



## Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b> .....	3
<b>1 Planungsgrundlagen und -ziele</b> .....	4
2 Konzept für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis .....	6
<b>2.1 Konzept Bad Honnef</b> .....	6
2.1.1 Ausgangslage .....	6
2.1.2 Besondere Optimierungsziele.....	6
2.1.3 Optimierungskonzept.....	6
<b>2.2 Konzept Eitorf</b> .....	7
2.2.1 Ausgangslage .....	7
2.2.2 Besondere Optimierungsziele.....	7
2.2.3 Optimierungskonzept.....	7
<b>2.3 Konzept Hennef</b> .....	11
2.3.1 Ausgangslage .....	11
2.3.2 Besondere Optimierungsziele.....	12
2.3.3 Optimierungskonzept.....	12
<b>2.4 Konzept Königswinter</b> .....	16
2.4.1 Ausgangslage .....	16
2.4.2 Besondere Optimierungsziele.....	17
2.4.3 Optimierungskonzept.....	17
<b>2.5 Konzept Lohmar</b> .....	22
2.5.1 Ausgangslage .....	22
2.5.2 Besondere Optimierungsziele.....	23
2.5.3 Optimierungskonzept.....	23
<b>2.6 Konzept Neunkirchen-Seelscheid / Much</b> .....	24
2.6.1 Ausgangslage .....	24
2.6.2 Besondere Optimierungsziele.....	25
2.6.3 Optimierungskonzept.....	25
<b>2.7 Konzept Ruppichteroth</b> .....	28
2.7.1 Ausgangslage .....	28
2.7.2 Besondere Optimierungsziele.....	28
2.7.3 Optimierungskonzept.....	29
<b>2.8 Konzept Siegburg</b> .....	29
2.8.1 Ausgangslage .....	29
2.8.2 Besondere Optimierungsziele.....	30
2.8.3 Optimierungskonzept.....	30
<b>2.9 Konzept Sankt Augustin</b> .....	33
2.9.1 Ausgangslage .....	33
2.9.2 Besondere Optimierungsziele.....	34
2.9.3 Optimierungskonzept.....	34

---

<b>2.10</b>	<b>Konzept Troisdorf</b> .....	38
2.10.1	Ausgangslage .....	38
2.10.2	Besondere Optimierungsziele.....	38
2.10.3	Optimierungskonzept.....	38
<b>2.11</b>	<b>Konzept Windeck</b> .....	40
2.11.1	Ausgangslage .....	40
2.11.2	Besondere Optimierungsziele.....	41
2.11.3	Optimierungskonzept.....	41
<b>3</b>	<b>Betriebsleistungsvolumina /-kosten</b> .....	43
<b>4</b>	<b>Liniennetzgrafiken</b> .....	46

## Einleitung

Aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen im links- und rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis beschlossen der Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises am 19.05.2009, der Kreisausschuss am 15.06.2009 sowie der Kreistag am 17.09.2009 zunächst die Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sowie im Raum Niederkassel zum 13.12.2009. Die konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten gewährleistete eine erfolgreiche Realisierung. Dazu gehörte auch, unmittelbar nach dem Fahrplanwechsel die neuen Betriebszustände und aus den Änderungen resultierende Kundeneingaben zu reagieren.

Parallel wurden die Planungen für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis fortgesetzt. Neben den grundsätzlichen konzeptionellen Orientierungen für die Nahverkehrsplanung des Rhein-Sieg-Kreises fasste der Planungs- und Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 19.05.2009 dazu folgenden Begleitbeschluss:

"Der Planungs- und Verkehrsausschuss stimmt der vorliegenden Überarbeitung des Nahverkehrsplans für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und für das Gebiet der Städte Niederkassel, Siegburg und Troisdorf mit folgender Maßgabe zu: Es ist sicherzustellen, dass bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplans für den übrigen Rhein-Sieg-Kreis, insbesondere für die Städte und Gemeinden des östlichen Rhein-Sieg-Kreises und für den Siebengebirgsraum, mindestens dieselben Standards eingehalten werden und keine Verschlechterungen eintreten".

Nach vorherigen Gesprächen zwischen Verwaltung und Gutachter fanden am 11.12.2009 ein erster Abstimmungstermin mit der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft sowie am 16. und 17.12.2009 (jeweils im Kreishaus) erste Gespräche mit den beteiligten Kommunen (erster Termin mit den Kommunen des südlichen rechtsrheinischen Kreisgebietes, einschließlich des benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Bonn; zweiter Termin mit den Kommunen des östlichen rechtsrheinischen Kreisgebietes) statt.

Nach entsprechender Beauftragung des Planungs- und Verkehrsausschusses wird das gesetzlich vorgeschriebene und im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis erfolgreich durchgeführte Verfahren zur Herbeiführung des Benehmens mit den kreisangehörigen Kommunen und Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Auf Wunsch von kreisangehörigen Kommunen erfolgt jeweils eine Präsentation vor einem kommunalen Entscheidungsgremium. Wie gehabt werden aus dem Verfahren weitere Anregungen bzw. Hinweise aufgenommen, bewertet und dem Planungs- und Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung ein abschließender Vorschlag für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes unterbreitet.

Die geplante Vorgehensweise zielt darauf ab, dass die zuständigen Entscheidungsgremien des Rhein-Sieg-Kreises im Frühsommer 2010 über das Konzept im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis entscheiden, sodass die Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 erfolgen kann.

Der Anhang 2 enthält zu jeder Linie eine synoptische Zusammenfassung vorliegender Prüfaufträge, der Analyseergebnisse, deren Bewertung sowie der planerischen Empfehlung (nebst Rahmenvorgaben für das Betriebszeitfenster und die Bedienungshäufigkeiten) sowie der damit einhergehenden überschlägigen Betriebsleistungsvolumina.

## 1 Planungsgrundlagen und -ziele

Gemäß der grundsätzlichen Ziele des Nahverkehrsplanes, wie sie auch der Planung für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis zugrunde liegen, wird ein Optimierungsszenario mit systematisierten Liniennetzstrukturen (starke Hauptachsen und erschließende Nebenachsen) und flächendeckenden Mindestbedienungsstandards angestrebt.

Danach soll das vorhandene Fahrtenangebot möglichst leistungs-/ kostenneutral neu strukturiert werden. Dazu ist die Reduzierung von Busbetriebsleistungen und Ersatz mit TaxiBus auf Linien mit nur geringer, sporadischer Nachfrage vorgesehen.

Schließlich dient die Betriebsform TaxiBus ("Der Bus auf Anruf") dazu, die Mindestbedienungsstandards auch dort zu gewährleisten, wo die Nachfrage relativ gering ist. In derselben Zielsetzung können nachfrageschwache Busbetriebsleistungen auch durch TaxiBus-Angebote ersetzt werden.

Wichtig ist, dass sich die Optimierungseffekte auf den gesamten Planungsraum beziehen. In den einzelnen Kommunen können sie durchaus variieren, im einen Fall folglich mehr Bus-, im anderen Fall weniger Bus-, dafür jedoch mehr TaxiBus-Betriebsleistungen resultieren. Die Planungen stützen sich allein auf die festgestellte bzw. erwartbare Nachfrage.

Der im Folgenden dargestellte Mindestbedienungsstandard soll, wie er auch für den linksrheinischen Teilraum zugrunde gelegt wurde, nicht unterschritten werden.

Demgemäß werden alle Ortsteile mit mindestens 500 Einwohnern

- mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt,
- sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt,
- so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt

mit Bussen oder TaxiBussen erschlossen, um

- möglichst umsteigefrei das Stadt-/ Gemeindezentrum bzw. eine SPNV-Achse
- bzw. mit maximal einem Umstieg das nächstgelegene Oberzentrum erreichen zu können.

