualitätsvereinbarungen festgelegt.

Fester Bestandteil des ÖPNV im Kreisgebiet sind auch 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 19 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.

Wünschenswert ist eine Übernahme der folgenden Standards durch die örtlichen Bürgerbusvereine.

Kriterium	Bus	Stadtbahn
Zustand	Die Fahrzeuge sind in einem sauberen und verkehrssicheren Zustand. Tägliche Innenreinigung sowie nach Bedarf wöchentliche Außenreinigung. Grobe Verunreinigungen werden sofort entfernt. Vandalismusschäden werden zeitnah entfernt.	
Kapazität	Dimensionierung entsprechend der Nachfrage. In der HVZ sind ggf. Verstärkerfahrzeuge einzusetzen. Die Stehplatzauslastung soll 4 Personen/m² nicht überschreiten. In der SVZ soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.	
Einstiegsverhältnisse	Niederflurfahrzeuge mit ausklappbarer Rampe an mindestens einer Tür bzw. Bereitstellen eines Busses mit Klapprampe auf Anforderung	Hochflurfahrzeuge mit stufen- und spaltfreiem Einstieg vom 90-cm-Bahnsteig
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	Keine Vorgabe
Werbung	Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge soll durch Werbung nicht übermäßig beeinträchtigt werden. Werbung auf den Scheiben ist auf ein Minimum zu reduzieren und darf die Sicht nach außen nicht unzumutbar behindern. Insbesondere ist sicherzustellen, dass von jedem Sitzplatz aus die Erkennbarkeit der Haltestellen gewährleistet ist. Keinesfalls dürfen mehr als 30% der Scheibenfläche mit Werbung bzw. Rasterfolie beklebt werden.	
Fahrpersonal	Das Fahrpersonal - kennt und beachtet die geltenden Verkehrs- und Arbeitsvorschriften - trägt gepflegte Kleidung und hat ein freundliches Auftreten den Fahrgästen gegenüber - beherrscht die deutsche Sprache - wird geschult in den Bereichen Kundenorientierung, Deeskalation, Fahrsicherheit, Fahrweise und Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste - hat Ortskenntnisse - stellt Fundstücke sicher und liefert sie im Betriebshof ab - meldet Mängel und Schäden an Haltestellen sowie Verbesserungsvorschläge seitens der Fahrgäste	
	- hat vollständige Kenntnisse zu Tarif, Vertrieb, Fahrplänen, Fahrbetrieb - gibt mobilitätseingeschränkten Personen im Rahmen des Möglichen bei Bedarf weitere Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg	

Tabelle 19: Anforderungsprofil für Fahrzeuge und Fahrpersonal

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:

- im Regelfall Fahrbahnrand- oder Kaphaltestellen, Busbuchten nur in begründeten Ausnahmefällen und mit einer Länge, die ein spaltfreies Anfahren erlaubt
- Haltestellenkante mit einer Höhe von 18 cm
- 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
- Durchgangsbreite entlang der gesamten Haltestellenkante mindestens 1,50 m

Zusätzlich sollte immer geprüft werden, ob eine Querungshilfe vorhanden ist bzw. die Einrichtung einer Querungshilfe sinnvoll wäre und möglich ist.

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

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

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

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

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

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

6.3.2. Anordnung

Bei der räumlichen Anordnung von Haltestellen gelten zur Gewährleistung der Fahrgastorientierung, der Erschließungsqualität und der einheitlichen Nutzbarkeit des Kurzstreckentarifs folgende Grundsätze:

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

6.3.3. Benennung

Bei der Haltestellenbenennung ist folgenden Grundsätzen zu folgen:

- Die Teilhaltestellen von Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn sollen denselben Namen tragen, beim Bus ggf. ergänzt um den Namenszusatz „Stadtbahn", „(S)" bzw. „Bahnhof":
- Die Teilhaltestellen von Zweirichtungshaltestellen, Verzweigungshaltestellen und Haltestellen an Straßenknoten mit sich kreuzenden Linien 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.
- Privatwirtschaftliche Firmenbezeichnungen sind in Haltestellennamen zu vermeiden (Ausnahme: Haltestellensponsoring und Freizeiteinrichtungen).

6.3.4. Ausstattung

Der Rhein-Sieg-Kreis empfiehlt, die Haltestellenausstattung nach dem Fahrgastaufkommen und der Funktion zu differenzieren. Einzelheiten sind in Tabelle 20 dargestellt.

	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)
Beschilderung						
H- bzw. AST-Schild	●	●	●	●	●	●
Name der Haltestelle	●	●	●	●	●	●
Bezeichnung der verkehrenden Linien und deren Richtung	●	●	●	●	●	●
Fahrgastinformation						
Aktueller Fahrplan	●	●	●	●	●	●
Aktuelle Tarifinformation (2)	●	●	●	●	●	●
Aktueller Liniennetzplan des Gemeindegebietes (2)	●	●	●	●	●	●
Dynamische Abfahrtanzeige	●	●	●	●		
Akustische Information	●	●	●	●		
Stadtplan	●					
Haltestellenlageplan	●					
Bauliche Anlagen						
Aufstellfläche mit einer Breite von mindestens 2,50 m	●	●	●	●	●	
Papierkorb	●	●	●	●	●	
Sitzgelegenheiten (ggf. mit Lehne und Armstützen)	●	●	●	●	●	
überdachte Warteflächen mit Windschutz	●	●	●	●	●	
Beleuchtung (ggf. durch Straßenbeleuchtung)	●	●	●	●	●	
Toilette	●					

(1) Fahrgastaufkommen = Σ Ein-/Aussteiger in beiden Fahrtrichtungen
(2) entbehrlich, wenn alle im betroffenen Gebiet verkehrenden Fahrzeuge entsprechend ausgestattet sind

Tabelle 20: 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. 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 Kooperationsvereinbarungen ist sicherzustellen, dass der Aufgabenträger Zugang zu den Pünktlichkeitsdaten erhält.

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

Es gilt die VRS-weite Mobilitätsgarantie.

6.6. Vertrieb

In den Fahrzeugen ist grundsätzlich die Möglichkeit eines Fahrkartenverkaufs zu gewährleisten. Dies kann durch das Fahrpersonal bzw. durch Automaten erfolgen. Sowohl im linksrheinischen als auch im rechtsrheinischen Kreisgebiet ist den Fahrgästen von der RVK bzw. der RSVG jeweils mindestens eine stationäre Beratung und Ticketerwerbsmöglichkeit an einem zentralen ÖPNV-Knotenpunkt bereitzustellen. Aktuell gibt es diese Möglichkeit von der RVK am Knotenpunkt Rheinbach Bahnhof sowie von der RSVG an den Knotenpunkten Siegburg Bahnhof und Troisdorf-Sieglar. Darüber hinaus werden Fahrscheine sowie Beratung dezentral in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (Kioske, Gemischtwarenläden etc.) angeboten, möglichst in jeder Kommune. Eine telefonische Erreichbarkeit für Kunden, die eine Fahrplanauskunft wünschen, ist mindestens für die Zeit von 7.00 bis 24.00 Uhr zu gewährleisten.

Den Verkehrsunternehmen 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 hohe 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 im Internet für Kundeneingaben an. Diese ist unter der Adresse http://www.rhein-sieg-kreis.de/pvs_kontaktformular/mail.php erreichbar.

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. Handlungsschwerpunkte

Das linksrheinische Busnetz sowie die Linien in Niederkassel wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 neu geordnet, das rechtsrheinische Busnetz mit Ausnahme der Linien in Troisdorf zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010. In beiden Fällen war die Herstellung der Grundbedienungsstandards gemäß Kap. 5.4 ein wesentlicher Aspekt der Planung. Ausgenommen davon waren lediglich Linien, die vorwiegend dem Schülerverkehr dienen. Ebenso wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 und Dezember 2010 vielerlei Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität im Primärnetz gemäß Kap. 5.2 durchgeführt. Weitere punktuelle Maßnahmen im rechtsrheinischen Netz erfolgten in den Folgejahren, im Dezember 2014 wurde dann auch das Busnetz Troisdorf neu geordnet. Im Dezember 2015 gab es eine weitere große Optimierung des linksrheinischen Busnetzes, bei der ein großer Teil der vorhergehenden AWV-Verkehre von der RVK übernommen wurde.

Mit Blick auf das zur Verfügung stehende finanzielle Budget sowie noch ausstehende Optimierungskonzepte für einige Teilräume konnte die angestrebte Angebotsqualität auf einigen Relationen bislang noch nicht umgesetzt werden. Sofern in Zukunft Spielräume im Budget oder weitere Optimierungspotenziale entstehen, sollen diese Relationen schrittweise angegangen werden. Dafür werden in den folgenden Unterkapiteln „Umsetzung der Grundbedienungsstandards" „Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz", „Umsetzung der Angebotssystematisierung" und „Verbesserung des Angebots im Spätverkehr" die betroffenen Relationen analysiert.

Das Unterkapitel „Optimierung der grenzüberschreitenden Bedienung" enthält detaillierte Zielvorgaben, auf deren Erreichen im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit sukzessive hingewirkt werden soll.

Unabhängig davon soll das ÖPNV-Netz fortlaufend bedarfsorientiert optimiert werden. Dies betrifft folgende Handlungsschwerpunkte, die keine Auswirkungen auf die im Nahverkehrsplan festgelegten Vorgaben zur Angebots- und Betriebsqualität haben:

- Umwandlung von TaxiBus-Fahrten in Busfahrten und umgekehrt bei Veränderung der Nachfragestruktur,
- Verschiebung von Fahrplanzeiten zur Verbesserung von Anschlüssen, zur Verbesserung der Vertaktung oder zur betrieblichen Optimierung,
- Streichung von Fahrten, die über das definierte Grundangebot hinausgehen, aber kapazitätsseitig und umlauftechnisch nicht erforderlich sind,
- Neueinrichtung von Fahrten, die kapazitätsseitig erforderlich sind,
- Neueinrichtung von Fahrten, die zur Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs erforderlich sind,
- Umwandlung von Leerfahrten in Nutzfahrten, sofern dadurch eine sinnvolle Ergänzung des Angebotes möglich ist.

7.2. Umsetzung der Grundbedienungsstandards

Die Grundbedienungsstandards gemäß Kap. 5.4 sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 nahezu vollständig realisiert. Vereinzelte Angebotsdefizite konnten bislang nicht beseitigt werden. Betroffen sind folgende Linien bzw. folgende Zeiträume:

- Schultage im Zeitraum 10 Uhr bis 15 Uhr: Stellenweise erhebliche Abweichung vom angestrebten Mindestangebot im Stundentakt mit Angebotslücken bis zu 100 Minuten. Betroffen sind vor allem die Linien 541, 556, 560/562, 575, 577 und 578. Vereinzelte Taktabweichungen mit geringerer Relevanz gibt es auf den Linien 524, 530, 531, 533, 537, 557, 572, 576, 800 und 855.
- Taktfolgezeiten erfüllen nicht die Grundbedienungsstandards: Linie 533 (Mo-Fr NVZ nur alle 2 Stunden), Linie 554 (nur HVZ), Linie 560 (Mo-Fr nur alle 2 Stunden, Wochenende kein Betrieb), Linie 562 (Mo-Fr nur alle 2 Stunden)

Auf vielen Linien besonders im ländlichen Raum sind die Grundbedienungsstandards zudem 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.

7.3. Umsetzung der Angebotsstruktur im Primärnetz

Die angestrebte Bedienungsqualität im Primärnetz gemäß Kap. 5.2 und Kap. 5.4 ist auf vielen Achsen realisiert. Einige Angebotsdefizite konnten jedoch mit Blick auf das zur Verfügung stehende Budget bislang noch nicht beseitigt werden. Der Sachstand zum Stichtag 1. Januar 2016 ist Tabelle 21 bis Tabelle 25 zu entnehmen.

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

- Bus-Hauptachsen in Troisdorf: Im Dezember 2014 wurde das neue Busnetz Troisdorf umgesetzt. Dabei konnte ein Großteil vorhergehender Angebotsdefizite abgebaut werden, Noch bestehende Angebotsdefizite auf den Achsen von Troisdorf nach Sankt Augustin und Bonn sollen im Zuge einer zweiten Ausbaustufe beseitigt werden, dafür ist eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Bonn erforderlich. Für die zweite Ausbaustufe wurden außerdem diverse weitere Verbesserungsmöglichkeiten festgehalten.
- Bus-Hauptachsen zwischen Bad Godesberg, Wachtberg und Meckenheim: Angebotsverbesserungen werden im Zusammenhang mit Planungen der Stadt Bonn für eine Umsetzung im Dezember 2016 geplant.
- Stadtbahnlinien 16, 18 und 66: Angebotsverbesserungen werden derzeit zwischen den beteiligten Aufgabenträgern in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn" abgestimmt.
- Freizeitverkehr: abends und am Wochenende bestehen auf vielen Achsen des Primärnetzes noch Angebotsdefizite, so dass der ÖPNV seine Potenziale nicht ausschöpfen kann. Ganz besonders betroffen ist der Einkaufsverkehr an Samstagen, bei dem auf einigen Linien zudem noch eine Taktreduzierung gegen 14 Uhr erfolgt, die nicht mehr den Fahrgastströmen entspricht.

Ferner existieren Angebotsdefizite auf mehreren Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum, insbesondere Hennef – Neunkirchen und Bad Honnef – Aegidienberg. Dort kann die angestrebte Bedienungsqualität nur durch erhebliche Angebotsausweitung hergestellt werden.

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

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 21: Angebotsqualität SPNV im verdichteten Raum

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

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 22: Angebotsqualität SPNV im ländlichen Raum

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

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 23: Angebotsqualität Stadtbahn

	Linien	mindestens 20'-Takt Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens 30'-Takt Sa bis 20.30 Uhr	mindestens 30'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 60'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 4.30	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Duisdorf – Oedekoven – Alfter – Roisdorf	633,843,882	✓	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Menden – Siegburg	640	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	550,SB55	✓	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Ranzel – Wahn	550	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
Niederkassel – Lülsdorf – Zündorf – Wahn	501	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Altenforst – Troisdorf	501,503	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal	510	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Buisdorf – Hennef	527	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Niederpleis	512,513	✓	✓	x	✓	x	x	x	~
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin	508	x	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Spich – Sieglar	503	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Oberlar – Rotter See	508,551	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Kriegsdorf	503,551	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar	506	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef	529	x	x	x	✓	✓	x	x	✓

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 24: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum

	Linien	mindestens zwei Fahrten/h Mo-Fr bis 20:30 Uhr	mindestens zwei Fahrten/h Sa bis 20:30 Uhr	mindestens 60'-Takt So bis 20.30 Uhr	mindestens 60'-Takt ab 20:30 Uhr	Betriebsbeginn Mo-Fr spätestens ca. 5.30 Uhr	Betriebsbeginn Sa spätestens ca. 7.30 Uhr	Betriebsbeginn So spätestens ca. 9.30 Uhr	Betriebsschluss frühestens ca. 0.30 Uhr
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim	845	~	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim	855	~	x	x	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum	857	~	~	x	✓	✓	✓	✓	✓
Meckenheim – Wormersdorf – Altendorf	749	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Industriepark – Merl –Meckenheim	858	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bad Honnef – Aegidienberg	560,562	x	x	x	x	✓	✓	✓	x
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	513,535	~	x	~	~	✓	~	~	~
Siegburg – Lohmar – Donrath – Overath	556,557	~	✓	~	~	✓	✓	✓	~
Siegburg – Seelscheid – Much	576,577,SB56	x	x	x	~	✓	✓	✓	✓
Hennef – Neunkirchen	578	x	x	x	x	✓	✓	✓	x
Hennef – Ruppichteroth	530,531	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hennef – Uckerath	522	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	✓	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Rhöndorf – Bad Honnef Süd	566	x	x	✓	x	✓	✓	✓	x

✓ erfüllt
~ nur teilweise erfüllt
x nicht erfüllt

Tabelle 25: Angebotsqualität Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum

7.4. Umsetzung der Angebotssystematisierung

7.4.1. Vernetzung

Die Qualität der Vernetzung ist im Wesentlichen von kurzen und systematisch wiederkehrenden Anschlüssen an den Verknüpfungspunkten sowie deren Sicherung abhängig. Vorraussetzung dafür sind klare Taktstrukturen, die zudem gemäß ITF NRW annähernd nullsymmetrisch aufgebaut sein müssen, damit Systemanschlüsse jeweils in beiden Richtungen bestehen. Tabelle 26 zeigt dazu eine qualitative Bewertung der Situation in den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises. Die Aufstellung gilt für die Verkehrszeit montags bis freitags tagsüber. Abends und am Wochenende ist die Vernetzung der jeweiligen Linien aufgrund unterschiedlicher Betriebszeiten und reduzierter Takte teilweise nur eingeschränkt gegeben.