Dies impliziert, dass

- ergänzende Fahrten frühmorgens, spätabends (insbesondere in den Wochenendnächten) oder zur Taktverdichtung dann und dort angeboten werden, wenn / wo es die (erwartbare) Nachfrage gebietet,
- in Einzelfällen von der genauen Taktlage abgewichen wird, sofern es die Schulanfangs-/schlusszeiten erfordern,
- grundsätzlich alle zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten - unabhängig von dem Grundtaktangebot - erhalten bleiben,
- Linien, die vorrangig für benachbarte ÖPNV-Aufgabenträger bedeutsam sind, und / oder ausschließlich den Belangen der Schülerbeförderung dienen, davon ausgenommen sind.

Selbstverständlich bedarf es in den Fällen, wo sich die Betriebsformen TaxiBus und AnrufSammelTaxi (AST) zeitlich und räumlich überlagern würden, entsprechender Anpassungen.

Im Zuge neu strukturierter Linienverläufe werden aus Gründen der Nachvollziehbarkeit zunächst variierte Liniennummern im Bestand verwendet (z.B. 571a, 571b). Im Zuge der Umsetzungsplanungen sind dann eigenständige Liniennummern festzulegen. Die betriebliche Praxis linienübergreifender, kombinierter Fahrzeugumläufe bleibt davon unberührt.

Generell wird dazu geraten, von kommunaler Seite parallel zum Linienverkehr betriebene Schülerspezialverkehre (s.g. freigestellte Schülerverkehre) sukzessive in die Linienverkehrsangebote zu integrieren, insbesondere dann, wenn beide Fahrtenangebote dieselben Erschließungsfunktionen wahrnehmen.

Als Abkürzungen werden verwendet:

Mo – fr	für montags bis freitags,
sa	für samstags sowie
so / fe	für sonn-/ feiertags.

In Einzelfällen werden noch keine abschließenden Optimierungs-Empfehlungen ausgesprochen, sondern weitere Prüfaufträge formuliert. Der Sachverhalt ist jeweils unsicheren / fehlenden Bewertungsgrundlagen geschuldet. Nach Abschluss der notwendigen Detailuntersuchungen wäre während der anstehenden NVP-Periode über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

## **2 Konzept für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis**

Zum besseren Verständnis orientiert sich die folgende Darstellung nicht an der fortlaufenden Linienbezeichnung, sondern an den kommunalen Grenzen. Dies führt bei Linien, die mehrere Kommunen tangieren, zu Wiederholungen, vereinfacht jedoch insgesamt die Betrachtung. Auf eine wiederholte Darstellung für die Maßnahmen in der Stadt Niederkassel wird verzichtet, da das Konzept bereits Gegenstand der vorherigen NVP-Beschlüsse war.

### **2.1 Konzept Bad Honnef**

#### **2.1.1 Ausgangslage**

Die Stadt Bad Honnef wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln entlang der Hauptverbindungsachsen derzeit durch die Regionallinien 560 (Bad Honnef – Aegidienberg – Oberpleis), 562 (Bad Honnef – Himberg – Wülscheid – Neustadt-Wied) und 565 (Bad Honnef – Linz) erschlossen. Sie sind zudem an das Stadtbahn- (Linie 66) sowie das überregionale Bahnnetz (RB 27, RE 8) angebunden. Hinzu kommt die der Kernstadterschließung dienende Stadtverkehrslinie 566, die in Rhöndorf systematisch mit der Stadtbahn (Linie 66) verknüpft ist. Die allein aus zwei Schülerbeförderungsfahrten bestehende Nachbarortslinie 526 (Aegidienberg – Ittenbach) ist nur der Vollständigkeit halber zu erwähnen.

Alle Fahrtenangebote werden an allen Wochentagen in Grundtakt angeboten, die zu den Hauptverkehrszeiten verdichtet sind, z.T. in den Normalverkehrszeiten aber auch Fahrplanlücken (Taktwechsel) aufweisen. Die Nachfragestrukturen sind sehr heterogen (Lastrichtungsfahrten mit insgesamt hinreichender, Gegenlastrichtungsfahrten mit geringen Besetzungsgraden). Abgesehen von den zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten sind insbesondere jenseits der Landesgrenze geringere Fahrgastzahlen zu verzeichnen.

Ergänzend werden flächenerschließende Fahrten im AST-Verkehr angeboten.

#### **2.1.2 Besondere Optimierungsziele**

Soweit es die etwaigen Verknüpfungsrestriktionen der Linie 562 in Asbach und Neustadt zulassen, wäre es wünschenswert, die Fahrpläne mit denen der (nur mo - fr verkehrenden) Linie 560 so abzustimmen, dass auf dem gemeinsam befahrenen Linienweg im Stadtgebiet Bad Honnefs ein „sauberer“ Grundtakt entsteht. Dazu zählt auf den betroffenen Relationen auch die Herbeiführung der Mindestbedienungsstandards.

#### **2.1.3 Optimierungskonzept**

Für die Linie 560 ist eine systematische Vertaktung im Rahmen des derzeitigen Leistungsvolumens vorgesehen. Dasselbe gilt für die Linie 562, für die außerdem angeregt wird, die Fahrplanlücken an Sonn- und Feiertagen zu schließen. Wie oben angeführt, würde es eine systematische Fahrplanabstimmung der beiden Linien 560 und 562 ermöglichen, auf der gemeinsam bedienten Hauptachse zwischen Aegidienberg und Bad Honnef ein den Mindestbedienungsstandards entsprechendes Fahrtenangebot auszuweisen. Das Fahrtenangebot der Linie 565 gilt

es, im Rahmen des heutigen Leistungsvolumens systematisch zu vertakten. Für die Linie 566 wird die Beibehaltung des Status quo empfohlen, da diese Linie bereits Ende 2005 optimiert wurde.

## **2.2 Konzept Eitorf**

### **2.2.1 Ausgangslage**

Das derzeitige Bus-Angebot in der Gemeinde Eitorf besteht aus einem Liniengefüge, mit dem die nördlichen und südlichen Höhenlagen an die Schulen im Kernort sowie die Bahnachse der S 12 und dem RE 9 verbunden werden. Im Einzelnen handelt es sich um die Linien:

- 533 Eitorf – Rankenhohn – Bohlscheid - Eitorf (Ringlinie in einer Richtung),
- 564 Eitorf – Vierwinden – Asbach,
- 570 Eitorf – Süchterscheid – Hennef-Uckerath,
- 571 Eitorf – Herchen – Leuscheid // Eitorf - Rodder (zwei Fahrwege),
- 573 Eitorf – Käsberg – Mühleip – Irlenborn – Eitorf (Ringlinie),
- 579 Hennef – Eitorf – Herchen – Dattenfeld - Schladern - Rosbach.

Alle Fahrtenangebote orientieren sich an den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung. Damit einher gehen entsprechende Fahrplanlücken, gänzlich fehlende bzw. nur sporadische Fahrtenangebote in den Schwachverkehrszeiten abends und an den Wochenenden sowie - bis auf die Schülerverkehrsströme - nur marginale Fahrgastzahlen. Hinzu kommt, dass die Gemeinde einen freigestellten Schülerverkehr unterhält, der z.T. zeitlich und räumlich parallel zum Linienverkehr betrieben wird.