Knoten	Sachstand
Eitorf Bahnhof	Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit RE9 in beiden Richtungen und allen Buslinien Einschränkungen: Linie 533 teilweise nur Zweistundentakt; Linie 579 in Fahrtrichtung Eitorf kein Anschluss an RE9 (Anschluss stattdessen in Herchen) Weiterentwicklungspotenzial: Verkürzung der Übergangszeiten, sobald eine technische Anschlusssicherung möglich ist (derzeit wegen Verspätungsanfälligkeit des SPNV Busabfahrt erst 11 min nach RE9-Ankunft); volle Einbindung der Linie 579
Hennef Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund der Taktlagen des SPNV keine optimale Vollknotenbildung möglich; Buslinien fahren zudem bisher nur teilweise im annähernd symmetrischen ITF-Taktgefüge (bislang nicht symmetrisch sind die Fahrpläne der Linien 510, 522, 524 und 531) Weiterentwicklungspotenzial: Aufbauend auf die bereits symmetrischen Fahrpläne der Linien 516, 525, 527, 529, 530, 532 und 578 Herstellung eines aufgeweiteten Nullknotens, bei der die vorrangig auf den RE 9 von und nach Köln ausgerichteten Buslinien kurz nach der Minute 00 ankommen und kurz vor der Minute 00 abfahren. Zur Vermeidung überlanger Wendezeiten und zur Herstellung von Anschlüsse zwischen den Bussen kommen ausgewählte andere Linien um die Minute 50 an und fahren um die Minute 10 ab, womit gute S-Bahn-Anschlüsse bestehen und gleichzeitig Umlaufverknüpfungen gebildet werden können.
Meckenheim Bahnhof	Knotensystematik: leicht verzogener 00/30-Knoten mit S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 749, 855 und 858 (nur HVZ) Einschränkungen: keine stringente Knoteneinbindung der Linie 857 Weiterentwicklungspotenzial: Überplanung der Linie 857
Meckenheim Industriepark	Knotensystematik: Knoten zur vollen und halben Stunde mit der S23 in beiden Richtungen und den Buslinien 843, 858 und 859 Einschränkungen: keine stringente Knoteneinbindung der Linie 859 Weiterentwicklungspotenzial: Überplanung der Linie 859
Neunkirchen Antoniusplatz	Knotensystematik: Knoten zur halben Stunde mit den Buslinien 577 und 578 Einschränkungen: schulzeitenbedingte Taktausreißer, TaxiBus-Linie 534 nur in einer Fahrtrichtung in den Knoten eingebunden, Abschnitt der Linie 578 nach Seelscheid nur mit einzelnen Fahrten bedient Weiterentwicklungspotenzial: Verlängerung der Linie 543 von Pohlhausen nach Neunkirchen sowie Aufwertung der Verbindung nach Seelscheid, um einen neuen regionalen Netzknoten in zentraler Lage zu schaffen und die bisherige unbefriedigende Verknüpfungssituation an der Haltestelle Pohlhausen zu ersetzen

Oberpleis Busbahnhof	Knotensystematik: Knoten zur vollen Stunde mit den Linien 513, 520, 521, 525, 536, 537 und 541, Knoten zur halben Stunde mit den Linien 520, 521, 535, 537 Einschränkungen: einzelne schulzeitenbedingter Taktausreißer, abends und am Wochenende asymmetrischer Knoten um die Minute 10 aufgrund der Berücksichtigung von Anschlüssen zur Stadtbahn und zum SPNV in Königswinter und Dollendorf Weiterentwicklungspotenzial: Ausweitung des Fahrtenangebotes zur Stärkung des Knotens zur halben Stunde
Rheinbach Bahnhof	Knotensystematik: leicht verzogener 15/45-Knoten mit S23 von und nach Bonn und den Buslinien 740, 814 und 817, Anschluss der Buslinien 747 und 749 an die S23 von und nach Euskirchen, kein systematischer Anschluss der Buslinie 800 Einschränkungen: Vollknotenbildung mit S23 und Anschlüssen zwischen den Bussen seit Dezember 2014 (neuer Fahrplan S23) nicht mehr möglich Weiterentwicklungspotenzial: --
Sankt Augustin Markt	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: --
Siegburg Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: abends und am Wochenende bei gedehnten Takten Ausrichtung der Buslinien auf einen 00-Knoten mit der S12 in beiden Richtungen, dem ICE von und nach Frankfurt Flughafen sowie der Stadtbahnlinie 66
Troisdorf Bahnhof	Knotensystematik: -- Einschränkungen: aufgrund dichter Takte, Linienüberlagerungen und vielen individuellen Anschlussbindungen ist ein Vollknoten nicht sinnvoll Weiterentwicklungspotenzial: Verbesserung der Bus-Anschlüsse in der SVZ

Tabelle 26: Qualitative Bewertung der Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung

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

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

7.4.2. Vertaktung

Die Vertaktung der Buslinien wurde im Zusammenhang mit den Netzoptimierungen in den Jahren 2009 und 2010 weiterentwickelt. Nahezu alle Linien fahren seitdem grundsätzlich im Taktfahrplan. Abweichungen gibt es jedoch zur Berücksichtigung der Schulzeiten, insbesondere im ländlichen Raum. 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 5.5 nicht vertaktet ist das Angebot der Linien 319, 523, 526, 528, 539, 542-549, 558, 750, 752, 802, 806 und 842, die entweder ausschließlich nach den Belangen des Schülerverkehrs geplant werden oder aber für den Binnenverkehr im Rhein-Sieg-Kreis keine Relevanz haben.

7.4.3. Linienwege

Die Linienwege der Buslinien wurden in den vergangenen Jahren unter dem Prinzip „eine Liniennummer – ein Linienweg" vereinheitlicht. Noch nicht realisiert wurde dies auf den in Tabelle 27 zusammengestellten Teilstrecken, bei denen das Grundprinzip nach Möglichkeit ebenfalls sukzessive umgesetzt werden soll.

Linie	Uneinheitliche Bedienung	Lösungsmöglichkeit
522	verschiedene Linienwege im LK Neuwied, teilweise Brechung in Uckerath	durchgehende Fahrten immer über Hauptlinienweg, andere Fahrten eigenständig bis Uckerath
530	zwei Linienwege im Oberberg. Kreis	immer über Hauptlinienweg
537	Einzelfahrten über Rauschendorf	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
	alternierend direkt / Thomasberg	immer über den direkten Linienweg, für Thomasberg stattdessen Ausweitung Linie 520
562	verschiedene Linienwege im LK Neuwied	immer über Hauptlinienweg
575	Einzelfahrten über Gerlinghausen	generelle Umlegung oder eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)
SB56	Einzelfahrten über Birk oder Wahnbachtal	Aufgabe der Bedienung (Birk durch 577 bedient, Wahnbachtal keine Nachfrage)
578	Einzelfahrten verlängert bis Seelscheid	eigenständige Linie
857	SVZ-Bedienung kombiniert mit 856	SVZ-Fahrten auf beiden Linien
	Einzelfahrten bis Villip oder Züllighoven	eigenständige Linie (nur Schülerverkehr)

Tabelle 27: Unsystematische Linienwege

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

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

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

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

7.5. Verbesserung des Angebots im Spätverkehr

Gemäß Kap. 5.4 ist im Primärnetz ein abendliches Angebot bis gegen 0.30 Uhr aufrechtzuerhalten. Diese Forderung ist auf vielen Achsen realisiert. Vereinzelt werden darüber hinaus nachfrageorientierte spätere Fahrmöglichkeiten angeboten. In Lastrichtung stellt sich die Sachlage mit Fahrplanstand 2016 gemäß Tabelle 28 dar.

Achsen des Primärnetzes ohne Spätverkehr sind rot hinterlegt, auf diesen Achsen besteht damit besonderer Handlungsbedarf.

Über die o.g. Vorgabe hinausgehend soll der Spätverkehr weiter verbessert werden. Etwaige 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. Auf nachfragestarken Relationen ist am Wochenende die Einführung durchgehender Nachtverkehre zu erwägen, wie dies im Dezember 2013 auf den Linien 66, 550 und 640 erfolgte. Im Eisenbahnnetz werden auf den Achsen Köln – Bonn sowie Köln – Au (Sieg) an Wochenenden ebenfalls Nachtverkehre angeboten.

	Linien	Letzte Fahrt Mo-Do	Letzte Fahrt Freitag	Letzte Fahrt Samstag	Letzte Fahrt Sonntag
SPNV					
Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef – Eitorf – Windeck – Siegen	S12/S13	✓	✓✓	✓✓	✓
Köln – Troisdorf –Königswinter – Bad Honnef – Koblenz	RB27	~	✓	✓	~
Köln – Sechtem – Roisdorf – Bonn	RB26	✓	✓✓	✓✓	✓
Köln – Honrath – Overath	RB25	✓	✓	✓	✓
Bonn – Meckenheim – Rheinbach – Euskirchen	S23	✓	✓	✓	✓
Stadtbahn					
Bonn – Beuel – Hangelar – Sankt Augustin – Siegburg	66	✓	✓✓	✓✓	✓
Bonn – Oberdollendorf – Königswinter – Bad Honnef	66	✓	✓	✓	✓
Bonn – Wesseling – Köln	16	✓	✓	✓	✓
Bonn – Alfter – Brühl – Köln	18	✓	✓	✓	✓
Bus-Hauptachsen im verdichteten Raum					
Duisdorf – Oedekoven – Alfter (– Roisdorf)	N9	✓	✓✓	✓✓	✓
Bonn – Menden – Siegburg	640	✓	✓✓	✓✓	✓
Bonn – Mondorf – Rheidt – Niederkassel	550	✓	✓✓	✓✓	✓
Wahn – Ranzel – Niederkassel	550	✓	✓	✓	✓
Wahn – Zündorf – Lülsdorf – Niederkassel	501	✓	✓	✓	✓
Bonn – Bergheim – Sieglar – Troisdorf	551	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Altenforst – Troisdorf	501	✓	✓	✓	✓
Siegburg – Kaldauen – Seligenthal	510	✓	✓	✓	x
Siegburg – Buisdorf – Hennef	527	~	~	✓	~
Siegburg – Niederpleis	512	~	✓	✓	~
Troisdorf – Menden – Sankt Augustin	508	x	✓	✓	x
Troisdorf – Sieglar – Bergheim – Mondorf – Rheidt	501	✓	✓	✓	✓
Troisdorf – Spich – Sieglar	503	~	✓	✓	~
Troisdorf – Oberlar – Rotter See	508	~	✓	✓	~
Troisdorf – Kriegsdorf	503	~	✓	✓	~
Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar	506	✓	✓	✓	✓
Sankt Augustin – Niederpleis – Buisdorf – Hennef	529	✓	✓	✓	✓
Bus-Hauptachsen im ländlichen Raum					
Bonn – Buschhoven – Heimerzheim	845	~	✓	✓	~
Bad Godesberg – Pech – Villip – Merl – Meckenheim	855	~	✓	✓	~
Bad Godesberg – Niederbachem – Berkum	857	~	✓	✓	~
Industriepark – Merl – Neue Mitte Meckenheim	858	✓	✓	✓	✓
Meckenheim – Wormersdorf	749	✓	✓	✓	✓
Bad Honnef – Aegidienberg	562	x	x	x	x
Siegburg – Birlinghoven – Oberpleis	513	x	x	x	x
Siegburg – Lohmar – Donrath (– Overath)	557	✓	✓	✓	~
Siegburg – Seelscheid – Much	576	~	~	x	x
Hennef – Neunkirchen	578	x	x	x	x
Hennef – Ruppichteroth	530	✓	✓	✓	✓
Hennef – Uckerath	522	~	~	~	~
Bonn – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis	537	~	✓	✓	~
Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis	520	~	✓	✓	~
Königswinter – Ittenbach – Oberpleis	521	~	✓	✓	~
Rhöndorf – Bad Honnef Süd	566	x	x	x	x

x kein Spätverkehr
~ letzte Abfahrt ca. 23.30 Uhr
✓ letzte Abfahrt ca. 0.30 Uhr
✓ letzte Abfahrt ca. 1.30 Uhr
✓✓ durchgehender Nachtverkehr

Tabelle 28: Letzte Abfahrt in Lastrichtung

7.6. Optimierung grenzüberschreitender Verbindungen

Bezüglich der grenzüberschreitenden Verbindungen sind für die Nahverkehrsplanung im Rhein-Sieg-Kreis folgende Konstellationen zu unterscheiden:

- ÖPNV-Relationen, die aus dem Rhein-Sieg-Kreis zu benachbarten Zentren oder SPNV-Verknüpfungspunkten führen
- ÖPNV-Relationen, die aus benachbarten Gebietskörperschaften zu Mittelzentren oder SPNV-Verknüpfungspunkten im Rhein-Sieg-Kreis führen.

Im ersten Fall ist für den Rhein-Sieg-Kreis die Herstellung der angestrebten Bedienungsstandards auch außerhalb des Kreisgebietes relevant, um die Erreichbarkeit der benachbarten Zentren zu gewährleisten. Insbesondere hinsichtlich der bedeutsamen Verkehrsverflechtungen zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn wurden dabei zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2009 und im Dezember 2010 zahlreiche Maßnahmen im Liniennetz umgesetzt. Im Dezember 2012 erfolgte eine Neuordnung des kleinräumigen grenzüberschreitenden Verkehrs im Raum Hangelar, Birlinghoven, Pützchen, Holzlar und Hoholz, im Dezember 2015 des Verkehrs im Raum Alfter/Hardtberg.

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

Grundsätzlich erfordert die Ausgestaltung grenzüberschreitender Verbindungen mit mehreren zuständigen Aufgabenträgern beidseitig ein gewisses Maß an Kompromissbereitschaft, da die in den Nahverkehrsplänen formulierten Standards örtlich verschieden sind. Zudem existieren vielfältige Wünsche und Planungskonzepte, die ebenfalls nicht immer deckungsgleich sind. Die Fortschreibung des grenzüberschreitenden Angebotes kann daher nur in einem ständigen Prozess bezogen auf die Betrachtung einzelner Linien erfolgen. Die grenzüberschreitenden Verbindungen zum Fahrplanstand 2015 sowie in Zukunft zu bearbeitende Handlungsfelder sind in Tabelle 29 dargestellt. Folgende Handlungsschwerpunkte bestehen aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises:

- Grenzüberschreitende Linien bis Bonn Hbf: Die Stadt Bonn strebt eine Abbindung der Linien 529 und 800 an Verknüpfungspunkten mit dem Schienenverkehr an. Für beide Seiten tragfähige Kompromisse sind im Zuge der interkommunalen Abstimmung zu finden.
- Stadtbahnlinien 16, 18 und 66: Möglichkeiten zur Beseitigung von Angebotsdefiziten in den Neben- und Schwachverkehrszeiten sowie Kapazitätsengpässen in den Hauptverkehrszeiten sind zwischen den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen (vgl. Kap. 7.3).
- Ausweitung der Linien SB 55 und 551 zwischen Bonn und Niederkassel bzw. Troisdorf: Angebotsverbesserungen auf diesen beiden stark frequentierten Linien werden im Dezember 2015 umgesetzt. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen vorgesehen (insbesondere Einführung des 20'-Grundtaktes auf der Linie 551), die noch mit der Stadt Bonn abgestimmt werden müssen.