### **2.2.2 Besondere Optimierungsziele**

In Eitorf ist dringend eine Systematisierung der Fahrtenangebote angeraten, damit es möglich wird, dass verkehrsmittelwahlfreie Menschen den ÖPNV überhaupt wahrnehmen und in Erwägung ziehen können, mittelfristig also mehr Menschen zur ÖPNV-Nutzung motiviert werden können. Das betrifft

1. die Herbeiführung der Mindestbedienungsstandards,
2. die Aufhebung der Ringlinien 571 und 573 (zugunsten eindeutiger Angebotsstrukturen),
3. die Schaffung eindeutiger Linien (eine Linie - ein Weg),
4. die (weitgehende) Anschlusssicherung zu / von dem RE 9 sowie
5. die (wirtschaftliche) Integration der freigestellten Schülerverkehre.

### **2.2.3 Optimierungskonzept**

Die allgemeinen und besonderen Zielsetzungen führen zu folgendem Optimierungskonzept für die Gemeinde Eitorf:

### **Linie 533**

Das Fahrtenangebot wird mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr auf einen 120-Min.-Takt ausgeweitet, tagsüber mit Bussen, ab ca. 17.30 Uhr mit TaxiBussen. Sa sowie so / fe sollen in den definierten Betriebszeitfenstern und Taktfolgen des Mindestbedienungsstandards generell TaxiBusse eingesetzt werden. Die Abweichung vom 60-Min.-Mindestangebot mo - fr resultiert aus dem zu geringen Fahrgastpotenzial (alle Ortschaften im nur von der Linie 533 bedienten Abschnitt < 500 Einwohner). Ggf. sind auf konkrete Fahrgastnachfrage späterhin Verschiebungen der Taktlagen vorzunehmen oder temporäre Verdichterfahrten mit TaxiBussen einzurichten.

Die extrem geringe Nachfrage begründet zudem die Empfehlung, entweder den dort parallel verkehrenden freigestellten Schülerverkehr (der zudem von demselben Auftragsunternehmen gefahren wird) zu integrieren oder das ansonsten völlig unwirtschaftliche Linienverkehrsangebot auf dieser Linie gänzlich einzustellen. Das Argument wird noch gestützt durch die Feststellung, dass Fahrgastzahlen über acht Personen nur bei insgesamt zwei (Rück-)Fahrten (mittags und nachmittags) erzielt werden. Offensichtlich fahren diese Personen morgens mit dem freigestellten Schülerverkehr.

### **Linie 564**

Die Linie ist im Wesentlichen für die Schülerbeförderung sowie die Anbindung Asbachs an den Schienenverkehr bedeutsam. Der variierende Linienweg (sie wird z.T. als Linie 573 auf deren Linienweg geführt) wird zugunsten eines eindeutigen Linienweges ausschließlich über die westliche Achse der heutigen (Ring-)Linie 573 geführt, also über Lindscheid und Mühleip. Demgemäß kann die die Linie 573 auf ihre östliche Achse reduziert werden (siehe dort).

Gemäß der Mindestbedienungsstandards werden auf dieser Strecke im Gemeindegebiet Eitorfs mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. Busfahrten; sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr – ca. 21.30 Uhr alle 120 Min. TaxiBus-Fahrten angeboten.

Der heutige Fahrweg der Linie 564 durch das Eipbachtal (L 86) wird aufgrund der äußerst geringen Ein-/ Aussteigerzahlen an den dortigen Haltestellen (<5 Fahrgäste/Tag) aufgegeben.

### **Linie 570**

Die Nachfrage auf der Linie 570 konzentriert sich auf drei Fahrten mit Fahrgastzahlen von mehr als acht Personen zu den Schulanfangs- und endzeiten. Die meisten Fahrten (acht von insgesamt 16 Fahrten mo - fr sowie fünf von insgesamt sechs Fahrten sa) weisen dagegen Besetzungsgrade von weniger als vier Personen aus.

Unter Beibehaltung der zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen sieht das Optimierungskonzept vor, das Fahrtenangebot der Linie 570 im Gefüge der Mindestbedienungsstandards in Gänze mit TaxiBussen zu bedienen. So kann

die im Netz für notwendig erachtete Querverbindung nachfrageadäquat und wirtschaftlich aufrechterhalten bzw. sogar deutlich attraktiver bedient werden.

### **Linie 571**

Die Linie 571 ist vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung abgestimmt. Sie befährt heute zwei unterschiedliche Abschnitte (Eitorf - Rodder sowie Eitorf - Leuscheid), auf dem über Herchen nach Leuscheid parallel zur Linie 579 sowie zur S-Bahn.

Konzeptionell ist vorgesehen, die Linie 571 zugunsten eindeutiger und begreifbarer Fahrwege in zwei Linien zu unterteilen, arbeitstechnisch hier zunächst mit 571a und 571b bezeichnet. Die Linie 571a befährt die Strecke Eitdorf Bf - Bitze - Alzenbach - Rodder und die Linie 571b die Strecke Herchen - Leuscheid. So wird die Parallelbedienung zur Linie 579 sowie zur S-Bahn auf dem Streckenabschnitt Eitorf - Herchen aufgehoben und die entsprechenden Bus-Betriebsleistungen eingespart (siehe dort).

Das Fahrtenangebot wird gemäß der Mindestbedienungsstandards offeriert, allein die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen, ansonsten mit Taxi-Bussen.

### **Linie 573**

Die Linie 573 dient der Erschließung der südlichen Ortsteile Eitorfs. Busse befahren den Ring mo - fr abwechselnd alle 120 Min. in beiden Richtungen. De facto resultiert daraus ein 60-Min.-Takt, außer für die Bewohner Mühleips allerdings stets mit Umwegfahrten zur Zielhaltestelle verbunden. Sa ist das Fahrtenangebot merklich ausgedünnt, so / fe wird abends nur eine Ringfahrt angeboten. Einzelne Fahrten der Linie 564 werden ergänzend dazu ebenfalls auf dem westlichen Linienweg (K 27 über Irlenborn - Lindscheid) geführt.

Den Postulaten der Einfachheit und Begreifbarkeit folgend wird die Ringstruktur aufgehoben. Dies ermöglicht zudem eine deutlich verbesserte Abstimmung auf die RE-Anschlüsse sowie eine wirtschaftliche Gestaltung des ÖPNV-Angebotes im südlichen Gemeindegebiet. Denn das Fahrtenangebot auf dem westlichen Linienabschnitt geht auf in das der dorthin verlegten Linie 564 (siehe dort). Und der verbleibende östliche Linienabschnitt wird unter der bestehenden Linienbezeichnung durchgebunden bis in den (bisher nicht bedienten) Ortsteil Obereip.

Die direkte Bedienung der stärker belasteten westlichen Achse mit der Linie 564 ermöglicht es, auf der neuen Linie 573 über die östliche Achse den Mindestbedienungsstandard mit TaxiBussen zu gewährleisten.

Wenngleich nicht so zwingend wie im nördlichen Gemeindegebiet, so ist auch auf den beiden neu konzipierten Linien 564 und 573 die Integration des parallel verkehrenden freigestellten Schülerverkehrs zu empfehlen.

## Linie 579

Auf dem sehr langen - parallel zur S-Bahn verlaufenden (aber anderen Erschließungsaufgaben gewidmeten) - Fahrweg der Linie 579 ist die Nachfrage auf den einzelnen Teilstrecken völlig unterschiedlich. Sowohl das mit Lücken versehene Fahrplanangebot (das im Übrigen nur mo - sa offeriert wird) als auch die Nachfragestrukturen lassen darauf schließen, dass die Fahrten nahezu ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet sind. Bis auf diese "Schüler"-Fahrten liegen die Besetzungsgrade zumeist unter neun, insbesondere mo - fr abends sowie sa zumeist sogar unter fünf Fahrgästen. Räumlich gilt diese Feststellung besonders für die Streckenabschnitte Hennef - Eitorf und Schladern - Rosbach. Zudem steht zu erwarten, dass der geplante S-Bahn-Haltepunkt Hennef-Ost weitere Nachfrage von der Linie 579 abzieht.