Linie	Relation	Handlungsfelder
16	Köln – Wesseling – Bonn	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nur teilweise erfüllt
18/68	Köln – Brühl – Bonn	Bedienungsstandards im Rhein-Sieg-Kreis nur teilweise erfüllt
66	Siegburg – Bad Honnef	Überplanung Stadtbahnnetz (Stadt Bonn)
67	Siegburg – Bad Godesberg	Überplanung Stadtbahnnetz (Stadt Bonn)
501/164	Wahn – Siegburg	Vereinheitlichung der Liniennummer
550/163	Bonn Hbf – Wahn	Vereinheitlichung der Liniennummer
319	Much – Ründeroth	--
342	Waldbröl – Schladern	Vertaktung
343	Waldbröl – Leuscheid	Integration des Schülerverkehrs in Windeck
344	Waldbröl – Rosbach	Integration des Schülerverkehr sin Windeck
505	Wahn – Spich	--
516	Hennf – Vilich-Müldorf	--
522	Hennef – Asbach	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
523	Uckerath – Altenkirchen	--
529	Bonn – Hennef	Aufgabenteilung mit der Stadtbahnlinie 66
530	Hennef – Ruppichteroth	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
537	Bonn Hbf – Oberpleis	--
539	Oberpleis – Asbach	--
541	Oberpleis – Königswinter	Angebotsausweitung
SB55	Bonn – Lülsdorf	Angebotsausweitung
551	Bonn – Troisdorf	Angebotsausweitung
554	Wahlscheid – Heiligenhaus	--
556	Siegburg – Rösrath	Angebotsausweitung
557	Siegburg – Overath	Anteilige Finanzierung aller Fahrten nach Gebietskörperschaft
562	Bad Honnef – Neustadt	Systematisierung außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises wünschenswert
564	Eitorf – Asbach	Wiederherstellung durchgehender Fahrten
565	Bad Honnef – Linz	--
575	Much – Overath	--
604	Hersel – Ückesdorf	--
633	Duisdorf – Sechtem	--
635	Ramersdorf – Hangelar Mitte	--
636	Ramersdorf – Hangelar Ost	--
640	Bonn – Menden – Siegburg	--
680	Lessenich – Gielsdorf	--
N8	Bonn – Dollendorf	
N9	Bonn – Alfter	--
722	Sechtem – Wesseling	--
800	Bonn – Rheinbach	--
802	Euskirchen – Bad Münstereifel	--
806	Euskirchen – Heimerzheim	--
812	Volmershoven – Hardtberg	--
828	Bad M'eifel – Sürst-Hardt	Durchbindung bis Rheinbach
840	Rheinbach – Krälingen	Integration der Schülerfahrten in RVK-Linien 740/752
842	Euskirchen – Rheinbach	Einbeziehung in Linie 752
843	Alfter – Meckenheim	--
844	Meckenheim – Bad Neuenahr	Integration der Schülerfahrten in RVK-Linien 749/750
845	Bonn – Heimerzheim	--
848	Ahrweiler – Meckenheim	--
849	Rheinbach – Kreuzberg	Integration der Schülerfahrten in RVK-Linien 749/752
851	Remagen – Werthhoven	--

Linie	Relation	Handlungsfelder
853	Remagen – Gelsdorf	--
854	Ahrweiler – Werthhoven	--
855	Bad Godesberg – Meckenheim	Angebotsausweitung
856	Bad Godesberg – Oedingen	Angebotsausweitung
857	Bad Godesberg – Meckenheim	Angebotsausweitung Integration ins Stadtliniennetz Bad Godesberg
984	Straßfeld – Weilerswist	--
986	Heimerzheim – Weilerswist	Vertaktung, systematische Anschlussabstimmung in Weilerswist

Tabelle 29: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen

7.7. Lokale Angebotsverbesserungen

7.7.1. Alfter

Ein Optimierungskonzept mit Auswirkungen auf die Städte Bonn, Bornheim und Meckenheim wurde im Januar 2014 vorgelegt und im Dezember 2015 umgesetzt. Kernelement für Alfter war die Einführung von zwei neuen Kleinbuslinien zur Erschließung der Hanglagen. Die mögliche Weiterentwicklung dieser Kleinbuslinien soll in den kommenden Jahren evaluiert werden.

7.7.2. Bad Honnef

Im Herbst 2015 erfolgte eine umfangreiche Fahrgastzählung in Bad Honnef und Königswinter, ebenfalls fand ein erstes Orientierungsgespräch zu möglichen ÖPNV-Maßnahmen statt. Handlungsbedarf besteht zum einen bzgl. der Anbindung des Raumes Aegidienberg sowie zum anderen bzgl. der Streckenführung der Linie 566 in Selhof.

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. Weitere mögliche Maßnahmen sollen im ÖPNV-Arbeitskreis der Stadt Bornheim beraten werden.

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
- Einbindung des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr

7.7.5. Hennef

Mit der Stadt Hennef ist verabredet, eine Evaluation des ÖPNV-Angebotes nach Verabschiedung des neuen Flächennutzungsplanes mit Zeithorizont 2016 zu erarbeiten. Zur Bereitstellung der nötigen Datengrundlage werden bereits sukzessive Fahrgasterhebungen durchgeführt.

7.7.6. Königswinter

Seit 2010 erfolgt eine sukzessive Optimierung des Netzes. Die Schwerpunkte liegen auf der Weiterentwicklung des Anschlussknotens Oberpleis sowie auf den Linien 520 und 521 und der Achse entlang des Pleistals. Angebotsverbesserungen in diesen Bereichen wurden im Dezember 2012 umgesetzt. Im Dezember 2015 wurden der Schülerverkehr im Raum Oberpleis sowie die Fahrpläne der Linien 525 und 536 optimiert.

7.7.7. Lohmar

Im Februar 2013 wurde eine Untersuchung des ÖPNV-Angebotes in Lohmar vorgelegt. In diesem Zusammenhang wurde eine Umstellung des AST auf TaxiBus geprüft, aber vor dem Hintergrund der Raumstruktur verworfen. Ebenfalls wurden Vorschläge zur Weiterentwicklung des Busnetzes unterbreitet. Diese würden eine Teilintegration des bestehenden Schülerverkehrs unter einer gewissen Aufgabe dessen Flexibilität erfordern und wurden daher von den politischen Gremien der Stadt Lohmar bislang abgelehnt.

7.7.8. Meckenheim

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

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

7.7.9. Much

Ende 2014 wurde eine Vollerhebung aller Buslinien in Much durchgeführt, um zu prüfen, inwieweit Teile des örtlichen Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr überführt werden können. Die dadurch gewonnene Datengrundlage kann auch für eine Evaluation des gesamten Angebotes genutzt werden.

7.7.10. Neunkirchen-Seelscheid

Mit dem neuen ZOB Neunkirchen ergeben sich neue Möglichkeiten zur besseren Vernetzung (vgl. Kapitel 5.7). Detaillierte Planungen dafür sind noch nicht aufgenommen worden.

7.7.11. Niederkassel

Ein Evaluationsbericht zur Liniennetzoptimierung im Dezember 2009 wurde im April 2013 vorgelegt. Mit der Umsetzung der Handlungsempfehlungen wurde sukzessive begonnen. Offen sind folgende Punkte:

- Behebung des Erschließungsdefizits in den Neubaugebieten im Norden von Lülsdorf
- Ausbau der Haltestelle Lülsdorf Schulzentrum inkl. neuem Bedienungskonzept
- Einheitliche Nummerierung der Linien 501/164 und 550/163
- Neubau Stadtbahn Bonn – Niederkassel – Köln

7.7.12. Rheinbach

Maßnahmenvorschläge zur Optimierung des Netzes in verschiedenen Teilbereichen wurden im Frühjahr 2015 im Zusammenhang mit den Planungen für Meckenheim und Swisttal vorgelegt und im Dezember 2015 umgesetzt.

7.7.13. Ruppichteroth

Im Frühjahr 2015 wurden aktuelle Fahrgastzahlen erhoben. Maßnahmenvorschläge können zusammen mit der Evaluation des Angebotes in Hennef erarbeitet werden.

7.7.14. Sankt Augustin

Es läuft eine Abstimmung zur Weiterentwicklung des Netzes mit folgenden Hintergründen:

- Betriebsstabilisierung der Linie 517 vor dem Hintergrund zu knapper Wendezeiten
- Kleinräumige Untersuchung der Linienführung in Hangelar, wo bislang keine betrieblich zufriedenstellende Endhaltestelle für derzeit drei endende Buslinien zur Verfügung steht
- Schaffung einer Endhaltestelle für die Linie 517 in Meindorf

7.7.15. Siegburg

Mit der RSVG wurde 2014 eine bessere Anbindung der Gewerbegebiete im Stadtteil Zange abgestimmt, die jedoch von der Stadt Siegburg bislang abgelehnt wird.

7.7.16. Swisttal

Ein Konzept zur Netzoptimierung wurde im Frühjahr 2015 vorgelegt und im Dezember 2015 umgesetzt.

7.7.17. Troisdorf

Ein Busnetz-Optimierungskonzept wurde im September 2013 vorgelegt und im Dezember 2014 umgesetzt. Darüber hinaus wurden weitere Optionen verabschiedet, die sukzessive realisiert bzw. weiter untersucht werden sollen:

- Einführung des 20'-Grundtaktes auf den Linien 508 und 551
- Verlängerung der Linie 505 von Spich über die Gewerbegebiete Biberweg und Oberlar nach Troisdorf Bahnhof, Troisdorf-West und ggf. Siegburg, dafür Beschleunigung der Linie 507 zwischen Spich und Junkersring
- Beschleunigung der Linie 506 zwischen Troisdorf und Altenrath/Donrath
- Direktführung der Linie 501 nicht mehr über Sieglar RSVG
- Prüfung einer besseren Anbindung der Gartenstadt Eschmar
- Taktverdichtung der Linie 507 in den Hauptverkehrszeiten
- Taktverdichtung auf der Linie 503 sonntags und abends mit Durchbindung bis Siegburg
- Verlängerung der Linie 507 von Troisdorf Bahnhof über Friedrich-Wilhelms-Hütte nach Sankt Augustin
- Anbindung Spich Nord und Camp Spich auch samstags

Die Effekte des neuen Busnetzes sollen Ende 2016 detailliert evaluiert werden. Dazu sind umfangreiche Fahrgasterhebungen auf allen Troisdorfer Buslinien notwendig.

7.7.18. Wachtberg

Erste Ansätze für eine Netzoptimierung wurden 2015 vorgelegt. Es besteht dabei eine Wechselwirkung zur Nahverkehrsplanung der Stadt Bonn im Raum Bad Godesberg. Eine Umsetzung wird im Dezember 2016 angestrebt.

7.7.19. Windeck

In der Abstimmung befindet sich seit 2013 eine Umstellung der Linie 572 von TaxiBus- auf Busbetrieb, um der hohen Fahrgastnachfrage gerecht zu werden. Diese konnte jedoch aufgrund von betrieblichen Zwängen bislang noch nicht umgesetzt werden.

7.8. Ausbau der Infrastruktur

7.8.1. Vorbemerkungen

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

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

7.8.2. Kapazitätssteigerungsmaßnahmen auf den Schienenstrecken

Für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW hat der Rhein-Sieg-Kreis zusammen mit der Stadt Bonn 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. 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.

7.8.4. 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 Zweckver-

bands 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.

7.8.5. Stadtbahnverbindung Köln – Niederkassel – Bonn

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

Zur Machbarkeit einer derartigen Schienenverbindung liegen diverse Gutachten vor, die jedoch nur Teilaspekte berücksichtigen. So untersuchte die Stadt Köln bereits 1993 eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Niederkassel-Rheidt und kam dabei zu einem volkswirtschaftlich positiven Ergebnis. Nicht untersucht wurde dabei aber eine Weiterführung bis Bonn. In der IGVP NRW befindet sich das Gesamtprojekt mit Verbindungen nach Köln und Bonn in der Stufe 2 (d.h. Projektstart nach 2015), allerdings nicht den Verkehrsströmen entsprechend ins Bonner Zentrum sondern nach Bonn-Beuel.

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

A. Fahrplan-Rahmenvorgaben

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
319	Much - Ründeroth	-	-	-	-	-	-			
342	Schladern - Waldbröl	60	60	60	60 T	60 T	-		Schladern (Köln)	
343	Leuscheid - Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T	-		Rosbach (Köln)	
344	Rosbach - Kohlberg (- Waldbröl)	60 x	60 T	120 T	120 T	120 T	-		Rosbach (Köln)	
SB55	Bonn Hbf - Lülsdorf	20	60	60	60	60	-	550		
SB56	Siegburg - Seelscheid	60	-	120	-	-	-	576	Siegburg (Köln, Bonn)	
	Seelscheid - Much - Marienfeld	60	60 x	120	120 x	120 T	-			
501	Siegburg - Troisdorf - Lülsdorf - Wahn	20	20	30	30	30	30	503	Wahn, Zündorf (Köln) Siegburg (Bonn)	
502	Brückberg - Siegburg - Wolsdorf	30	30	60	60	60 T	-		Siegburg (Köln, Bonn)	
503	Siegburg - Troisdorf	20	20	30	30	-	-	501	Spich (Köln, Siegburg)	
	Troisdorf - Kriegsdorf – Sieglar	20	20	30	30	60	60		Siegburg (Bonn)	
504	Spich - Lülsdorf	20	60	60 T	60 T	60 T	60 T		Spich (Köln, Siegburg)	
505	Spich - Wahn	60	60	60 T	60 T	-	-		Wahn (Köln) Spich (Köln, Siegburg)	
506	Donrath - Troisdorf	20	60	60	60	60	60			
	Troisdorf - Sieglar	20	20	30	30	60	60			
507	Troisdorf - Spich - Junkersring	60	60	-	-	-	-		Spich (Köln)	
508	Camp Spich - Spich	30	30	-	-	-	-		Spich (Köln)	
	Spich - Troisdorf - Sankt Augustin	30	30	30	30	60	60	551	Sankt Augustin (Bonn)	
509	Siegburg Zange - Siegburg Nord	60	60 x	60 x	60 x	60 T			Siegburg (Köln, Bonn)	
510	Siegburg - Seligenthal	10	15	15	30	30	60		Siegburg (Köln, Bonn)	
	Seligenthal - Hennef	30	60	60	60	120	-			
511	Siegburg - Schneffelrath	30	30	60 x	60 X	60 T	60 T		Siegburg (Köln, Bonn)	
512/13	Siegburg - Niederpleis	20	20	30	30	60	60		Siegburg (Köln)	
512	Niederpleis - Ittenbach	60	60	60	60	60	60			
513	Niederpleis - Oberpleis	60	60	-	-	-	-			Knoten Oberpleis
516	Vilich-Müldorf - Hennef	30	60	60	60	120	-		Vil-M (Bonn, Siegburg)	Hoholz (636)

- 427 -

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
517	Meindorf - Sankt Augustin - Hangelar	30	60	60 x	60 x	60 T	-	529	Sankt Augustin (Bonn) Hangelar Mitte (Bonn)	Sankt Augustin (535)
520	Niederdollendorf - Oberpleis	20	20	30	60	60	60		Niederdollendorf (Köln) Oberdollendorf (Bonn)	Knoten Oberpleis
521	Königswinter - Oberpleis	20	30	60	60	60	60		Königswinter Bf (Köln) Cl.-August-Str. (Bonn)	Knoten Oberpleis
522	Hennef - Uckerath (- Asbach)	30	30	60	60	60	60		Hennef (Köln)	
523	Altenkirchen - Uckerath	-	-	-	-	-	-			
524	Hennef - Hanf - Uckerath	60	60	120	120	120	-		Hennef (Köln)	
525	Hennef - Frohnhardt - Oberpleis	60	60	60	60	120	-		Hennef (Köln)	Knoten Oberpleis
526	Aegidienberg - Ittenbach	-	-	-	-	-	-			
527	Hennef - Stoßdorf - Siegburg	15	15	30	30	30	60		Siegburg (Köln, Bonn)	
528	Uckerath - Hüchel	-	-	-	-	-	-			
529	Bonn Hbf - Niederpleis - Hennef	30	30	30	60	60	60	517	Sankt Augustin (Bonn)	
530	Hennef - Ruppichteroth (- Waldbröl)	60	60	60	60	120	60	531	Hennef (Köln)	
531	Hennef - Winterscheid - Ruppichteroth	60	60	120	120	120	-	530	Hennef (Köln)	Winterscheid (534)
532	Hennef - Bödingen - Hennef	60	60	120	120	120	-		Siegbogen (Köln)	
533	Eitorf - Rankenhohn - Eitorf	120 x	120 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
534	Neunkirchen - Litterscheid	60 T	60 T	120 T	120 T	120 T	-			Winterscheid (531)
535	Sankt Augustin - Oberpleis	60	60	60	60	60	-		Sankt Augustin (Bonn)	Knoten Oberpleis Sankt Augustin (517)
536	Oberpleis - Sassenberg	60	60 x	120 T	120 T	120 T	-			Knoten Oberpleis
537	Bonn Hbf - Stieldorf	30	30	60	60	60	60			Knoten Oberpleis
	Stieldorf - Thomasberg - Oberpleis	60	60	60	60	60	60			Stieldorf (541)
	Stieldorf - Oberpleis (direkt)	60	60	-	-	-	-			
539	Oberpleis - Asbach	-	-	-	-	-	-			
541	Königswinter - Oberkassel - Oberpleis	60	60	60 T	60 T	120 T	-		Oberkassel Süd (Bonn)	Knoten Oberpleis Stieldorf (537)
550	Bonn Hbf - Niederkassel - Wahn	20	20	30	30	60	60	640	Wahn (Köln)	
551	Bonn Hbf - Troisdorf	30	30	30	30	60	60	508		
554	(Heiligenhaus -) Honrath - Wahlscheid	60	-	-	-	-	-		Honrath (Köln)	
556	Siegburg - Lohmar - Rösrath	30	60	60	60	120	-	557	Rösrath (Köln) Siegburg (Bonn)	

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
557	Siegburg - Lohmar - Overath	30	60	60	60	120	60	556	Overath (Köln) Siegburg (Bonn)	
558	Siegburg - Lohmar - Wahlscheid	-	-	-	-	-	-			
560	Bad Honnef - Aegidienberg - Oberpleis	120	120	-	-	-	-	562	Bad Honnef (Bonn, Köln)	
562	Bad Honnef - Aegidienberg - Asbach	120	120	120	120	120	-	560	Bad Honnef (Bonn, Köln)	
564	Eitorf - Irlenborn - Obereip (-Asbach)	60	60	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
565	Bad Honnef - Linz	60	60	60	60	120	-		Bad Honnef (Bonn, Köln)	
566	Rhöndorf - Bad Honnef Süd	20	60	60	60	60	-		Rhöndorf (Bonn, Köln)	
570	Eitorf - Uckerath	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
571	Eitorf - Bitze - Rodder	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
572	Herchen - Leuscheid	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Herchen (Köln)	
573	Eitorf - Käsberg - Mühleip	60 x	60 x	120 T	120 T	120 T	-		Eitorf (Köln)	Knoten Eitorf
575	Much - Overath	60	60	120	120	120	-		Overath (Köln)	Much (577)
576	Siegburg - Seelscheid - Much	60	60	120	120	120	120	577,SB56	Siegburg (Köln, Bonn)	
577	Siegburg - Neunkirchen - Much	60	60	120	120	120	120	576	Siegburg (Köln, Bonn)	Much (575) Nk Antoniusplatz (578)
578	Hennef - Neunkirchen Neunkirchen - Seelscheid	60 -	60 -	120 -	120 -	120 -	- -		Hennef (Köln)	Nk Antoniusplatz (577)
579	Eitorf - Schladern Schladern - Rosbach	60 60	60 60	120 -	120 -	120 T -	- -		Herchen (Köln)	Knoten Eitorf
604	Hersel - Ückesdorf	20	20	30	30	30	30			
633	Duisdorf - Sechtem	30	30	30	30	-	-		Duisdorf (Bonn) Sechtem (Köln)	
635	Hangelar - Ramersdorf	30	60	60	60	-	-			
636	Hangelar - Hoholz - Beuel	30	30	60	60	60	60 T		H.lar (Bonn, Siegburg) Beuel Bf (Köln)	Hoholz (516)
640	Bonn Hbf - Menden - Siegburg	20	20	30	30	60	60	550		
680	Gielsdorf - Duisdorf Duisdorf - Lessenich	30 30	30 30	60 60	60 60	60 T			Duisdorf (Bonn)	
722	Sechtem - Wesseling	60 T	60 T	60 T	60 T	60 T				
740	Rheinbach - Hilberath	60	60	60 T	60 T	60 T	60 T		Rheinbach (Bonn)	

- 129 -

Linie	Linienweg	HVZ	NVZ	Sa1	Sa2	So	SVZ	Taktab-stimmung	Anschlusssicherung Schiene/Bus	Anschlusssicherung Bus/Bus
747	Rheinbach - Miel - Odendorf	60	60	60 T	60 T	120 T	-		Odendorf (Bonn)	Miel (817)
748	Ortsverkehr Odendorf	60	60	-	-	-	-		Odendorf (Bonn)	
749	Rheinbach - Wormersdorf - Meckenheim	30	30	30	30	60 T	60 T		Meckenheim (Bonn) Rheinbach (Euskirchen)	
752	Schülerverkehr Rheinbach	-	-	-	-	-	-			
800	Bonn Hbf - Rheinbach	60	60	60	60	120	60			
802	Euskirchen - Sürst-Hardt - Wald	-	-	-	-	-	-			
806	Heimerzheim - Euskirchen	-	-	-	-	-	-			
812	Volmershoven - Hardtberg	60 x	60 x	-	-	-	-		Witterschlick (Bonn)	
813	Ortsverkehr Rheinbach	60	60	-	-	-	-			
814	Rheinbach - Sürst-Hardt	60 T	60 T	60 T	60 T	120 T	-		Rheinbach (Bonn)	
817	Rheinbach - Heimerzheim - Hersel	60	60	60	60	120 T	-	818	Roisdorf (Köln, Bonn) Rheinbach (Bonn)	Miel (747)
818	Sechtem - Hersel	60	60	60 x	60 T	120 T	-	817		
842	Rheinbach - Euskirchen	-	-	-	-	-	-			
843	Industriepark - Duisdorf Duisdorf - Alfter	60 30	60 30	60 60	60 60	60 T 60	60 T 60		Industriepark (Eusk.)	Industriepark (858)
845	Bonn Hbf - Heimerzheim	30	60	60	60	120	60			
855	Bad Godesberg - Villip - Meckenheim	30	60	60	60	120	60		Bad Godesberg (Köln)	
856	Bad Godesberg - Oedingen	30	60	60	-	-	-	857	Mehlem (Köln)	
857	Bad Godesberg - Berkum - Meckenheim	30	60	60	60	120	60	856	Mehlem (Köln)	
858	Meckenheim - Industriepark	30	30	60	60	120 T	60 T		Meckenheim (Bonn)	
859	Meckenheim - Lüftelberg	60 x	60 T	60 T	60 T	120 T	-		Meckenheim (Bonn)	
881	Züllighoven - Pech	60 T	60 T	60 T	60 T	120 T	-			
882	–Ortsverkehr Alfter	30	30	30	30	30	60		Roisdorf (Köln, Bonn)	
984	Straßfeld - Weilerswist	-	-	-	-	-				
986	Weilerswist - Heimerzheim	60	60	60 x	60 x	120 x				
N8	Nachtbus Bonn über Niederdollendorf	-	-	-	-	-	-			
N9	Nachtbus Bonn über Alfter	-	-	-	-	-	-			

-A30-

Anhaltswerte für die Betriebszeiten

HVZ	Montag-Freitag 5:30-8:30 Uhr und 12:30 bis 18:30 Uhr
NVZ	Montag-Freitag 8:30-12:30 Uhr und 18:30 bis 20:30 Uhr
Sa1	Samstag 7:30-15:30 Uhr
Sa2	Samstag 15:30-20:30 Uhr
So	Sonn-/Feiertag 9:30-20:30 Uhr
SVZ	20:30-0:30 Uhr, Freitag und Samstag bis 1:30 Uhr

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

Hinweise

T = TaxiBus

x = ggf. TaxiBus, je nach Nachfrage und Betriebskonzept

Systematische Anschlusssicherung auf möglichst alle Fahrten des Grundtaktes (in Klammern primäre Anschlussrichtung für beide Fahrtrichtungen)

Taktabstimmung mit Parallellinien ergeben möglichst Takthalbierung

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

- 434 -

B. Umsetzungshistorie

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2009

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

Fahrplanwechsel 12. Dezember2010

SB56	Neue Linie Siegburg – Much – Marienfeld
343	Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
344	Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
502	Füllung von Taktlücken Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
508	Verkürzung auf den Linienweg Wahn/Sieglar – Sankt Augustin Markt
509	Neuvertaktung Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
510	Teilung der Linie, Linie 510 nur noch Siegburg – Seligenthal – Hennef
511	Taktausdünnung samstags Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
512	Neuvertaktung Angebotsausweitung zwischen Siegburg und Niederpleis
513	Einstellung (kompensiert durch Linie 517)
514	Einstellung (kompensiert durch Linie 517)
516	Angebotsausweitung Verlängerung von Schloss Birlinghoven bis Hennef
517	Neue Linie Meindorf – Sankt Augustin Markt – Hangelar
518	Einstellung (kompensiert durch Linie 517)
520	Taktverdichtung Neuer Linienweg Niederdollendorf – Oberpleis
521	Neuvertaktung Neuer Linienweg Königswinter – Oberpleis
522	Füllung von Taktlücken
523	Einführung zusätzlicher Fahrten
524	Neuvertaktung
525	Neuvertaktung Neuer Linienweg über Frohnhardt
527	Neue Linie Siegburg – Buisdorf – Hennef (ehemaliger südlicher Ast der Linie 510)
529	Taktausdünnung
530	Taktausdünnung Abstimmung mit der Linie 531
531	Verlängerung ab Winterscheid über Hatterscheid nach Ruppichteroth Abstimmung mit der Linie 530
532	Neuvertaktung
534	Einstellung (kompensiert durch Linie 512)
535	Neuvertaktung Neuer Linienweg über Sankt Augustin Markt
536	Neuvertaktung Angebotsausweitung durch TaxiBus-Fahrten
537	Neuvertaktung Füllung von Taktlücken Konzentration auf zwei Linienwege (direkt bzw. über Thomasberg)
538	Einstellung (kompensiert durch Linie 516)
539	Neue Linie Oberpleis – Asbach (ehem. grenzüberschreitende Fahrten der Linie 536)
540	Einstellung (kompensiert durch Linien 517 und 640)
541	Angebotsausweitung Einführung von TaxiBus-Fahrten Neuer Linienweg Oberpleis – Oberkassel Süd – Königswinter
551	Taktausdünnung am Nachmittag Angebotsausdehnung im Spätverkehr
554	Verlängerung von Dahlhaus bis Heiligenhaus, dafür nicht mehr über Schnellhaus
556	Angebotsausweitung abends und am Wochenende
562	Angebotsausweitung sonntags
564	Angebotsausweitung Einführung von TaxiBus-Fahrten Neuer Linienweg über Irlenborn

570 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch Einführung von TaxiBus-Fahrten

571 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg Eitorf – Rodder

572 Neue Linie Herchen – Leuscheid

573 Neuvertaktung
Angebotsausweitung durch Einführung von TaxiBus-Fahrten
Neuer Linienweg Eitorf – Käsberg – Obereip

575 Neuvertaktung

576 Neuer Linienweg über Geber und Nackhausen, Neuvertaktung

577 Neuvertaktung

578 Neuvertaktung

579 Angebotsausweitung
Einführung von TaxiBus-Fahrten
Beschränkung auf den Abschnitt Eitorf – Schladern

640 Taktverdichtung (Integration der Fahrten der ehemaligen Linie 540)

Fahrplanwechsel 12. Juni 2011

576 Abstimmung mit Linien SB56 und 577

Fahrplanwechsel 11. Dezember 2011

517 Ausweitung Abendverkehr (TaxiBus)

532 Neuer Linienweg über S-Bahnhof Im Siegbogen

534 Neue TaxiBus-Linie Neunkirchen – Litterscheid

541 Ausweitung Abendverkehr (TaxiBus)

855 Angebotsausweitung abends und am Wochenende

Fahrplanwechsel 10. Juni 2012

722 Neue TaxiBus-Linie Sechtem – Wesseling

Fahrplanwechsel 9. Dezember 2012

513 Neue Linie Siegburg – Oberpleis (unter Einbindung von Kurzfahrten der Linie 512)

516 Neuer Linienweg nach Vilich-Müldorf (statt Hangelar Ost)

517 Neuer Systemanschluss zu 513 und 535, Verkürzung Übergang zur Linie 66

520 Angebotsausweitung spätabends

521 Angebotsausweitung, Neuvertaktung

535 Abbindung aller Fahrten in Sankt Augustin Markt (kompensiert durch 513)

608 Verkürzung von Schloss Birlinghoven bis Gielgen (kompensiert durch 516 und 636)

635 Neue Relation Hangelar – Ramersdorf (Verlängerung SWB in den Rhein-Sieg-Kreis)

636 Neue Relation Hangelar – Beuel (Verlängerung SWB in den Rhein-Sieg-Kreis)

Fahrplanwechsel 15. Dezember 2013

66 Nachtverkehr zwischen Bonn und Siegburg

550 Ausweitung Nachtverkehr

564 Neuer Linienweg über Scheidsbach

570 Neuer Linienweg über Schiefen

573 Verkürzung von Obereip nach Mühleip

585 Einstellung AST Niederkassel

640 Ausweitung Nachtverkehr

N6 Einstellung

Fahrplanwechsel 14. Dezember 2014

503 Neuer Linienweg nach Sieglar (statt Lülsdorf)
Taktverdichtung

504 Neue Linie von Spich nach Lülsdorf

505 Neue Linie von Spich nach Wahn

506 Neuer Linienweg im Troisdorfer Stadtzentrum
Taktverdichtung

507 Neue Linie von Troisdorf nach Junkersring
(alte Linie 507 durch Linien 506 und 508 ersetzt)

508 Neuer Linienweg über Rotter See nach Camp Spich (statt Sieglar/Wahn)
Verbessertes Angebot am Wochenende

551 Neuer Linienweg über Kriegsdorf
Verbessertes Angebot am Wochenende in Troisdorf

579 Verlängerung von Schladern bis Rosbach

589 Einstellung AST Troisdorf

680 Neuer Linienweg über Châteauneufstraße

Fahrplanwechsel 13. Dezember 2015

511 Ausweitung Abendverkehr (TaxiBus)

525 Taktverdichtung und Angebotssystematisierung an Schultagen

536 Taktverdichtung und Angebotssystematisierung an Schultagen

551 Verbessertes Angebot am Wochenende nach Bonn

SB55 Verbessertes Angebot in den Ferien, am späten Nachmittag und am Wochenende

605 Einstellung auf dem Abschnitt Duisdorf – Oedekoven – Alfter

633 Neuer Linienweg Duisdorf – Sechtem
Angebotsausweitung samstags bis gegen 21 Uhr

680 Umstellung auf Kleinbusbetrieb
Taktverdichtung
Verlängerung von Duisdorf nach Lessenich

740 Neue Linie von Rheinbach nach Hilberath (Ersatz für AWV-Linie 840)

747 Neue Linie von Rheinbach nach Odendorf (Swisttaler Landhüpfer, Ersatz für Linie 846)

747 Neue Linie Ortsverkehr Odendorf

749 Neue Linie von Rheinbach nach Meckenheim (Ersatz für AWV-Linien 844 und 849)

752 Neue Linie Schülerverkehr 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

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

C. Barrierefreier Haltestellenausbau

Vorbemerkungen

Zu Erfüllung der Anforderungen des §8 Abs. 1 PBefG bezüglich der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 hat der Rhein-Sieg-Kreis hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Kreisverwaltung (Planungsamt, 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 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 hier lediglich die Haltestellen der Kategorie 5 (diese Haltestellen werden turnusmäßig dahin gehend überprüft, ob eine Zuordnung zu dieser Kategorie noch korrekt ist).

Kategorien

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

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

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

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

Haltestellenkategorisierung nach Städten und Gemeinden

Gemeinde Alfter

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

-A28-

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

- 439 -

Stadt Bad Honnef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Rhöndorf	Rhöndorf Bf	1	382	✓	
Mitte	Bad Honnef (Stadtbahn)	2	344	✓	
Mitte	Bad Honnef Bf	2	101	✓	
Mitte	Neuer Friedhof	2	45	✓	
Mitte	Floßweg	2		✓	
Himberg	Himberg	1	349	1	Schleife
Mitte	Linzer Str.	2	332	1	Haltestelle ggf. versetzen
Aegidienberg	Aegidiusplatz	2	197	2	höhere Nachfrage aufgrund neuer Verknüpfung
Rhöndorf	Rhöndorfer Str.	2	36	2	Ausbau ggf. vorziehen, Erschließung Penaten
Mitte	Alter Friedhof	2		2	gepl. Ausbau 2016 im Zuge Straßenbaumaßnahme, ggf. versetzen
Mitte	Karlstr.	2		2	gepl. Ausbau 2016 im Zuge Straßenbaumaßnahme
Mitte	Bad Honnef Post	2	195	3/✓	Fahrtrichtung Selhof ausgebaut
Rottbitze	Rottbitze	2	147	3	
Aegidienberg	Siefenhoven	2	139	3	
Hövel	Hövel Denkmal	2	124	3	wenig Platz, ggf. verkürzte Lösung
Mitte	Berck-sur-Mer-Str.	2	116	3	
Orscheid	Orscheid	2	106	3	
Mitte	Moltkestr.	2	95	4	
Rottbitze	Höheweg	2	92	4	
Mitte	Drieschweg	1	87	4	teilweise ausgebaut (Hochbord)
Mitte	Städtisches Kurhaus	2	87	4	teilweise ausgebaut (Hochbord)
Mitte	Wolfshof	1	81	4	
Rhöndorf	Rhöndorf Kapelle	2	77	4/✓	Ausbau ggf. vorziehen, Fahrtrichtung Bad Honnef ausgebaut
Hövel	Brüngsberg	2	76	4	
Wülscheid	Wülscheid Post	1	67	4	
Selhof	Selhof Kirche	2	63	4	
Mitte	Am Brünnele	2	57	4	
Wülscheid	Jägerheim	2	55	4	
Hövel	Autobahn	2	44	4	
Wülscheid	Im Heidchen	2	39	4	
Rhöndorf	Physikzentrum	2	33	4	
Mitte/Selhof	Feilweg	2	20	4	
Mitte	Bergischer Hof	2	14	4	
Mitte	Bad Honnef Sportplatz	2	11	4	
Aegidienberg	Aegidienberg Grundschule	1	7	4	