Dementsprechend richtet sich das Optimierungskonzept auf eine Teilung der Linie in einen Abschnitt Hennef - Eitorf (Linie 579a) sowie einen Abschnitt Eitorf - Schladern (Linie 579b). Die Linie 579a wird bis zur Errichtung des S-Bahn-Haltepunktes Hennef-Ost im Status quo belassen. In systematischer Abstimmung auf den neuen S-Bahn-Haltepunkt ist das Fahrtenangebot neu zu strukturieren. Dagegen wird das Fahrtenangebot auf der Linie 579b gemäß den Mindestbedienungsstandards offeriert, d.h. gegenüber dem Status quo deutlich aufgewertet. Das bisher auf der Linie 571 zwischen Eitorf und Herchen parallel betriebene Fahrtenangebot wird aufgehoben bzw. Bestandteil der neuen Linie 579. Der Abschnitt Schladern – Rosbach wird mangels Fahrgastnachfrage und aufgrund seiner Parallelbedienung zur S-Bahn aufgegeben.

### **Hinweis zu einer Direktverbindung Eitorf – Winterscheid – Flughafen Köln-Bonn**

Der Einrichtung einer seitens der Gemeinde Eitorf angeregten Direktverbindung Eitorf – Winterscheid – Flughafen Köln-Bonn kann aus folgenden Gründen nicht entsprochen werden:

- Eine Linienlänge von rd. 65 km je Richtung würde entsprechende Betriebsleistungen und –kosten mit sich bringen.
- Eine solche Linie müsste zwischen Neunkirchen und Flughafen parallel über die Fahrwege anderer Regionallinien geführt werden, ohne dass auf den anderen Linien kompensierende Ersparnisse zu erzielen wären.
- Die Fahrzeit Eitorf – Flughafen wäre mit rd. 80 Min. zu veranschlagen, mit der S-Bahn läge sie (inkl. Umsteigezeit) bei max. 40 Min.
- Selbst aus Neunkirchen würde der "Umweg über die S-Bahn" noch Fahrzeinvorteile mit sich bringen.
- Die rechnerischen Fahrgastzahlen von / nach Eitorf lägen werktätlich bei rd. zwei Personen. Unterwegs zu gewinnende Fahrgäste würden die Nachfrage

auf den parallel verlaufenden Linien schmälern, also deren Wirtschaftlichkeit tangieren.

- Zudem stünde eine derartige Verbindung unter dem Vorbehalt der Mitfinanzierung durch die benachbarten Aufgabenträger Stadt Köln und Rheinisch-Bergischer-Kreis. Eine Bereitschaft dazu ist nicht erkennbar.

## 2.3 Konzept Hennef

### 2.3.1 Ausgangslage

Die Stadt Hennef wird durch drei innerstädtische Linien, zehn radial und eine tangential verlaufende Regionallinien sowie zwei, allein den Stadtteil Dambroich tangierende Regionallinien erschlossen:

- 508 Dambroich – Sankt Augustin – Troisdorf Bf – Spich – Sieglar/Wahn Bf,
- 510 Hennef Bf – Siegburg Bf – Seligenthal – Hennef Bf (Ringlinie),
- 522 Hennef Bf – Uckerath – Buchholz – Asbach,
- 523 Uckerath – Altenkirchen,
- 524 Hennef Bf – Edgoven – Lanzenbach – Dahlhausen – Uckerath,
- 525 Hennef Bf – Söven – Rott – Westerhausen – Oberpleis,
- 528 Uckerath – Hüchel – Uckerath (Stichfahrt),
- 529 Hennef Bf – Sankt Augustin – Beuel – Bonn Hbf,
- 530 Hennef Bf – Ingersau – Ruppichterath – Waldbröl,
- 531 Hennef Bf – Winterscheid – Hennef Bf (Ringlinie),
- 532 Hennef Bf – Weldergoven – Bödigen – Weldergoven – Hennef Bf (Ringlinie)
- 535 Siegburg Bf – Niederpleis – Dambroich – Uthweiler – Oberpleis,
- 538 Hennef Bf – Söven – Dambroich – Birlinghoven – Niederberg – Beuel – Bonn Hbf,
- 570 Eitorf – Süchterscheid – Uckerath,
- 578 Hennef Bf – Happerschoß – Neunkirchen – Seelscheid,
- 579 Hennef Bf – Eitorf – Herchen – Dattenfeld – Schladern – Rosbach.

Über die S 12 sowie die RE 9 ist Hennef zudem gut in das überregionale Schienennetz eingebunden. Die sporadischen Fahrtenangebote der Linien 523 und 528 dienen ausschließlich der Schülerbeförderung und bedürfen insofern hier auch keiner weiteren Berücksichtigung. Bis auf die Linien 510, 522, 529 und 532 weisen die Fahrtenangebote, insbesondere in den Schwachverkehrszeiten, Fahrplanlücken aus. Die Nutzung der Linie 510 wird aufgrund ihrer Ringstruktur für ungeübte ÖPNV-Nutzer unnötig erschwert. Die Nachfragestrukturen weisen ein Spektrum von relativ schwach (Linie 508 auf der Teilstrecke Sankt Augustin Markt – Dambroich) bis sehr gut (Linie 522) aus.

Ergänzend werden flächenerschließende Fahrten im AST-Verkehr angeboten.

### 2.3.2 Besondere Optimierungsziele

Die Optimierungsziele des in Hennef beziehen sich insbesondere auf eine „saubere“ Vertaktung der bestehenden Linien. Das östliche Stadtgebiet betreffend bedarf es zunächst der Realisierung des geplanten Haltepunktes „Hennef-Ost“. Erst dann macht es Sinn, neue Linien bzw. Linienwege und Fahrplanzeiten systematisch darauf abzustimmen.

### 2.3.3 Optimierungskonzept

Wenngleich die Optimierungsempfehlungen zu den meisten, das Stadtgebiet Hennefs tangierenden Linien zumeist für die benachbarten Städte / Gemeinden bedeutsam sind (siehe dort), werden sie hier der Vollständigkeit halber in Gänze aufgeführt.

#### Linie 508

Die räumlich unterschiedlichen Nachfragestrukturen (zwischen Spich und Sieglar relativ gut, zwischen Sankt Augustin-Markt und Dambroich relativ gering), variierende (dadurch unverständliche) Linienwege, die partiellen Parallelverkehre mit den Linien 503 (Troisdorf – Spich) und 507 (Kriegsdorf – Sieglar) sowie die nur unregelmäßige Bedienung des Verknüpfungspunktes ZOB Spich begründen eine generelle Neustrukturierung der Linie 508. Es wird angeraten, das gesamte Gefüge der Linien 503, 505, 506, 507, und 508 einer Detailuntersuchung zu unterziehen. In einem vorweg genommenen ersten Schritt wird empfohlen, die Linie 508 zukünftig an der Haltestelle Sankt Augustin-Markt enden zu lassen. Der so nicht mehr befahrene Streckenabschnitt bis nach Dambroich wird durch die Linie 535 bedient (siehe dort). Das Leistungsangebot auf dem Abschnitt Wahn / Sieglar – Sankt Augustin bleibt bis zu der empfohlenen Detailuntersuchung der genannten Linien unverändert, und zwar sowohl das Betriebszeitfenster als auch die Vertaktung / Bedienungshäufigkeit betreffend.

#### Linie 510

Die Linie 510 hat zwar insgesamt eine gute Nachfrage, ist jedoch auf dem Streckenabschnitt Seligenthal – Hennef in den Normal- und Schwachverkehrszeiten nur gering besetzt. Eine temporäre Umstellung dieses Abschnittes auf die Betriebsform TaxiBus ist im Verlauf der NVP-Periode zu prüfen. Fahrplanseitig ist ansonsten die Beibehaltung des Status quo vorgesehen. Um die Begreifbarkeit des Fahrtenangebotes zu verbessern, ist wie von der Stadt Hennef angeregt eine formale Untergliederung der Linie in zwei Einzellinien vorgesehen (Linie 510a: Siegburg – Seligenthal – Hennef; Linie 510b: Siegburg – Stoßdorf – Hennef). In Siegburg beginnen bzw. enden bereits heute viele Fahrten, andere haben betriebliche Standzeiten. Ungeachtet der zukünftig eigenständigen Liniennummern können heute durchgehende Fahrten weiter durchgehend betrieben werden (ggf. mit entsprechendem Hinweis im Fahrplan).

### **Linie 522**

Auf den Streckenabschnitt Hennef – Uckerath hat die Linie eine gute Nachfrage und soll dementsprechend noch konsequenter vertaktet werden. Es ist mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 20:30 ein 30-Minuten-Takt sowie mo - fr von ca. 20:30 bis 0.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr ein stringenter 60-Min.-Takt vorgesehen. Das Kreisgrenzen überschreitende Angebot bleibt unverändert.

### **Linie 523**

Beibehaltung des Status quo.

### **Linie 524**

Das Fahrtenangebot auf der Linie 524 wird für nachfrageadäquat erachtet. Herbeizuführen – dies entspricht der Empfehlung – ist jedoch eine durchgängige Taktstruktur. Dies kann aus dem gegenwärtigen Leistungsvolumen bewerkstelligt werden.

### **Linie 525**

Variierende Fahrwege (über Pleiserhohn bzw. Berghausen / Sand), zahlreiche geringe besetzte Fahrten sowie die parallel mit der Linie 538 befahrene Teilstrecke zwischen Söven und Hennef begründen eine Neustrukturierung. Gleichwohl beinhaltet das Fahrtenangebot einen Großteil betrieblich notwendiger Fahrten (von / zum Bahnhof in Hennef), so dass das Optimierungspotenzial gering ist. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Linie nur noch auf einem eindeutigen Linienweg über Frohnhardt zu befahren, weil dort das größte Fahrgastpotenzial zu erwarten ist, und zwar mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt. Wiederum würden alle zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten weiterhin auf abweichenden Linienwegen stattfinden.

### **Linie 528**

Beibehaltung des Status quo. Ggf. sind innerhalb der anstehenden NVP-Periode Modifizierungen (andere Fahrplanlagen, Betriebseinstellung etc.) erforderlich.

### **Linie 529**

Intensive Untersuchungen begründen die Beibehaltung der Linie 529 in ihrer heutigen Form. Eine veränderte Linienführung nach Ramersdorf hätte zur Folge, dass normalwerktäglich mo – fr rd. 240 Fahrgäste zu mindestens zweimaligen Umstiegen gezwungen würden. Lediglich die Verstärkerfahrten in Lastrichtung (Verdichtung zum 15´-Takt in Lastrichtung) werden aufgrund der geringen Nachfrage eingestellt. Der 30-Min.-Takt auch zu den Spitzenzeiten ist kapazitätsmäßig völlig ausreichend. Demgemäß wird der mo - fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr, sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr geltende 60-Min.-Grundtakt temporär zu einem 30-Min.-Takt ver-

dichtet, und zwar mo - fr zwischen ca. 5.30 Uhr und 20.30 Uhr sowie sa zwischen ca. 7.30 Uhr und 15.30.

### **Linie 530**

Der Linienweg der Linie 530 bleibt unverändert. Zukünftig verkehrt die Linie mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr bzw. sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie so / fe zwischen ca. 8.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 120-Min.-Takt. Gleichermaßen erfolgt eine systematische Abstimmung / Vertaktung mit der Linie 531, um zwischen Hennef, Bröl und Ruppichteroth mo – fr einen 30-Min.-Takt und am Wochenende einen 60-Min-Takt realisieren zu können.

### **Linie 531**

Zugunsten eines eindeutigen Fahrweges und der Verbesserung der Verbindung Ruppichteroth – Hennef wird die östlich Winterscheids gelegene Schleifenerschließung zugunsten einer Durchbindung bis nach Ruppichteroth aufgehoben. Folglich lautet der zukünftige Linienweg Hennef – Winterscheid – Bechlingen – Hänscheid – Ruppichteroth. Die Erschließung der Siedlungslagen entlang der derzeitigen Ringlinie wird in annähernd gleicher Qualität durch die neue Linienführung sichergestellt.

Entsprechend des definierten Mindestbedienungsstandards verkehrt die Linie 531 zukünftig mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt. Die im Vergleich zur Linie 530 erwartbar geringere Nachfrage an Wochenendtagen rechtfertigt ein Angebot im 120-Min.-Takt und zwar sa zwischen 7.30 Uhr und 21.30 Uhr und so / fe zwischen 9.30 Uhr und 21.30 Uhr.

### **Linie 532**

Die innerstädtische Linie 532 weist ein nachfrageadäquates Fahrtenangebot aus. Eine durch die Stadt Hennef beauftragte Untersuchung gelangt zu der Empfehlung, den Haltepunkt Hennef-Ost nach dessen Fertigstellung in den Linienweg einzubinden. Dieser Empfehlung wird gefolgt. Bis dahin richtet sich die NVP-Empfehlung zurzeit allein auf die Stringenz eines Taktangebotes gemäß der Mindestbedienungsstandards.

### **Linie 535**

Eine (abgesehen von frühmorgendlich und abendlich gering besetzten Fahrten) insgesamt hinreichende Nachfrage begründet die Aufrechterhaltung eines getakten Grundangebotes, und zwar mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Niederpleis und Siegburg Bf findet allerdings eine Parallelbedienung zur Linie 512 statt, die wegen wechselnder Taktlagen jedoch nicht aufeinander abgestimmt werden können. Insofern richtet die sich die Empfehlung auf eine Änderung des Fahrweges der Linie 535 über Sankt Augustin-Markt (wohingegen die Linie 512 weiterhin den Abschnitt Niederpleis – Siegburg bedient). So können sowohl der angestrebte Rundum-Anschluss in Oberpleis als auch die Direktverbindung Oberpleis – Sankt Augustin-Markt (Anre-

gung der Stadt Sankt Augustin) hergestellt werden. Notwendige Schülerbeförderungsfahrten zwischen Oberpleis und Niederpleis werden bedarfsweise ergänzt.

### **Linie 538**

Zum Abbau unproduktiver Parallelverkehre soll die Linie 538 zukünftig nicht mehr den Abschnitt zwischen Dambroich / Birlinghoven und Hangelar bedienen, sondern von Hennef über Rauschendorf, Vinxel, Niederholtdorf und Beuel nach Bonn geführt werden. Der Abschnitt Birlinghoven – Hangelar wird bereits heute und zukünftig verstärkt von der Linie 516 bedient (siehe dort). Der Linienverschwenk hat zur Folge, dass einerseits die Haltestelle Schloßstraße in Birlinghoven nicht mehr bedient wird (ca. 300 m Fußweg zur nächsten Haltestelle „Pleistalstr.) und andererseits die Direktverbindung Hennef – Schloss Birlinghoven aufgegeben wird. Hiervon sind normalwerktätlich mo – fr ca. 10 Fahrgäste betroffen, die zukünftig den Umweg über Hangelar (Umstieg 529 / 516) in Kauf nehmen müssen. Ggf. ist mit den Arbeitgebern im Schloss Birlinghoven über eine andere Lösung zu verhandeln. Entsprechend den Mindestbedienungsstandards kommen auf der Linie 538 mo – fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr, sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt ausschließlich Busse zum Einsatz.