Mitte	Honnefer Kreuz	2	4	4	Richtung Rhöndorf nur Schulbusverkehr
Mitte	Am Honnefer Graben	2		4/	wird von VG Unkel ausgebaut, Fahrtrichtung Bad Honnef bereits ausgebaut
Mitte	Feuerschlößchen	1	666	5	nur Schulbusverkehr, teilweise ausgebaut
Selhof	Sankt Martinskapelle	2	64	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Selhof	Selhof Sparkasse	2	35	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Mitte	Brückenstr.	2	34	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Selhof	Schulstr.	2	32	5	zukünftige Linienführung unklar (Neuplanung Selhof)
Aegidienberg	Logebachstr.	1	7	5	nur eine Schülerfahrt pro Tag, kann zugunsten Haltestelle Brüngsberg entfallen
Aegidienberg	Servatiushof	2	3	5	keine Zuwegung vorhanden
Mitte	Jagdhaus Schmelztal	2	1	5	keine Zuwegung vorhanden
Aegidienberg	Einsiedel	2	0	5	keine Zuwegung vorhanden
Aegidienberg	Kohlstr.	2	0	5	keine Zuwegung vorhanden
Mitte	Am Spitzenbach	1		5	Haltestelle Schienenersatzverkehr
Mitte	Bahnhofstr./Menzenbergerstr.	1		5	reine Schulbushaltestelle

Stadt Bornheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Hersel	Hersel Bf	1	841	✓	Haltestellenerweiterung zusammen mit Hochbahnsteigen
Mitte	Bornheim Rathaus	2	313	✓	
Sechtem	Sechtem Bf	1	179	✓	ggf. erweitern, da seit 12/2015 Endpunkt für zwei Buslinien
Mitte	Kreissparkasse	2	146	✓	
Waldorf	Waldorf (Stadtbahnn)	1	107	✓	Hochbord vorhanden
Sechtem	Eupener Str.	2	65	✓	komplett ausgebaut
Brenig	Auf dem Ploon	2	57	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Hennesenbergstr.	2	54	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Brenig Post	2	39	✓	Hochbord vorhanden
Brenig	Wasserturm	2	22	✓	Hochbord vorhanden
Mitte	Gewerbepark Süd	2	15	✓	komplett ausgebaut
Roisdorf	Friedrichstr.	2		✓	Hochbord vorhanden
Hersel	Alte Schule	1	418	1	Ausbau 2016 vorgesehen
Merten	Merten Schule	2	190	2	Ausbau 2016 vorgesehen
Merten	Merten(Stadtbahn)	2	180	2/✓	Ausbau 2016 vorgesehen, Richtung Sechtem bereits ausgebaut
Mitte	Schwimmbad	2	124	2	ersetzt ab 12/2015 Haltestelle Europaschule
Sechtem	Krausplatz	2	106	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Sechtem, Ausbau 2017 vorgesehen
Hemmerich	Hemmerich Schule	2	106	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Hemmerich, Ausbau 2017 vorgesehen
Rösberg	Rösberg Schule	2	59	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Rösberg, Ausbau 2016 vorgesehen
Kardorf	Schulstr.	2	48	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Kardorf , Ausbau 2016 vorgesehen
Waldorf	Gaststätte Kreuel	2	35	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Waldorf, Ausbau 2017 vorgesehen
Dersdorf	Dersdorf	2	8	2	Schaffung einer barrierefreien Haltestelle in Dersdorf, Entschärfung Gefahrensituation
Hersel	Moselstr.	2		2	Ausbau im Zuge anstehender Straßenbauarbeiten 2016 vorgesehen
Hersel	Grüner Weg	2		2	Seniorengerechtes Wohnen am Standort, Ausbau 2018 vorgesehen
Roisdorf	Roisdorf Bf / Rosental	2		2	neue SPNV-Verknüpfung, Ausbau in Abhängigkeit vom Bahnhofsausbau 2017 vorgesehen
Mitte	Mühlenstr.	2	93	4	Ausbau 2019 vorgesehen
Merten	Heide	2	76	4	Ausbau 2021 vorgesehen
Roisdorf	Karthäuserstr.	2	52	4	Ausbau 2019 vorgesehen
Roisdorf	Siegesstr.	2	48	4/✓	Ausbau 2018 vorgesehen, Richtung Hersel bereits ausgebaut
Rösberg	Hemmergasse	2	48	4	Ausbau 2021 vorgesehen
Kardorf	Lindenstr.	2	46	4	Ausbau 2020 vorgesehen
Merten	Apotheke	2	14	4	Ausbau 2019 vorgesehen
Hersel	Vorgebirgsstr.	1		4	Ausbau 2021 vorgesehen
Hersel	Clarenweg	2		4	Ausbau 2020 vorgesehen
Kardorf	Auf dem Knickert	2		4	Haltestelle an Landstraße, Gefahrenpunkt, Ausbau 2019 vorgesehen

Mitte	Hellenkreuz	2		4	Ausbau 2021 vorgesehen
Roisdorf	Roisdorf Bf	2		4	Ausbau 2019 vorgesehen
Roisdorf	Johann-Phillip-Reis-Str.	2		4	Ausbau 2018 vorgesehen
Hersel	Siemenacker	1	8	5	zurückgestellt, Entwicklung Gewerbegebiet abwarten, ggf. Linienwegsänderung
Brenig	Lückenhof	2		5	ab 12/2015 Busverkehr, Nachfrageentwicklung abwarten
Brenig	Brenig Sportplatz	1		5	Wendeplatz, ggf. 2. Fahrtrichtung nachrüsten

Gemeinde Eitorf

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

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

Stadt Hennef

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mitte	Hennef Bf	1	5513	✓	
Stoßdorf	Stoßdorf	2	535	✓	
Uckerath	Grundschule	2	518	✓	
Mitte	Theodor-Heuss-Allee	2	501	✓	
Geistingen	Helenenstift	2	476	✓	
Söven	Söven Schule	2	365	✓	
Uckerath	Alter Zoll	2	306	✓	
Bödingen	Altenbödingen	1	186	✓	
Zentrum	Gewerbegebiet West	2	181	✓	
Bierth	Bierth	2	176	✓	Ergänzung Leitstreifen in 2016
Bröl	Schule	2	150	✓	
Weldergoven	Ort	2	149	✓	
Allner	Schloßstr.	2	137	✓	
Lichtenberg	Adscheider Weg	2	106	✓	
Söven	Schultes	2	80	✓	
Bödingen	Bödingen Ort	1	80	✓	
Kurscheid	Kurscheid	2	65	✓	
Lanzenbach	Lanzenbach	2	54	✓	
Edgoven	Am Bürgerberg	1	32	✓	
Allner	Zum Rosengarten	2	29	✓	keine Leitstreifen
Söven	Oberpleiser Str.	2	29	✓	
Eulenberg	Überholz	2	23	✓	barrierefreier Ausbau 2015 in Fahrtrichtung Köschbusch
Hennef	Mittelstr.	2	16	✓	
Süchterscheid	Kindergarten	2	15	✓	
Bödingen	Altersheim	1	10	✓	
Mitte	Christuskirche	2	9	✓	
Lanzenbach	Kuchenbach Abzw.	2	6	✓	
Kurscheid	Broichhausen	2	4	✓	
Weldergoven	Im Siegbogen (S)	1		✓	
Mitte	Hennef Gesamtschule	2	1178	1	
Mitte	Hennef Schulzentrum	2	1166	1	
Geistingen	Schützenstr.	2	700	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Siegburg
Geistingen	Sieg-Rheinischer Hof	2	350	1	Ausbau in Fahrtrichtung Geistingen 2016 geplant
Geisbach	Hanftalstr./Schule	2	322	1	Ausbau in Fahrtrichtung Hennef 2015 geplant
Lichtenberg	Ort	2	275	1	Ausbau 2016 vorgesehen

- 9hr -

Mitte	Beethovenstr./Mozartstr.	2	257	1	Ausbau 2016 vorgesehen
Warth	Warth Friedhof	2	235	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Mitte	Bröltalstr.	2	230	1/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl
Eulenberg	Eulenberg	2	106	2/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Köschbusch
Happerschoß	Jugenddorf	2	191	3	
Bröl	Wolters	2	188	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Bröl, keine Leitstreifen
Geistingen	Lorenzhöhe	1	163	3	
Heisterschoß	Wiesenstr.	2	161	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Neunkirchen
Lauthausen	Mitte	1	147	3	Ausbau für 2016 vorgesehen
Warth	Warth Siedlung	2	137	3	
Allner	Allner	2	129	3	
Westerhausen	Westerhausen Schule	2	127	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Söven
Uckerath	West	2	117	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wasserheß
Rott	Mitte	2	109	3	Ausbau in Fahrtrichtung Dambroich 2015 geplant
Dahlhausen	Dahlhausen	2	107	3/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Wellesberg
Happerschoß	Friedhofstr.	2	106	3	Ausbau 2016 vorgesehen
Oberauel	Oberauel	1	101	3	früherer Ausbau erfolgte über Dorferneuerungsmaßnahme, derzeit noch zweckgebunden
Heisterschoß	Zum Wahlbach	2	83	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Weingartsgasse	Weingartsgasse	2	81	4	Ausbau in Fahrtrichtung Hennef 2015 vorgesehen
Geisbach	Im Alten Garten	2	72	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Mittelscheid	Mittelscheid	2	51	4	
Allner	Müschmühle	2	46	4	
Wiersberg	Wiersberg Abzw.	2	45	4	
Uckerath	Kindergarten	2	36	4	
Striefen	Striefen	2	33	4/✓	ausgebaut in Fahrtrichtung Hennef
Rott	Denkmal	2	31	4	
Hüchel	Denkmal	2	31	4/✓	Fahrtrichtung Uckerath ausgebaut
Oberscheid	Oberscheid	2	29	4	
Geistingen	Waldfrieden	2	26	4	
Kningelthal	Kningelthal	1	21	4	
Lauthausen	Sportplatz	1	21	4	
Geistingen	Sportschule	2	20	4	
Süchterscheid	Auf der Sandkaule	2	19	4	
Kurenbach	Kurenbach	2	15	4	
Söven	Golfplatz	2	13	4	
Hanf	Hanfmühle	2	12	4/✓	Richtung Dahlhausen ausgebaut
Wasserheß	Wasserheß B8	2	10	4/✓	Fahrtrichtung Uckerath ausgebaut
Niederscheid	Niederscheid	2	9	4	
Bröl	Katharinental	2	9	4	

Hossenberg	Hossenberg	2	8	4/✓	Fahrtrichtung Hennef ausgebaut
Käsberg	Käsberg	2	5	4	
Bödingen	Friedhof	1	5	4	
Hofen	Hofen Abzw.	2	5	4	
Zumhof	Zumhof Abzw. I	2	4	4	
Hermesmühle	Hermesmühle	2	3	4	
Uckerath	Mitte	2	327	5	Umbau geprüft, wegen bestehender Zufahrten beidseits nicht möglich
Dambroich	Hennefer Str.	1	85	5	Namensvereinheitlichung mit "Auf den Hähnen" (2x eine Richtung) prüfen
Mitte	Weldergoven Abzw.	2	77	5	
Bülgenauel	Bülgenauel	2	64	5	nur Schülerfahrten
Greuelsiefen	Greuelsiefen	2	54	5/✓	eine Richtung ausgebaut, nur Schülerfahrten
Hollenbusch	Hollenbusch	2	54	5	nur Schülerfahrten
Blankenberg	Blankenberg	2	48	5	nur Schülerfahrten
Stein	Stein	2	43	5	nur Schülerfahrten
Hüchel	Hüchel Abzw.	2	39	5	nur Schülerfahrten
Edgoven	Edgovenstr.	1	39	5	Schleife Edgoven überprüfen
Hanf	Hanf	2	35	5	Notwendigkeit prüfen, ggf. nur noch Schülerfahrten
Lichtenberg	Lichtenberg B8	2	34	5	Zusammenlegung mit Lichtenberg Oberdorf prüfen
Warth	Warth	2	33	5	Ausbau zurückstellen (Linienführung nach BÜ-Beseitigung?)
Mitte	Lipgenshof	2	32	5	Ausbau zurückstellen (Linienführung nach BÜ-Beseitigung?)
Söven	Denkmal	1	29	5	Notwendigkeit prüfen
Dambroich	Auf den Hähnen	1	23	5	Namensvereinheitlichung mit "Hennefer Str." (2x eine Richtung) prüfen
Heide	Heide	2	18	5	Zusammenlegung mit Köschbusch Abzw. prüfen
Westerhausen	Grüner Weg	2	16	5	nur Schülerfahrten, Verlegung auf die L331 prüfen
Lichtenberg	Lichtenberg Oberdorf	2	15	5	Zusammenlegung mit Lichtenberg B8 sowie Busbedarfsampel prüfen
Mitte	Obere Siegstr.	2	15	5	Nachrüstung 2. Richtung prüfen, steht in Zusammenhang mit Schließung des BÜ
Dondorf	Dondorf Schule	2	13	5	nur Schülerfahrten, Name unzutreffend
Edgoven	Forellenweg	1	9	5	Schleife Edgoven überprüfen
Wasserheß	Wasserheß-Büllesbach Abzw.	2	7	5	Zusammenlegung mit Wasserheß B8 oder Auflassung prüfen
Köschbusch	Köschbusch Abzw.	2	6	5	Zusammenlegung mit Heide prüfen
Heide	Heide Abzw.	2	5	5	Entfall prüfen (kaum Nachfrage, Haltestelle Hanfmühle direkt in der Nähe)
Mitte	Blankenberger Str.	2	5	5	entfällt, falls Linie 532 zukünftig via Lise-Meitner-Str. fährt
Eulenberg	Eulenberg Abzw.	1	4	5	Entfall (keine Erschließung, keine Nachfrage)
Dahlhausen	Hanftalstr.	2	2	5	Entfall (keine Nachfrage, Haltestelle Dahlhausen direkt in der Nähe)
Eichholz	Mendt Abzw.	2	2	5	Zusammenlegen mit Industriepark/B8 und Stotterheck Abzw. prüfen
Buchheide	Buchheide	2	1	5	nur einzelne Linienfahrten
Stotterheck	Stotterheck B8	2	1	5/✓	Fahrtrichtung Hennef ausgebaut
Lauthausen	Bauhof Gilliam	1	0	5	kein Gehweg, d.h. Zuwegung nicht barrierefrei
Bröl	Derenbachtal Abzw.	2	0	5	Notwendigkeit prüfen (keine Erschließung, keine Nachfrage)

-84-

Wiederschall	Wiederschall	2	0	5	Notwendigkeit prüfen, Zählung 2013 kaum Nachfrage
Kurenbach	Stöckerfeld Abzw.	2	0	5	Entfall (keine Nachfrage, Haltestelle Kurenbach in der Nähe)
Dondorf	Dondorf Post	2	0	5	nur Schülerfahrten, Name unzutreffend
Zumhof	Zumhof Abzw. II	1	0	5	nur Schülerfahrten
Allner	Allner B478	2		5	Ausbau in Zusammenhang mit Ausbau B 478

- 148 -

Stadt Königswinter

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Oberpleis	Boseroth	2	125	✓	
Königswinter	Bahnhof	1	114	✓	
Rauschendorf	Am Tor	2	32	✓	
Thomasberg	Palm	2	5	✓	
Oberpleis	Grundschule	?		✓	
Oberpleis	Busbahnhof	8	4049	1	Verknüpfungspunkt
Heisterbacherrott	Heisterbacherrott	2	593	1	
Oberpleis	Schulzentrum	2	512	1	
Oberdollendorf	Stadtbahn	2	507	1	
Ittenbach	Busbahnhof	3	446	1	
Königswinter	Clemens-August-Straße	1	397	1	
Niederdollendorf	Bahnhof	1	297	1	Ausbau geplant
Vinxel	Kapelle	2	288	1	
Ittenbach	Linde	3	282	1	insgesamt 3 Richtungshaltestellen, ggf. neu positionieren
Thomasberg	Bauverwaltung	2	228	1	
Thomasberg	Wiesenstraße	1	202	1	
Stieldorf	Süd	2	125	2	
Berghausen	Neuer Weg	2	179	3	Bushaltestelle verlegen
Vinxel	Im Winkel	2	172	3	
Thomasberg	Zum kleinen Ölberg	1	163	3	
Oelinghoven	Oelinghoven	2	150	3	
Niederdollendorf	Fähre	2	140	3	Verknüpfung mit Rheinfähre, prüfen und ggf. vorziehen
Eudenbach	Schule	2	133	3	
Thomasberg	Grengelsbitze Weiler	2	120	3	
Uthweiler	Kapelle	2	107	3	
Thomasberg	Terassenweg	1	100	3	
Niederdollendorf	In der Rheinaue	2	98	4	
Oberdollendorf	Rennenberg	2	95	4	
Ittenbach	Margarethenhöhe	2	94	4	
Ruttscheid	Ruttscheid	2	92	4	
Uthweiler	Mühle	2	89	4	
Rauschendorf	Schule	2	87	4	
Stieldorferhohn	Stieldorferhohn	2	80	4	
Ittenbach	Gräfenhohn	2	79	4	
Thomasberg	Hirschbergerstraße	2	68	4	