### **Linie 570**

Die Nachfrage auf der Linie 570 konzentriert sich auf drei Fahrten mit Fahrgastzahlen von mehr als acht Personen zu den Schulanfangs- und endzeiten. Die meisten Fahrten (acht von insgesamt 16 Fahrten mo - fr sowie fünf von insgesamt sechs Fahrten sa) weisen dagegen Besetzungsgrade von weniger als vier Personen aus.

Unter Beibehaltung der zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen sieht das Optimierungskonzept vor, das Fahrtenangebot der Linie 570 im Gefüge der Mindestbedienungsstandards in Gänze mit TaxiBussen zu bedienen. So kann die im Netz für notwendig erachtete Querverbindung nachfrageadäquat und wirtschaftlich aufrechterhalten bzw. sogar deutlich attraktiver bedient werden.

### **Linie 578**

Die Linie 578 gliedert sich nachfragestrukturell in zwei Abschnitte, zum einen die Teilstrecke Hennef - Neunkirchen und zum anderen die Teilstrecke Neunkirchen - Seelscheid. Während auf dem Streckenabschnitt Hennef - Neunkirchen (bis auf wenige Ausnahmen) eine gute Nachfrage zu verzeichnen ist, gilt dies auf dem (im Übrigen nur mo - fr befahrenen) Abschnitt Neunkirchen - Seelscheid nur für einige (Schüler-)Fahrten. Eine durchgängige Taktstruktur fehlt.

Diese herbeizuführen ist die zentrale Optimierungsaufgabe. Sie bezieht jedoch nur auf den Streckenabschnitt Hennef - Neunkirchen. Hier soll das bestehende Leistungsvolumen den Mindestbedienungsstandards entsprechend umstrukturiert werden.

Der zweite Streckenabschnitt soll nachfrageadäquat auf die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten reduziert werden.

## **Linie 579**

Auf dem sehr langen - parallel zur S-Bahn verlaufenden (aber anderen Erschließungsaufgaben gewidmeten) - Fahrweg der Linie 579 ist die Nachfrage auf den einzelnen Teilstrecken völlig unterschiedlich. Sowohl das mit Lücken versehene Fahrplanangebot (das im Übrigen nur mo - sa offeriert wird) als auch die Nachfragestrukturen lassen darauf schließen, dass die Fahrten nahezu ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet sind. Bis auf diese "Schüler"-Fahrten liegen die Besetzungsgrade zumeist unter neun, insbesondere mo - fr abends sowie sa zumeist sogar unter fünf Fahrgästen. Räumlich gilt diese Feststellung besonders für die Streckenabschnitte Hennef - Eitorf und Schladern - Rosbach. Zudem steht zu erwarten, dass der geplante S-Bahn-Haltepunkt Hennef-Ost weitere Nachfrage von der Linie 579 abzieht.

Dementsprechend richtet sich das Optimierungskonzept auf eine Teilung der Linie in einen Abschnitt Hennef - Eitorf (Linie 579a) sowie einen Abschnitt Eitorf - Schladern (Linie 579b). Die Linie 579a wird bis zur Errichtung des S-Bahn-Haltepunktes Hennef-Ost im Status quo belassen. In systematischer Abstimmung auf den neuen S-Bahn-Haltepunkt ist das Fahrtenangebot neu zu strukturieren. Dagegen wird das Fahrtenangebot auf der Linie 579b gemäß den Mindestbedienungsstandards offeriert, d.h. gegenüber dem Status quo deutlich aufgewertet. Das bisher auf der Linie 571 zwischen Eitorf und Herchen parallel betriebene Fahrtenangebot wird aufgehoben bzw. Bestandteil der neuen Linie 579. Der Abschnitt Schladern – Rosbach wird mangels Fahrgastnachfrage und aufgrund seiner Parallelbedienung zur S-Bahn aufgegeben.

## **Hinweis zur kommunalen TaxiBus-Ergänzung**

Im kommunal beauftragten Konzept „Optimierungspotenziale für den ÖPNV im Hennefer Zentralort“ wird die Einrichtung von zwei innerstädtischen TaxiBus-Linien a) Hennef – Stoßdorf und b) Hennef – Geistingen angeregt. Dem wird nicht gefolgt. Zum einen wäre aus den so erschlossenen Wohngebieten wegen ihrer Zentrumsnähe kaum Fahrgastnachfrage zu erzielen. Zum zweiten wäre das Gewerbegebiet mit der Linie aufgrund disperser Verkehrsfluchtungen nur unzureichend zu erschließen. Aus diesen Gründen erfolgte bereits in 2007 eine mit der Stadt Hennef abgestimmte Erschließung im AST-Verkehr.

## **2.4 Konzept Königswinter**

### **2.4.1 Ausgangslage**

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Königswinter weist die typischen Strukturen eines historisch gewachsenen Netzes aus. Es besteht aus den Buslinien

512 Ittenbach - Thomasberg - Stieldorf - Rauschendorf - Birlinghoven - Niederpleis - Siegburg,

- 520 Oberpleis - Thomasberg / Bockeroth - Königswinter - Ittenbach - Oberpleis,  
 521 Oberpleis - Ittenbach - Königswinter - Thomasberg / Bockeroth - Oberpleis,  
 525 Oberpleis - Sand / Pleiserhohn - Westerhausen - (Dambroich) - Rott - Söven  
 - Hennef,  
 534 Heisterbacherrott - Oberpleis - Birlinghoven - Rauschendorf - Niederpleis -  
 Siegburg,  
 535 Oberpleis - Uthweiler - Birlinghoven - Niederpleis - Siegburg,  
 536 Asbach - Buchholz - Sassenberg - Eudenbach - Oberpleis,  
 537 Oberpleis - Thomasberg / Bockeroth - Stieldorf - Vinxel - Niederholtorf -  
 Bonn,  
 538 Hennef – Söven – Rott – Birlinghoven – Hoholz – Beuel – Bonn,  
 541 Oberpleis - Bockeroth - Rauschendorf - Stieldorf - Vinxel - Ramersdorf .  
 560 Bad Honnef - Himberg - Aegidienberg - Oberpleis.

In Königswinter und Dollendorf besteht jeweils Anschluss an die Bahn (RE 8 und RB 27) sowie die Stadtbahn-Linie 66.

Ergänzend werden flächenerschließende Fahrten im AST-Verkehr angeboten.

Die Bus-Fahrtenangebote orientieren sich zu großen Teilen (auf einigen Linien ausschließlich) an den Belangen der Schülerbeförderung sowie an dem Bestreben, die meisten Ortsteile umsteigefrei miteinander zu verbinden. Daraus resultieren u.a. variierende, z.T. parallel und / oder ringförmig verlaufende Linienwege, Fahrplanlücken sowie eher zufällige Verknüpfungen der Linien untereinander und zu / von den weiterführenden Verkehrsmitteln, die für die Fahrgäste kaum verständlich, geschweige denn für potenzielle ÖPNV-Kunden attraktiv sind. Der Bedeutung des Mittelzentrums Königswinter und seiner unmittelbaren Anbindung an das Oberzentrum Bonn (u.a. ausgewiesen durch sehr große Pendlerströme auf den entsprechenden Relationen) wird das heutige ÖPNV-Angebot kaum gerecht. Einen strukturellen Nachteil bildet zudem der niveaugleiche Bahnübergang in Niederdollendorf, der verlässliche Bus-Fahrpläne immer wieder konterkariert.