- 150 -

Freckwinkel	Freckwinkel	2	68	4	
Thomasberg	Am Kuxenberg	2	67	4	
Bockeroth	Düferoth	2	65	4	
Bockeroth	Bockeroth	2	62	4	
Oberpleis	Auel, Freizeitzemtrum	2	61	4	
Heisterbacherrott	Mehren	2	59	4	
Frohnhardt	Denkmahl	2	59	4	
Niederdollendorf	Schönsitzstraße	2	58	4	
Rauschendorf	Probsthofstr	2	57	4	
Rauschendorf	Am Grünen Berg	2	56	4	
Wahlfeld	Wahlfeld	2	48	4	
Niederscheuren	Niederscheuren	2	48	4	
Bellinghausen	Bellinghausen Abzw.	2	40	4	
Sassenberg	Mitte	?	40	4	
Sand	Sand	2	39	4	
Oberdollendorf	Heisterbach, Kloster	2	33	4	
Kochenbach	Kochenbach	2	32	4	
Heisterbacherrott	Sommerfelder Str.	2	30	4	
Quirrenbach	Quirrenbach	2	26	4	
Bellinghauserhohn	Bellinghauserhohn	2	25	4	
Sassenberg	Wendeschleife	1	24	4	
Oberscheuren	Oberscheuren	2	24	4	
Quirrenbach	Hühnerberg	2	23	4	
Sassenberg	Komp Abzw.	2	22	4	
Berghausen	Im Hagen	2	21	4	
Bellinghausen	Ort	1	20	4	
Oberpleis	Herresbach	2	19	4	
Düferoth	Niederscheuren Abzw.	2	17	4	
Sonderbusch	Sonderbusch	2	15	4	
Oberpleis	Am Niederbach	2	14	4	
Thomasberg	Busch	2	13	4	
Nonnenberg	Nonnenberg	2	13	4	
Sand	Waschpohl	2	11	4	
Frohnhardt	An den Eichen	2	10	4	
Vinxel	Mitte	2	9	4	
Königswinter	Rosenauer Weg	2	8	4	
Dahlhausen	Dahlhausen	2	8	4	
Oberdollendorf	Friedhof	2	5	4	
Rostingen	Rostingen	2	4	4	

Oberdollendorf	Idyllenmühle	2	3	4	
Königswinter	Wintermühlenhof	2	3	4	
Heisterbacherrott	Verschönerungsweg	2	2	4	
Eudenbach	Sassenberg Abzw.	2	2	4	
Frohnhardt	An der Probstbitze	2		4	
Vinxel	Frankenforst Abzw.	2		4	
Königswinter	Longenburg	3		4	
Sonderbusch	Grengelsbitze, Bellinghausen	2		4	
Königswinter	Schulzentrum	1	556	5	
Stieldorf	Stieldorf Kirche	2	228	5	Besonderer Prüfbedarf zusammen mit den Haltestellen Stieldorf Passionshalle und Oelinghauser Str.; Ziel ist ein Mini-Verknüpfungspunkt in Stiefdorf mit Fahrten in den drei möglichen Richtungen Rauschendorf/Oelinghoven/Vinxel jeweils von derselben Haltestellenkante und nicht wie heute teilweise unterschiedlich; Entscheidung aus der Politik (dann Priorität 1)
Heisterbacherrott	Auf der Bergwiese	1	163	5	enge Platzverhältnisse; Besondere Prüfung
Königswinter	Hauptstraße	1	120	5	Platzverhältnisse prüfen, ggfs. Mini-Lösung
Eudenbach	Kirche	2	107	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Oberdollendorf	Mitte	2	83	5	kein Platz für Ausbau
Pützstück	Pützstück	-	59	5	nur Schulbus
Stieldorf	Passionshalle	1	53	5	besonderer Prüfbedarf zusammen mit der direkt daneben liegenden Haltestelle Stieldorf Kirche; entweder Nutzung für alle Fahrten in Richtung Rauschendorf oder Auflassung
Willmeroth	Ort	2	41	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Pleiserhohn	Pleiserhohn	2	37	5	nur Schülerfahrten
Stieldorf	Oelinghovener Str	1	33	5	besonderer Prüfbedarf zusammen mit den Haltestellen Stieldorf Kirche und Passionshalle (fällt bei kleinräumiger Modifikation der Fahrwege ggfs. weg)
Sandscheid	Sands./Bergh. Abzw.	1	27	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr, Haltestelle kann ggfs. entfallen
Eudenbach	Gartenstraße	2	19	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Berghausen	Willmeroth Abzw.	2	13	5	kein Platz, keine Zuwegung
Sandscheid	Sandscheid	2	13	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Eudenbach	Sportplatz	2	12	5	
Pleiserhohn	Campingplatz	2	4	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Faulenbitze	Faulenbitze	2	3	5	kein Gehweg
Eudenbach	Flugplatz Nord	2	3	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Eisbach	Eisbach Abzw.	2	3	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Bennerscheid	Bennersch. Abzw.	2	2	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Thomasberg	Schauinsland	2	0	5	Wanderhaltestelle
Oberpleis	Alter Sportplatz	?	0	5	Parkplatz, Entlastungshaltestelle

- 25 -

Stadt Lohmar *(noch nicht abgestimmt, nur entsprechend der Fahrgastzahlen sortiert)*

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Lohmar	Jabachhalle		1912	1	
Wahlscheid	Grundschule		646	1	
Lohmar	Schulzentrum		625	1	
Lohmar	Stadthaus		503	1	
Donrath	Kreuzung		474	1	
Lohmar	Hauptschule		369	1	
Donrath	Grundschule		346	1	
Wahlscheid	Kirche		332	1	
Heide	Franzhäuschen		325	1	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Lohmar	Steinhöferweg		315	1	
Wahlscheid	Im Müllerhof		271	1	
Heide	Kapellenstr.		214	1	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Birk	Kirche		211	1	
Birk	Bürgerzentrum		208	1	
Wahlscheid	Bachermühle		196	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Ellhauser Weg		194	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Lohmar	Eichen		170	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Pohlhausen	Pohlhausen		117	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Wahlscheid	Naafshäuschen		109	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Birk	Inger		102	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Breidt	Krahwinkel Ort		86	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar, eine Fahrtrichtung ist bereits ausgebaut
Donrath	Kreuznaaf		74	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Breidt	Breidt		73	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Scheiderhöhe		65	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Hausen		63	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Wahlscheid	Höffen		62	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Honrath	Dahlhaus		61	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Lohmar	Ellhausen Kindergarten		48	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar, eine Fahrtrichtung ist bereits ausgebaut
Donrath	Wielpütz		41	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Kreuzhäuschen		31	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Wahlscheid	Scheid		27	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Am Heppenberg		16	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Bönnerbergstr.		3	2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar
Donrath	Durbusch			2	in Programm 2016 der Stadt Lohmar, einseitig, Gegenrichtung auf Gebiet der Stadt Rösrath
Lohmar	Königsberger Str.		197	3	

Lohmar	Vila-Verde-Str.		174	3	
Lohmar	Bachstr.		169	3	
Birk	Marienhöhe		149	3	
Wahlscheid	Aueler Hof		128	3	
Honrath	Holunderweg		111	3	
Donrath	Pützrath		104	3	
Honrath	Bergagger Str.		90	4	
Lohmar	Kirchstr.		89	4	
Honrath	Bahnhof		79	4	
Krahwinkel	Krahwinkel/B56		73	4	
Honrath	Agger		70	4	
Breidt	Geber		68	4	
Donrath	Mitte		66	4	
Birk	Zum Friedenskreuz		59	4	
Lohmar	An den Steinen		58	4	
Honrath	Oberhaus		51	4	
Honrath	Grünaggerstr.		49	4	
Wahlscheid	Schloßstr.		46	4	
Lohmar	Zur Jabachbrücke		44	4	
Honrath	Frankenpohler Str.		43	4	
Honrath	Kirche		41	4	
Honrath	Neuhonrath Kirche		40	4	
Lohmar	Weegen		37	4	
Honrath	Aggerhütte		35	4	
Birk	Albach		34	4	
Donrath	Stolzenbach		32	4	
Donrath	Grimberg		29	4	
Breidt	Salgert		28	4	
Wahlscheid	Schmiede		25	4	
Wahlscheid	Oberscheid		23	4	
Honrath	Goldene Ecke		23	4	
Donrath	Naaferberg		19	4	
Honrath	Wickuhl		17	4	
Honrath	Lindner Str.		17	4	
Wahlscheid	Hausdorp		16	4	
Donrath	Bacherhof		16	4	
Honrath	Stumpf		16	4	
Mitte	Raiffeisenstr.		15	4	
Wahlscheid	Am Schlagbaum		15	4	

Honrath	Aiselsfeld		14	4	
Honrath	Birken		14	4	
Donrath	Ellhausen Abzw.		14	4	
Wahlscheid	Holl		12	4	
Honrath	Neuhohnrath Brücke		12	4	
Donrath	Halberg Kapelle		11	4	
Wahlscheid	Muchensiefen		11	4	
Wahlscheid	Kern		10	4	
Honrath	Weilerhohn		9	4	
Donrath	Steinauer Häuschen		9	4	
Heide	Albach Ort		8	4	
Breidt	Gebermühle		8	4	
Donrath	Meigermühle		7	4	
Wahlscheid	Mailahn		7	4	
Wahlscheid	Weeg		6	4	
Wahlscheid	Oberstehöhe		6	4	
Wahlscheid	Kellershohn		6	4	
Honrath	Kuckenbach Abzw.		5	4	
Honrath	Schnellhaus		5	4	
Donrath	Bach		4	4	
Birk	Fernsehturm		4	4	
Donrath	Altenrath Abzw.		2	4	
Wahlscheid	Rosaueler Weg		2	4	
Wahlscheid	Broich		2	4	
Wahlscheid	Schiffarther Weg		2	4	
Breidt	Winkel		1	4	
Breidt	Fischburg		1	4	
Wahlscheid	Birken 2		1	4	
Donrath	Hollenberg		1	4	
Donrath	Burg Sülz		0	4	
Wahlscheid	Klasberg		0	4	
Geber	Salgert Höhe		0	4	
Wahlscheid	Kleinhecken		0	4	
Honrath	Heiden		0	4	

- 55 -

Stadt Meckenheim

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Lüftelberg	Industriepark Bf	1	426	✓	
Mitte	Le-Mée-Platz	2	366	✓	
Mitte	Neuer Markt	2	300	✓	
Merl	Merl Schleife	1	225	✓	
Merl	Herkulesstraße	2	211	✓	fehlende Informationen zum Ausbaustand
Merl	Beethovenstr.	2	140	✓	
Mitte	Breslauer Str.	2	120	✓	
Mitte	Hauptstr.	1	77	✓	
Merl	Sängerhof	1	7	✓	
Altendorf	Gärtnerei	2	5	✓	
Mitte	Meckenheim Bf	1	754	1	Planungen für den Ausbau werden nach Fertigstellung der Unterführung begonnen
Mitte	Heerstr.	2	411	1	
Merl	Zypressenweg	2	335	✓/1	in Fortschreibung des Ausbausprogramms zum Ausbau vorgesehen
Mitte	Adendorfer Str.	2	258	1	
Merl	Godesberger Str.	2	253	1	Ausbau 2015 geplant: Kap und Querungshilfe
Mitte	Meckenheim Schulzentrum	2	248	1	
Mitte	Meckenheim Seniorenhaus	1	121	2	wird vsl. 2017 barrierefrei, Gegenstück zu Kirche
Mitte	Am Kölnkreuz	2	95	2	neue Zählungen ergaben erhebliche Fahrgaststeigerung nach Angebotsverbesserung
Mitte	Wormersdorfer Str.	1	93	2	Ausbau vorziehen (Gegenstück zu Hauptstr.)
Lüftelberg	Am Hambuch	2	15	2	wird verschoben ,Maßnahme in aktuellem Förderprogramm der Stadt enthalten
Mitte	Marienburger Str.	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Mitte	Stephansberg	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Mitte	Swistbachaue	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Mitte	Friedhof	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption, Bucht vorhanden, wieder aktivieren
Mitte	Meckenheim Obertor	2		2	geplante neue Haltestelle im Zuge Netzneukonzeption
Lüftelberg	Lüftelberg Ort	1	173	3	
Merl	Wachtbergstr.	2	168	3	im aktuellen Ausbauprogramm der Stadt enthalten
Mitte	Meckenheim Kirche	1	160	3	wird bis 2016 barrierefrei, Gegenstück zu Seniorenhaus
Merl	Nußstr.	2	109	3	
Altendorf	Altendorf Schule	2	109	3	
Merl	Merl Sportzentrum	2	107	3	
Ersdorf	Ersdorf Kirche	2	40	4	
Ersdorf	Ersdorf Mitte	2	25	4	
Merl	Bundeskriminalamt	2	16	4	
Lüftelberg	Kottenforststr.	2	13	4	

Lüftelberg	Feldstr.	2	5	4	
Lüftelberg	Heidestr.	2		4	in Ausbauprogramm der Stadt enthalten, zunächst zurückgestellt, soll verschoben werden
Lüftelberg	Buschstr.	2		4	
Mitte	Giermaarstr.	2	102	5	fällt bei Umsetzung Projekt Merler Straße weg
Mitte	Bahnhofstr.	2		/5	nur Schülerfahrten, Gegenrichtung ausgebaut
Lüftelberg	Gartenstr.	2	21	5	zukünftige Linienführung unklar
Mitte	Wißfeldstr.	1	16	5	Haltestelle entfällt vsl. 2017 (Ende AWV-Konzession)
Mitte	Josef-Kreuser-Str.	2	5	5	Haltestelle entfällt vsl. 2017 (Ende AWV-Konzession)
Altendorf	Mühle	2	4	5	nur Schülerfahrten
Mitte	Schützenstr.	1		5	nur Schülerfahrten
Altendorf	Haus Jägersruh	2		5	nur Schülerfahrten
Lüftelberg	Auf den Steinen	1		5	zukünftige Linienführung unklar

- 457 -

Gemeinde Much

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

Köbach	Köbach Abzw.	2	20	5	kein Platz zum Ausbau vorhanden
Gerlinghausen	Gerlinghausen Abzw.	2	14	5	keine Zuwegung vorhanden
Eckhausen	Eckhausen	2	13	5	keine Zuwegung vorhanden
Herchenrath	Herchenrath	2	8	5	nur eine Schülerfahrt pro Tag und Richtung
Oberhausen	Oberhausen Abzw.	2	7	5	keine Zuwegung vorhanden
Hillesheim	Hillesheim	2	6	5	nur eine Schülerfahrt pro Tag
Tillinghausen	Tillinghausen Abzw.	2	6	5	keine Zuwegung vorhanden
Bitzen	Bitzen	2	2	5	keine Zuwegung vorhanden
Niederwahn	Niederwahn	2		5	nur Schülerfahrten
Niederhof	Niederhof	2		5	nur Schülerfahrten
Oberwahn	Oberwahn	2		5	nur Schülerfahrten
Wellerscheid	Wellerscheid	2		5	nur Schülferfahrten
Niedermiebach	Niedermiebach	2		5	nur Schülerfahrten

- 159 -

Stadt Niederkassel

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mondorf	Sportplatz	2	1553	✓	
Ranzel	Schule	2	870	✓	
Rheidt	An der Enggasse	2	687	✓	
Lülsdorf	Hallenbad	2	670	✓	
Rheidt	Markt	2	573	✓	
Rheidt	Unterführung	2	527	✓	
Mondorf	Ahrstr.	2	508	✓	
Mondorf	Rosenthalstr.	2	500	✓	
Niederkassel	Rathausplatz	1	303	✓	
Ranzel	Sonnenberger Weg	2	287	✓	
Rheidt	Nord	2	264	✓	
Niederkassel	Ev. Kirche	1	264	✓	
Ranzel	Kirche	2	150	✓	
Uckendorf	Niederkasseler Str.	2	118	✓	
Niederkassel	Sportplatz	2	73	✓	
Rheidt	Pastor-Breuer-Str.	2	30	✓	
Rheidt	Südstr.	2	23	✓	
Mondorf	Provinzialstr.	2	22	✓	
Ranzel	Schulstraße	2		✓	
Mitte	Kölner Str.	1		✓	
Lülsdorf	Ludwigsplatz	2		✓	
Lülsdorf	Schulzentrum	2	1304	1	in Ausbauprogramm der Stadt, soll verschoben werden
Lülsdorf	Kirche	2	1218	1	Hochbordstein soll nachgerüstet werden
Mondorf	Beckergasse	2	519	✓/1	in Ausbauprogramm der Stadt, Gegenrichtung bereits ausgebaut
Rheidt	Pastor-Ibach-Straße	2	444	1	in Ausbauprogramm der Stadt, ehemals Bahnhofstr.
Niederkassel	Spicher Str.	2	392	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Niederkassel	Bergstr.	2	386	✓/1	in Ausbauprogramm der Stadt, Fahrtrichtung Lülsdorf bereits ausgebaut
Lülsdorf	Stahlenstr.	1	304	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Mitte	Waldstr.	2	288	✓/1	Ausbau ab 2016 vorgesehen, Fahrtrichtung Lülsdorf bereits ausgebaut
Lülsdorf	Uhlandstr.	2	250	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Uckendorf	Schäferstraße	2	179	✓/3	Fahrtrichtung Niederkassel ausgebaut, in Ausbauprogramm der Stadt
Lülsdorf	Nord	2	37	4	
Rheidt	Bahnhofstr.	2	28	4	in Ausbauprogramm der Stadt
Stockem	Stockem	2	17	4	in Ausbauprogramm der Stadt
Ranzel	Weilerhof	2	8	4	

- 210 -

Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Neunkirchen	Antoniusplatz / ZOB		679	✓	
Neunkirchen	Kirche	2	648	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Post	2	451	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Unterste Zeith	2	54	✓	Hochbord vorhanden
Seelscheid	Oberste Zeith	2	88	✓	Hochbord vorhanden
Eischeid	Birkenfeld	2	111	2	großer Einzugsbereich
Seelscheid	Leienkreuz	2	140	3	
Pohlhausen	Hochhausen	2	107	3	
Neunkirchen	Dahlerhof	2	182	3	
Seelscheid	Oberheister	2	90	4	
Seelscheid	Nackhausen	2	64	4	
Wolperath	Remschoß	2	61	4	
Seelscheid	Oberdorst	2	57	4	
Eischeid	Eischeid Abzw.	2	55	4	
Wolperath	Wiescheiderstr.	2	54	4	
Wolperath	Mitte	2	53	4	
Seelscheid	Heister	2	20	4	
Pohlhausen	Winkel Abzw.	2	17	4	
Eischeid	Brackemich	2	16	4	
Neunkirchen	Franziskushaus	1	6	4	derzeit nur eine Richtung, Ausbau in beiden Ri in Zusammenhang mit Wolperath Weg
Pohlhausen	Herkenrath Abzw.	2	3	4	
Seelscheid	Talstr.	2	157	✓/5	beengte Verhältnisse, Ausbau nicht möglich (in Richtung Hennef Hochbord vorhanden)
Neunkirchen	Ingersau	4	86	5	viel Umstieg Schülerspezialverkehr, abwarten im Hinblick auf Entwicklung der Linie 534
Seelscheid	Grundschule	2	50	5	taktile Streifen, weiterer Ausbau zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Seelscheid	Altenheim	1	17	5	Senioreneinrichtung, Ausbau jedoch zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Seelscheid	Franziskusschule	2	10	5	Ausbau zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Wolperath	Wolperather Weg	1	7	5	nur eine Richtung, auflösen und dafür "Franziskushaus" in beide Richtungen ausbauen
Seelscheid	Hausermühler Str.	2	5	5	Ausbau zurückgestellt, da zukünftiges Linienkonzept ungewiss
Seelscheid	Hausermühle	2	0	5	nur eine Fahrt SB 56, es wird geprüft, ob Haltestelle aufgelöst werden kann
Seelscheid	Grasgarten	1	0	5	auflösen, da in unmittelbarer Nähe zu vorh. Haltestellen
Seelscheid	Gutmühle	2		5	nur eine Fahrt SB 56, es wird geprüft, ob Haltestelle aufgelöst werden kann
Seelscheid	Steinermühle	2		5	nur eine Fahrt SB 56, es wird geprüft, ob Haltestelle aufgelöst werden kann

Stadt Rheinbach

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mitte	Rheinbach Bahnhof	1		✓	
Mitte	Glasfachschule/Stadthalle	1		✓	
Mitte	Rheinbach Römerkanal	1		✓	nur AST und SEV
Irlenbusch	Irlenbusch	2		✓	
Mitte	Schulzentrum	3	1031	1	derzeit zwar überwiegend Schülerverkehr, Fahrgastpotenzial jedoch vorhanden
Mitte	Wilhelmsplatz	2	268	1	
Mitte	Voigtstor	2	236	1	
Mitte	Gymnasiumstr.	2	216	1	
Oberdrees	Ort	2	203	1	
Merzbach	Merzbach	2	188	2	Zentrale Haltestelle in Merzbach
Flerzheim	Mitte	2	173	2	Zentrale Haltestelle in Flerzheim
Hilberath	Hilberath	2	161	2	Zentrale Haltestelle in Hilberath
Neukirchen	Neukirchen	2	55	✓/2	Zentrale Haltestelle in Neukirchen, in Richtung Berscheid bereits ausgebaut (soweit möglich)
Niederdrees	Niederdrees	2	53	2	Zentrale Haltestelle in Niederdrees
Todenfeld	Todenfeld	2	36	2	Zentrale Haltestelle in Todenfeld, Rückbau Busbucht (kein spaltfreies Anfahren möglich)
Ramershoven	Ort	2	34	2	Zentrale Haltestelle in Ramershoven
Wormersdorf	Kirche	3	124	2	Zentrale Haltestelle in Wormersdorf, eine Fahrtrichtung noch als „Denkmal" bezeichnet
Flerzheim	Kloster	2	147	3	
Neukirchen	Kurtenberg	2	125	3	Querungshilfe vorhanden
Mitte	Hauptstraße	1	92	4	
Mitte	Grabenstraße	1	65	4	
Mitte	Industriestraße	2	12	4	
Mitte	Koblenzer Str.	2	18	4	
Mitte	Hochschule/Ärztehaus	2	25	4	
Mitte	Rheinbach Bf/Keramikerstr	2	7	4	
Mitte	Waldwinkel	2	2	4	
Oberdrees	Vollmar	2	7	4	
Oberdrees	Hof Schurz	2	1	4	
Ramershoven	Peppenhoven	2	9	4	
Wormersdorf	Kantenberg	2	58	4	Querungshilfe vorhanden
Wormersdorf	Klein-Altendorf	2	3	4	
Loch	Loch	2	23	4	
Queckenberg	Queckenberg	1	20	4	
Queckenberg	Sürst-Hardt	2	11	4	
Mitte	Breslauer Straße	2		4	

Mitte	Sürster Weg	2		4	
Mitte	Himmeroder Wall	2	1185	5	nur Schülerfahrten
Mitte	Sonnenscheinstraße	2	18	5	Haltestelle entfällt ggfs. Im Zuge der Neukonzeption
Mitte	Monte Mare	1	14	5	ausschließlich TaxiBus-Angebot (Kleinbus)
Neukirchen	Berscheid	2	4	5	kein Zugang zur Haltestelle möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Hilberath	Forsthaus	2	1	5	kein Ausbau, da keine Aufstellfläche vorhanden
Mitte	Obstversuchsanlage	2	0	5	Haltestelle wird nur mit Schulfahrten bedient
Queckenberg	Winterburg	2	0	5	kein Ausbau, da kein Zugang möglich und keine Aufstellfläche vorhanden
Mitte	Dederichsgraben	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Am neuen Wasserwerk	2		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Ärztehaus	2		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Schweitzerstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Gut Waldau	2		5	ausschließlich TaxiBus-Angebot (Kleinbus)
Mitte	Münstereifelerstraße	2		5	ausschließlich TaxiBus-Angebot (Kleinbus)
Mitte	Meckenheimer Str.	2		5	Haltestelle wird nur mit Schulfahrten und vom Stadthüpfer bedient
Mitte	Rheinbach Rathaus	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Gnadenkirche	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Römerkanal (Bus)	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus), wegen Verwechslungsgefahr ggf. umbenennen
Mitte	Schumannstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Weberstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	In dem Busch	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Beethovenstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Regerstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Berliner Straße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Stifterweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Bei den Birken	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Rosenstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Waldfriedhof	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Mittelweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Burg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Bachstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Tulpenweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Fliederstraße	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Burgacker	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Ölmühlenweg	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Märkte	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Rotdorn	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Lurheck	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)
Mitte	Schützenhalle	1		5	Stadthüpferhaltestelle (Kleinbus)

- 193 -

Gemeinde Ruppichteroth

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

Stadt Sankt Augustin

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Niederpleis	Schulzentrum	2	798	✓	Haltestelle der Linie 517/529 komplett ausgebaut, Schul-ZOB zurückgestellt
Buisdorf	Buisdorf	2	541	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen, wenn möglich Leitsystem bis zur Querungshilfe
Ort	Kinderkrankenhaus	2	231	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Menden	Post	2	221	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Am Engelsgraben	2	147	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Niederpleis	Pleistalstr.	2	104	✓	
Sankt Augustin Ort		2	94	✓	Hochbord
Mülldorf	Granthamallee	2	84	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Buisdorf	Brückenstr.	2	82	✓	Hochbord inkl. Leitstreifen
Hangelar	Lindenstr.	2	62	✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Ort	Freibad	2	36	✓	Hochbord
Ort	Sankt Augustin Kloster	1	28	✓	entfällt nach Umlegung Linie 508 durch neue Unterführung
Hangelar	Auf dem Niederberg	2	24	✓	Hochbord, Haltestelle so umbauen, dass Bedienung durch Linie 636 ermöglicht wird
Hangelar	Hangelar Ost	2		✓	Hochbord, Noppenplatten parallel dazu, Rillenplatten an Haltestellenanfang
Mülldorf	Europaring	2		✓	Hochbord inkl. Naturstein an der Kante
Menden	Im Rebhuhnfeld	2		✓	komplett barrierefrei ausgebaut inkl. Querung
Ort	Sankt Augustin Zentrum	3	1616	✓/1	Kombibahnsteig Bus/Bahn fertig, Rest in Ausbauprogramm der Stadt, 1. Antrag
Menden	Mittelstr.	2	1117	1	in Ausbauprogramm der Stadt, 1. Antrag
Menden	Markt	2	569	1	Ausbau zurückgestellt bis Ortsteilentwicklungskonzept vorliegt
Birlinghoven	Pleistalstr.	2	448	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag
Niederpleis	Eibenweg, Wohnpark	2	423	1	in Ausbauprogramm der Stadt
Meindorf	Schule	2	356	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag
Niederpleis	Schulstr.	2	353	1	in unmittelbarer Nähe befinden sich ausgebaute Haltestellen
Menden	Haas	2	280	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag
Birlinghoven	Schloß Birlinghoven	1	270	1	Buswendeschleife, Privatgelände an Kreisstraße außerorts
Meindorf	Siedlung	2	254	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag, verschieben an die L
Buisdorf	Ringstr.	2	230	1	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag, Leitsystem bis zur Ampel vorgesehen
Niederpleis	Wohnpark	2	177	2	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag inkl. Rückbau Busbucht zur Verkehrsberuhigung
Niederpleis	Lochnerstr.	2	153	2	in Ausbauprogramm der Stadt, 2. Antrag, mehrere Mobilitätseingeschränkte am Standort
Meindorf	Kirche	2	148	✓/2	verschieben an die L (abhängig von Bau der Wendeschleife)
Menden	Brücke	2	123	2	in Ausbauprogramm der Stadt, Folgeantrag inkl. Rückbau Busbucht
Menden	Bahnhof	2	93	2	Provisorium, Planung in Zusammenhang mit Anlage eines Gehweges in der Unterführung
Niederpleis	Bahnstr.	2	85	2	Veranstaltungsstätte, vorliegende Anfragen von mobilitätseingeschränkten Bürgern
Niederpleis	Pleiser Dreieck	2		✓/2	Handlungsbedarf Schülerverkehr zur Grundschule Pleiser Wald, 2. Richtung für L535 fehlt neue Haltestelle: in Ausbauprogramm der Stadt, 1. Antrag

Mülldorf	Fährstr.	2	157	3	
Mülldorf	Gartenstr.	2	112	3	
Menden	Ernststr.	2	108	3	
Niederpleis	Schmerbroich	2	107	3	
Menden	Kirchstr.	2	96	4	
Menden	Obermenden	2	90	4	
Niederpleis	Sieben Bäumchen	2	86	4	
Birlinghoven	Karl-Hennecke-Str.	2	82	4	
Hangelar	Eisenachstr.	2	75	4	
Hangelar	Heckenweg	2	73	4	
Ort	Am Thomaskreuzchen	2	67	4	
Menden	Boschstr.	2	58	4	
Mülldorf	An der Hongsburg	2	57	4	
Ort	Am Kreuzeck	2	57	4	
Niederpleis	Langstr.	2	57	4	
Menden	Friedhof	2	52	4	
Menden	Nobelstr.	2	46	4	
Buisdorf	Buschberg	2	43	4	
Menden	Böttgerstr.	2	43	4	
Hangelar	Hirschbergweg	2	41	4	
Birlinghoven	Schloßstr.	2	34	4	
Birlinghoven	Pleistalwerk	2	31	4	
Ort	Waldstr.	2	25	4	
Ort	Marienkirchstr.	2	22	4	
Menden	Einsteinstr.	2	19	4	falls die Straße in Zukunft ausgebaut werden sollte, wir die Haltestelle mit berücksichtigt
Ort	Logistikamt	2	16	4	wird im Zuge des Radwegeausbaus ausgebaut (Hochbord, Leitstreifen), vsl. 2016 fertig
Birlinghoven	In der Holle	2	15	4	Platzproblem
Meindorf	Wasserwerke	2	3	4	ggf. Bau Buswendeplatz
Menden	Rechenzentrum	2		4	
Hangelar	Buschweg	2		4	
Hangelar	Mitte	2	366	5	Ausbau zurückgestellt, da Linienführung Hangelar mittelfristig noch offen
Mülldorf	Sankt Augustin-Mülldorf	2	214	/5	Ausbau in Richtung Siegburg zurückgestellt, da zukünftige Linienführung unklar
Hangelar	B56	2	85	5	Standort zusammen mit Haltestelle Eifelstr. prüfen (vor/hinter Knoten)
Hangelar	Rheinstr.	2	62	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Nonnenstrombergstr.	2	45	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Eifelstr.	2	45	5	Standort zusammen mit Haltestelle Hangelar B56 prüfen (vor/hinter Knoten, Linie 517 fährt an beiden vorbei), eine Haltestelle kann dann entfallen
Hangelar	Kirche	1	44	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Hangelar mittelfristig noch offen
Hangelar	Petersbergstr.	2	36	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen

Hangelar	Im Goldwinkel	2	29	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Jagdweg	2	27	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Weimarstr.	1	23	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Hangelar	Löwenburgstr.	2	23	5	Ausbau zurückstellen, da Linienführung Niederberg offen
Ort	Zentrum-Südarkaden	2	15	5	Haltestelle entfällt/wird verschoben, wenn neue Unterführung fertig ist
Hangelar	Erfurtstr.	1	9	5	kann ggfs. wegfallen, nah an Hirschbergweg
Menden	Otto-von-Guericke-Str.	2	2	5	entfällt bei möglicher Umlegung Linie 517 über Menden Brücke