## 2.4.2 Besondere Optimierungsziele

So ist es kaum verwunderlich, dass sich die Fahrgastnachfrage zumeist auf die Hauptverkehrszeiten reduziert und zahlreiche Anregungen sowohl aus Königswinter als auch aus Sankt Augustin vorliegen, das Liniengefüge zu entflechten, zu systematisieren und (u.a. durch die Verbesserung der Anschlussverknüpfungen untereinander sowie zum Bahnverkehr) attraktiver zu gestalten.

## 2.4.3 Optimierungskonzept

Dem wird mit folgendem Optimierungskonzept entsprochen:

### 1. Neustrukturierung des Netzes

Es wird ein Grundnetz konzipiert, das regelmäßige Takte und anschluss sichere Übergänge ermöglicht. Fahrten, die sich speziell an den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung orientieren, werden überlagert angeboten.

2. Die Ringlinien 520 und 521 werden zugunsten geradliniger Verbindungen zu / von der Stadtbahn-Linie 66 neu konzipiert.
3. Damit einher geht die Neustrukturierung der Linie 541.
4. Dies ermöglicht es, die Linie 537 auf eine Direktverbindung von / nach Bonn zu konzentrieren. Ab Stieldorf befährt sie denselben Fahrweg wie die umgelegte Linie 538
5. In Oberpleis entsteht ein Taktknoten, der weitgehende Rundumanschlüsse in / aus alle(n) Richtungen erlaubt.
6. Mit der neu strukturierten Linie 535 wird eine Direktverbindung nach Sankt Augustin-Markt geschaffen.
7. Die Linie 525 erhält einen einheitlichen Linienweg über Frohnhardt (zusammen mit den benachbarten Ortschaften ca. 1.000 Einwohner), weil dort eine höhere ÖPNV-Nachfrage zu erwarten ist auf dem Linienweg über Pleiserhohn (< 300 Einwohner). Zur Schülerbeförderung notwendige Fahrten folgen weiterhin variierenden Fahrwegen.
8. Um das Fahrtenangebot an Wochenenden zu vervollständigen, werden auf den Linien 536 und 541 ergänzende TaxiBus-Fahrten angeboten.
9. Um den niveaugleichen Bahnübergang in Niederdollendorf zu meiden, wird dort ein alternativer Fahrweg vorgeschlagen.
10. Schließlich wird die Führung der Linie 512 über Thomasberg vorgeschlagen.

Die Linien im Einzelnen chronologisch:

### **Linie 512**

Um die Linie attraktiver zu gestalten, hatte die Stadt Königswinter eine Linienführung über Stieldorf – Vinxel nach Bonn angeregt. Dem wird zugunsten der o.g. Neustrukturierung des gesamten Netzes in Königswinter nicht gefolgt. Gleichwohl bedürfen sowohl die geringe Nachfrage auf dem Abschnitt Thomasberg – Ittenbach sowie die Taktwechsel einer Optimierung. Da der neuen Linie 541 künftig die Erschließungsaufgabe auf dem Streckenabschnitt Stieldorf – Vinxel – Oberkassel zugeschrieben wird (siehe dort), bleibt es bei dem heutigen Fahrweg der Linie 512. Zur besseren Erschließung des Stadtteils Thomasberg wird empfohlen, die Schleife über Rosenaustr. / Dollendorfer Str. zu fahren. Die Linie wird mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Grundtakt durchgängig mit Bussen bedient. Das abendliche Fahrtenangebot der auf demselben Linienweg verkehrenden Linie 534 (siehe dort) geht darin auf. Zur Kompensation des Fahrtenangebotes einer umgelegten Linie 535 (siehe dort) ist auf der Teilstrecke zwischen Siegburg und Niederpleis eine Taktverdichtung vorgesehen, mo – fr auf 20 Min. und sa auf 30 Min.

## Linien 520 / 521

Wie bei der vorgenannten Linie variiert die Nachfrage auf den verschiedenen Teilstrecken. Unterschiedliche Linienwege, der unübersichtliche Ringverkehr, Fahrplanlücken (ausgerechnet auf dem stärksten nachgefragten Linienweg über Thomasberg) und unzureichende Anschlusssicherungen (Bahnübergang Niederdollendorf) begründen folgende grundlegende Neustrukturierung:

- Die Linie 520 und 521 sowie die Linie 541 (siehe dort) erhalten geradlinige, eindeutige Linienwege:  
520 Königswinter Bf – Thomasberg – Oberpleis  
521 Königswinter – Ittenbach – Oberpleis  
541 Königswinter Bf – Oberkassel – Stieldorf – Oberpleis.
- Die Fahrpläne werden auf die Stadtbahn in / aus Richtung Bonn abgestimmt.
- In Oberpleis entsteht ein Umsteigeknoten, der einmal stündlich Anschlüsse in / aus allen Richtungen ermöglicht. Dies entspricht der Feststellung, dass die Übergangsströme (ohne besondere Präferenzen) etwa gleich verteilt sind. Der Umsteigeknoten macht auch die seitens der Stadt Königswinter angeregte Verknüpfung der Linien 520 / 521 mit der Linie 535 entbehrlich.
- Dazu ist es erforderlich, dass anstelle des niveaugleichen Bahn-Übergangs in Niederdollendorf ein anderer Fahrweg ermöglicht wird (nach Planlage über die Bergstr. / K 4). In jedem Fall bedarf es dabei der Stichfahrten über die Hauptstr. zur Fähre, zum einen, weil dort Fußgänger bzw. Fährnutzer in nennenswerter Größenordnung gezählt wurden, zum zweiten, weil der linksrheinische NVP die Durchbindung der Linie 855 bis zur linksrheinischen Fährstelle ausweist, und zum dritten, weil es sich anbietet, im Einmündungsbereich Hauptstr. / Heisterbacher Str. eine neue Haltestelle Niederdollendorf Bf einzurichten.

Die Bedienung der Linien 520 und 521 erfolgt im 60-Min.-Grundtakt mo – fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr, sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr. Auf der Linie 521 ist in den Hauptverkehrszeiten, auf der Linie 520 mo – fr bis gegen 20.30 und sa bis gegen 15:30 Uhr die nachfrageadäquate Verdichtung zu einem 20-Min.-Takt mit Abstimmung auf die Linie 66 vorgesehen.

## Linie 525

Variierende Fahrwege (über Pleiserhohn bzw. Berghausen / Sand), zahlreiche geringe besetzte Fahrten sowie die parallel mit der Linie 538 befahrene Teilstrecke zwischen Söven und Hennef begründen eine Neustrukturierung. Gleichwohl beinhaltet das Fahrtenangebot einen Großteil betrieblich notwendiger Fahrten (von / zum Betriebshof in Hennef), so dass das Optimierungspotenzial gering ist. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Linie nur noch auf einem eindeutigen Linienweg über Frohnhardt zu befahren, weil dort das größte Fahrgastpotenzial zu erwarten ist, und zwar mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr

im 120-Min.-Takt. Wiederum würden alle zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten weiterhin auf abweichenden Linienwegen stattfinden.

### **Linie 526**

Für die allein der Schülerbeförderung dienenden zwei Fahrten je Normalwerktag (mo – fr) bedarf es keiner Optimierungsempfehlung. Bestenfalls ist bei ausbleibender Nachfrage über eine Betriebseinstellung zu entscheiden.