- 67 -

Stadt Siegburg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Mitte	Siegburg Bf	6	8958	✓	Ausstiegshaltestelle vor dem Bahnhof (Mo-Fr 6-9 Uhr) nicht ausgebaut
Kaldauen	Kaldauen Post	2	1098	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Kaiserstr.	2	871	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Siegburg Markt/Ringstr.	1	813	✓	erhöhter Bordstein
Deichhaus	Beethovenstr.	2	778	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Stadthalle	1	573	✓	erhöhter Bordstein,
Mitte	Cecilienstr.	1	542	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Zum Hohen Ufer	2	430	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	AOK	1	365	✓	erhöhter Bordstein
Brückberg	Brückberg	2	356	✓	erhöhter Bordstein
Stallberg	Kaldauerstr.	1	327	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Waldstr.	2	231	✓	erhöhter Bordstein
Heide	Derenbachstr.	2	171	✓	erhöhter Bordstein
Mitte	Gartenstr.	2	34	✓	Ausbau vorgesehen nach Beendigung Kanalbaumaßnahmen
Brückberg	An der Schlade	2	30	✓	erhöhter Bordstein, Leitstreifen
Mitte	Schwimmbad	2	2090	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Mitte	Holzgasse	2	1311	1	
Mitte	Heinrichstr.	2	1048	1	
Kaldauen	Lendersbergstr.	2	675	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Kaldauen	Münchshecke	2	552	1	ggf. bevorzugt im Rahmen des 3. BA ausbauen
Stallberg	Zeithstr.	2	429	✓/1	stadteinwärts bereits ausgebaut, stadtauswärts Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Deichhaus	Wilhelm-Oswald-Str.	2	315	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt, Fahrtrichtung Bahnhof verschieben
Stallberg	An den Höfen	2	275	1	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Kaldauen	Mühlenhofweg	2	274	1	-
Kaldauen	Seligenthal	2	262	1	baulich schwierig (Platzverhältnisse), besonderer Planungsbedarf
Brückberg	Kaserne	2	224	1	ggf. in BA 2 vorziehen
Kaldauen	Waldfriedhof	2	217	1	ggf. in BA 2 vorziehen oder bevorzugt in BA 3 ausbauen
Brückberg	Kolpingplatz	2	165	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Mitte	Ernststr.	2	164	2	Ausbau vorziehen (neues Nahversorgungszentrum)
Mitte	Nordfriedhof	3	140	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt, Linie 509 neu an Kante der 556/557 halten lassen
Schreck	Hochhauser Weg	2	138	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Wolsdorf	Seidenbergstr.	1	121	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Braschoß	Bitzerweg	2	109	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Zange	Zange	2	75	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Deichhaus	Am Turm	2	63	2	Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt, Fahrtrichtung Bahnhof verschieben

Mitte	Feuerwache	1	46	2	zentrale Lage, barrierefreies Wohnen in der Nähe, Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Schneffelrath	Schneffelrath	1	40	2	ausgebaute Haltestelle im Stadtteil Schneffelrath Ausbau vorgesehen im 2. Bauabschnitt
Schreck	Schreck	2	159	3	
Stallberg	Jägerstr.	2	175	3	
Brückberg	Blücherstr.	1	150	3	
Braschoß	Brunnenweg	2	104	3	
Stallberg	Am Pfahlweiher	1	80	4	
Wolsdorf	Jakobstr.	1	69	4	
Stallberg	Deutzer-Hof-Str.	2	50	4	
Wolsdorf	Marienhofstr.	1	48	4	
Zange	Lindenstr.	1	46	4	ggf. 2. Richtung nachrüsten (Projekt Verlängerung Linie 509)
Brückberg	Gneisenaustr.	1	43	4	
Mitte	Adalbert-Stifter-Str.	1	38	4	
Stallberg	Barbarastr.	1	29	4	Ausbau zusammen mit mittelfristiger Straßensanierung
Wolsdorf	Wolsdorfer Str.	1	29	4	
Mitte	Alte Poststr.	1	20	4	
Mitte	Bernhardstr.	1	17	4	
Mitte	Steinbahn	1	14	4	
Zange	Bismarckstr.	1	13	4	ggf. 2. Richtung nachrüsten (Projekt Verlängerung Linie 509)
Deichhaus	Hans Alfred Keller-Schule	1	10	4	2. Fahrtrichtung nachrüsten (mit Verschiebung "Am Turm")
Zange	Breslauer Str.	1	10	4	ggf. 2. Richtung nachrüsten (Projekt Verlängerung Linie 509)
Mitte	Waldstr./Sportplatz	1	5	4	
Mitte	Am Brungshof	1	4	4	
Mitte	Johannesstr.	2	148	5	Wegfall wird geprüft (90m von Heinrichstr.)
Mitte	Bambergstr.	1	10	5	Wegfall zugunsten neuer Haltestelle "Aulgasse" wird geprüft
Mitte	Schulzentrum Neuenhof	2		5	nur Schulbusverkehr: Verschiebung und Einrichtung für den Regelverkehr prüfen

Gemeinde Swisttal

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

- 170 -

Außenbereich	Vier Bänke	2	7	5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Außenbereich	Millenberger Hof	2	6	5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Miel	Post	2	6	5	nur Fahrten im Schülerverkehr (Linie 984)
Mömerzheim	Ort	2	5	5	nur Fahrten im Schülerverkehr
Außenbereich	Parkplatz Dützhof	2		5	Haltestellenpaar im Außenbereich mit geringer Frequentierung
Odendorf	Bendenweg	2		5	nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Odendorf	Kirche	1		5	Haltestellenbucht schulseitig, nur Kleinbusbedienung und Fahrten im Schülerverkehr
Odendorf	Jülicher Ring	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Odinstr.	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Drosselweg	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Keltenring	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Zehnthof	1		5	nur Kleinbusbedienung
Odendorf	Ort	2		5	nur Kleinbusbedienung
Ludendorf	Rathaus	1		5	nur Kleinbusbedienung (Einrichtung in Gegenrichtung auf B56 nicht möglich)
Miel	Kirchfeld	2		5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Wilhelm-Tent-Str.	1		5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Birkenweg	1		5	nur Kleinbusbedienung
Buschhoven	Friedhof	1		5	nur Kleinbusbedienung
Morenhoven	Hohner Weg	2		5	nur Kleinbusbedienung, bestehendes Buskap
Morenhoven	Friedhof	2		5	nur Kleinbusbedienung
Heimerzheim	Kriegshoven	2		5	nur Fahrten im Schülerverkehr (Linien 806, 984)

Stadt Troisdorf

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

Sieglar	Leostraße	2	212	✓	
Rotter See	Bremer Straße	2	196	✓	
Rotter See	Im Zehntfeld	2	193	✓	
Spich	Asselbachstraße	2	190	✓	
Sieglar	Kerpstraße	2	186	✓	
Bergheim	Müllekovener Straße	2	176	✓	
Troisdorf	Im Grund	2	166	✓	
Sieglar	Schmelzer Weg	2	162	✓	
FWH	Friedhof	2	159	✓	
Bergheim	Breite Straße	2	150	✓	
FWH	Hermann-Ehlers-Straße	2	149	✓	
Spich	Kriegsdorfer Straße	2	147	✓	
Kriegsdorf	Offenbachstraße	2	137	✓	
Kriegsdorf	Händelstraße	2	136	✓	
FWH	Nahestraße	2	132	✓	
Troisdorf	Tierheim	2	132	✓	
Bergheim	Grundschule	2	130	✓	
Oberlar	Friedhof	2	127	✓	
Oberlar	Schützenstraße	2	122	✓	
Bergheim	Industriegebiet	2	119	✓	
Troisdorf	Blücherstraße	2	117	✓	
Eschmar	Bergheimer Straße	2	114	✓	
Spich	Seniorenheim	2	111	✓	
Oberlar	Haberstraße	2	108	✓	
Troisdorft	Königsberger Straße	2	100	✓	
Bergheim	Bergstraße/L269	2	94	✓	
Kriegsdorf	Akazienweg	2	92	✓	
Troisdorf	Grundschule Heerstraße	2	92	✓	
Troisdorf	Stettiner Straße	2	82	✓	
Troisdorf	Römerstraße	2	72	✓	
Spich	Spichbuschstraße	1	70	✓	
Bergheim	Fährhaus	2	66	✓	
Kriegsdorf	Junkersring Abzweig	2	60	✓	
Spich	Brüsseler Straße	2	56	✓	
Spich	Telegrafstraße	1	54	✓	
Troisdorf	Kunsthaus Tor III	2	52	✓	
Spich	Maarstraße	1	50	✓	
Spich	Antwerpener Straße	2	49	✓	
Sieglar	Parkfriedhof	2	38	✓	

- 143 -

Spich	Kasseler Furt	2	37	✓	
Spich	Vogelsang	2	36	✓	
Troisdorf	Waldfriedhof	2	36	✓	
Altenrath	Waldsiedlung	2	36	✓	
Spich	Porzer Straße	2	31	✓	
Kriegsdorf	Freizeitpark Haus Rott	2	30	✓	
Spich	Im Wiesengrund	1	29	✓	
Spich	Redcarstraße	2	27	✓	
Sieglar	Krankenhaus	2	27	✓	
Spich	Josef-Frank-Straße	1	26	✓	
Troisdorf	Krankenhaus	2	25	✓	
Spich	Langbaurghstraße	2	22	✓	
Troisdorf	Mannstaedtwerke	2	66	2	
Troisdorf	Julius-Leber-Straße	2	30	✓/2	Fahrtrichtung Waldfriedhof bereits ausgebaut
Spich	Belgische Allee	2	30	✓/2	Fahrtrichtung Spich bereits ausgebaut
Troisdorf	Aggerdeich	2	26	2	
Spich	Langer Ring	2	25	✓/2	Fahrtrichtung Junkersring bereits ausgebaut
Troisdorf	Geschwister-Scholl-Straße	2	22	✓/2	Fahrtrichtung Waldfriedhof bereits ausgebaut
Sieglar	Herderweg	2	19	✓/2	Fahrtrichtung Rotter See bereits ausgebaut
Kriegsdorf	Junkersring West	2		2	
Kriegsdorf	Heinkelstraße	2		2	
Kriegsdorf	Junkersring Gewerbepark	1		2	
Troisdorf	Grundschule Schlossstraße	2	82	5	nur Schülerfahrten
Spich	Camp Spich, Kreisel	2	66	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard
Troisdorf	AGGUABad	3	61	✓/5	Wendeschleife ausgebaut, Gegenseite nicht, da zukünftige Linienführung unklar
Spich	Dachsweg	2	24	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard
Kriegsdorf	Reichensteinstr.	1	19	5	fällt nach Fertigstellung der L332n weg
Kriegsdorf	Sportplatz	2	19	5	fällt nach Fertigstellung der L332n weg
Spich	Iltisweg	2	14	5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard
Spich	Biberweg	2	8	✓/5	Gewerbegebiet, Fahrtrichtung Spich bereits ausgebaut
Spich	Camp Spich, Casino	1		5	Gewerbegebiet, bis auf weiteres nur vereinfachter Standard

- 274 -

Gemeinde Wachtberg

Ortsteil	Haltestelle	Anzahl Kanten	Fahrgäste pro Tag	Kat.	Hinweis
Berkum	EKZ	1	304	✓	
Berkum	Rathaus	2	324	1	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Pech	Huppenberg	2	288	1	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Niederbachem	Post	2	248	1	nicht beantragt, da in Niederbachem zunächst H Vulkanstraße ausgebaut werden soll
Villip	Kirche	2	198	2	Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Ließem	Kapelle	2	153	2	zentrale Haltestelle für Ließem, Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Niederbachem	Vulkanstraße	2	102	2	Haltestelle soll verlegt werden, Einplanungsantrag beim NVR gestellt
Oberbachem	Raiffeisenbank / Pastorat	2	90	2	zentrale Haltestelle für Oberbachem, derzeitige Situation unbefriedigend
Berkum	Seniorenpark	2	61	2	
Villiprott	Burgstraße	2	180	3	Ausbau durch Gemeinde
Pech	Seibachstraße	2	177	3	
Niederbachem	Feuerwehr	2	154	3	
Adendorf	Kirche	2	144	3	
Ließem	Am Köllenhof	2	137	3	
Niederbachem	Austraße	2	107	3	
Oberbachem	Blankenheimer Weg	2	93	4	
Gimmersdorf	Hermesgarten	2	82	4	
Adendorf	Sportplatz	2	77	4	Fußweg zw. Wartehäuschen und Einstieg
Villip	Bruch	2	76	4	
Werthhoven	Mitte	2	67	4	Ausbau problematisch (Platzverhältnisse)
Kürrighoven	Kürrighoven	2	64	4	
Gimmersdorf	Berkumer Weg	2	55	4	
Fritzdorf	Kindergarten	1	55	4	
Arzdorf	Arzdorf	2	33	4	
Werthhoven	Institut	2	24	4	
Fritzdorf	Mitte	1	15	4	
Fritzdorf	Eckendorfer Straße	2	13	4	
Adendorf	Burg Münchhausen	2	13	4	
Villip	Sportplatz	2	13	4	
Ließem	Siebengebirgsstraße	2	6	4	
Werthhoven	Am Nussbäumchen	2	14	4	
Werthhoven	Wasserhäuschen	2	34	4	
Villip	Hauptstraße	1	105	5	beengte Verhältnisse
Berkum	Schulzentrum	2	99	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr, überwiegend Schülerspezialverkehr
Berkum	Alte Molkerei	1	53	5	Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe zum ZOB

- 475 -

Villip	Kreuzgasse	2	35	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Villip	Zwischen den Hüllen	2	26	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Züllighoven	Züllighoven	1	16	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Fritzdorf	Oevericher Straße	1	13	5	entfällt vsl. 2017 mit Ende der AWV-Konzession
Fritzdorf	Windmühlenstraße	2	13	5	entfällt vsl. 2017 mit Ende der AWV-Konzession
Adendorf	Abzw. Kl. Villip L123	2	3	5	entfällt vsl.2017 mit Ende der AWV-Konzession
Berkum	Haus Wülfing	2	1	5	Zuwegung vorhanden nicht möglich
Villip	Post	2	1	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Holzem	Heidegartenweg	2	0	5	Aufstellfläche problematisch, nur Schülerfahrten und TaxiBus
Holzem	Krahnhofstraße	2	0	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus
Pech	Nachtigallenweg	2	0	5	nur TaxiBus
Villip	Wachtberger Weg	2	0	5	nur Schülerfahrten und TaxiBus

-96-

Gemeinde Windeck

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

Kohlberg	Kohlberg Eisenstr.	2	58	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Obernau	2	39	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Wardenbach	2	6	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Locksiefen	2	6	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Kohlberg	Distelhausen	2	6	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Alser Weg	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Lindenpütz	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Leuscheid Kirche	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Saal	2	5	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Sieg	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Kohlberg	Öttershagen	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Leuscheid Friedhof	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Herchen	Siegbrücke	2	4	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Werfen	Alsen Weierswiese	2	3	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Hurst	Bellingen Abzw.	2	3	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Werfen	Bienenhof	2	2	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Schladern	Mauel	2	2	5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr
Kohlberg	Langenberg	2	2	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Leuscheid	Alsen	2	1	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Schladern	Präsidentenbrücke	2	1	5	Haltestelle kann entfallen
Kohlberg	Wäldchen	2	1	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Rosbach	Waldkrankenhaus	2	0	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr, kein Krankenhaus mehr
Kohlberg	Silberhardt	2	0	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr, Haltestelle evt. Auflassen
Kohlberg	Kohlberg Am Weiher	2	0	5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Herchen	Unkelmühle	2	0	5	Bedarf prüfen
Rosbach	Schule	2		5	nur TaxiBus und Fahrten im Schülerverkehr
Schladern	Mauel Industriegebiet	2		5	nur einzelne Fahrten im Linienverkehr

-178-

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FD 6/10 / Fachdienst 6/10 - Planung und Liegenschaften

Sitzungsvorlage

Datum: 06.01.2016
Drucksache Nr.: **16/0010**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	26.01.2016	öffentlich / Entscheidung

---

Betreff

Beteiligung der Stadt Sankt Augustin im Planfeststellungsverfahren - A59 Neubau der Anschlussstelle Maarstraße

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Sankt Augustin nimmt die Planfeststellungsunterlagen zur Kenntnis und äußert im Verfahren zum Neubau der Anschlussstelle „Maarstraße“ keine Bedenken.

Sachverhalt / Begründung:

Der Landesbetrieb Straßen NRW, Regionalniederlassung Ville Eifel, führt derzeit für den Bund das Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Anschlussstelle „Maarstraße“ durch.

Die Unterlagen wurden den Fraktionen vor der Sitzung in digitaler Form zur Verfügung gestellt.

Ziel des Verfahrens ist die Herstellung der neuen Anschlussstelle, bei gleichzeitiger Schließung der Anschlussstelle „Bonn-Pützchen“. Im Rahmen der Maßnahme ist im betroffenen Abschnitt der A59 zur Verbesserung des Verkehrsflusses eine Aufweitung auf je 3 Fahrspuren vorgesehen.

Die Beteiligung der Stadt Sankt Augustin ergibt sich im Verfahren, da auf dem Stadtgebiet

eine Ausgleichsmaßnahme angelegt werden soll.
Diese beinhaltet im Bereich der Sieg und Siegaue bei Menden Renaturierungs- und Gewässerentwicklungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Gewässerentwicklungskonzepts des Landes „Untere Sieg". Der dafür vorgesehene Flächenkorridor ist korrekt abgegrenzt worden. Die Maßnahmen entsprechen den auch mit der Stadt Sankt Augustin abgestimmten Plänen zur Umsetzung der Gewässerrenaturierung „Untere Sieg".

Die Planfeststellungsunterlagen haben vom 23.11.2015 bis zum 22.12.2015 bei der Stadt Sankt Augustin öffentlich ausgelegen.
In dieser Zeit bestand Gelegenheit, Anregungen und Bedenken zum Verfahren zu äußern. Von dieser Möglichkeit wurde kein Gebrauch gemacht.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme
☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.