### **Linie 534**

Das heute an allen Wochentagen nur abends offerierte Fahrtenangebot auf der Linie 534 (zwei Fahrten in Richtung Heisterbacherrott bzw. vier Fahrten in Richtung Siegburg) entfallen bzw. werden Bestandteil der neu strukturierten Linie 512 (siehe dort).

### **Linie 535**

Eine (abgesehen von frühmorgendlich und abendlich gering besetzten Fahrten) insgesamt hinreichende Nachfrage begründet die Aufrechterhaltung eines getakten Grundangebotes, und zwar mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Niederpleis und Siegburg Bf findet allerdings eine Parallelbedienung zur Linie 512 statt, die wegen wechselnder Taktlagen jedoch nicht aufeinander abgestimmt werden können. Insofern richtet die sich die Empfehlung auf eine Änderung des Fahrweges der Linie 535 über Sankt Augustin-Markt (wohingegen die Linie 512 weiterhin den Abschnitt Niederpleis – Siegburg bedient). So können sowohl der angestrebte Rundum-Anschluss in Oberpleis als auch die Direktverbindung Oberpleis – Sankt Augustin-Markt (Anregung der Stadt Sankt Augustin) hergestellt werden. Notwendige Schülerbeförderungsfahrten zwischen Oberpleis und Niederpleis werden bedarfsweise ergänzt.

### **Linie 536**

Da sich die Nachfrage auf der Linie 536 zumeist aus der Fahrgastgruppe Schüler generiert, dementsprechend variierende Linienwege befahren werden und insbesondere an den Wochenenden erhebliche Fahrplanlücken ausgewiesen sind, richtet sich die Empfehlung auf eine eindeutige Aufgabentrennung. Danach wird die Linie in zwei neue Linien unterteilt, wobei die Linie 536a (Arbeitstitel) allein im Stadtgebiet Königswinters zwischen Oberpleis – Eudenbach und Sassenberg verkehrt und die Linie 536b die Funktion der wenigen Kreisgrenzen-überschreitenden Fahrten mo – fr wahrnimmt. Letztere verbleibt angebotsseitig konsequenterweise im Status quo, wohingegen die Linie 536a mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 18.30 Uhr im 60-Min.-Takt mit Bussen, anschließend bis 21.30 Uhr im selben Takt mit TaxiBussen, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt ebenfalls mit TaxiBussen befahren wird.

## Linie 537

Variierende Fahrwege (mit je Fahrweg z.T. unattraktiv langen Fahrzeiten), partiell unterschiedliche Endhaltestellen sowie Taktlücken und (außerhalb der Schülerbeförderung) zahlreiche, sehr schwach nachgefragte Busfahrten im Rhein-Sieg-Kreis begründen eine Optimierung mit folgenden Merkmalen:

- Gerader, eindeutiger Linienweg von Oberpleis über Stieldorf (nicht mehr über Rauschendorf), Vinxel, Niederholtorf und Beuel nach Bonn Bf.
- Die Schleifen über Thomasberg und Bockeroth werden nur noch zum Zwecke der Schülerbeförderung befahren. Ansonsten erfolgt die Erschließung der beiden Stadtteile durch das wesentlich verbesserte Fahrtenangebot der Linien 520 und 541 (siehe dort). Der Stadtteil Rauschendorf wird über die geänderte Linie 538 (siehe dort) direkt nach Bonn angebunden.
- Bedienung mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr und sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr im 120-Min.-Takt mit Bussen. In Kombination mit der neu geführten Linie 538 (siehe dort) ergibt sich auf dem Streckenabschnitt zwischen Bonn und Stieldorf mo – sa ein 30-Min.-Takt und so / fe ein 60-Min.-Takt.
- Rundum-Anschluss am Systemknoten Oberpleis.

Durch die Neustrukturierung müssen pro Werktag ca. 80-90 Fahrgäste aus Thomasberg, die heute mit der Linie 537 Wege in / aus Richtung Bonn unterwegs sind, zukünftig mit der neuen Linie 520 nach Oberdollendorf fahren und dort in die Bahn / Stadtbahn umsteigen. Demgegenüber vervielfacht sich das Fahrtenangebot für die Bewohner Thomasbergs gegenüber dem Status quo von einem unregelmäßigen, nur z.T. getakteten Fahrtenangebot zu einem merkbaren systematischen Angebot im 20-Minuten-Takt. Die Gesamtfahrzeit (einschl. Umsteigezeit) wird sich gegenüber der heutigen Direktfahrt sogar um rd. 10 Min. verkürzen.

## Linie 538

Zum Abbau unproduktiver Parallelverkehre soll die Linie 538 zukünftig nicht mehr den Abschnitt zwischen Dambroich / Birlinghoven und Hangelar bedienen, sondern von Hennef über Rauschendorf, Vinxel, Niederholtorf und Beuel nach Bonn geführt werden. Damit wird auf dem Gebiet der Stadt Königswinter der Linie 537 verstärkt, und die Direktverbindung Rauschendorf – Bonn bleibt bestehen. Entsprechend den Mindestbedienungsstandards kommen auf der Linie 538 mo – fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr, sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt ausschließlich Busse zum Einsatz.

## Linie 541

Aufgrund der nur zu den Hauptverkehrszeiten, jeweils in Lastrichtung verkehrenden Linie 541, des darüber hinaus als nur gering eingeschätzten Verkehrsbedeutung sowie einer Anregung der Stadt Königswinter, zwischen Stieldorf und Oberkassel eine Direktverbindung einzurichten, wird ein neuer Linienweg von Oberpleis

über Vinxel, Bockeroth, Rauschendorf, Stieldorf, Vinxel und Oberkassel (Süd) nach Königswinter vorgeschlagen. In diese Linie fließen die bisher über Vinxel alternierenden Fahrten der Linie 520/521 sowie der Zweig der Linie 537 über Bockeroth ein. Den Mindestbedienungsstandards entsprechend wird das Fahrtenangebot mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. bis 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt mit Bussen sowie sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt und so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt mit TaxiBussen offeriert. Auch dieses Fahrtenangebot wäre Bestandteil des Rundum-Anschlusses am Systemknoten Oberpleis. Im Zusammenwirken mit den optimierten Linien 520 und 537 (siehe dort) resultiert daraus ein gegenüber dem Status quo wesentlich attraktiveres ÖPNV-Gesamangebot.

### **Linie 560**

Für die Linie 560 ist eine systematische Vertaktung im Rahmen des derzeitigen Leistungsvolumens vorgesehen.

### **Hinweis zum Systemknoten Oberpleis**

Im Zuge der NVP-Diskussion wurde wiederholt eine Überlegung kolportiert, den ZOB Oberpleis zu verkleinern oder zu verlegen. Davon ist dringend abzuraten, weil der Systemknoten Oberpleis als wesentlicher Bestandteil des ÖPNV-Optimierungskonzeptes für die Stadt Königswinter fungiert. Davon unabhängig ist zur Entlastung des Knotens durchaus zu erwägen, nahe gelegene Pausen-Stellplätze für Busse bereitzustellen.

## **2.5 Konzept Lohmar**

### **2.5.1 Ausgangslage**

Bei einem Teil des ÖPNV-Angebotes der Stadt Lohmar (Linie 542, 544, 545, 546, 547, 548 und 549) handelt es sich um eine ausschließlich auf ein auf die Schülerbeförderung in der Stadt ausgerichtetes und von der Stadt Lohmar finanziertes Angebot. Im Rahmen der Konzeption für den Nahverkehrsplan werden folgende Linien betrachtet:

- 506 Donrath – Troisdorf – Sieglar,
- 543 Lohmar – Donrath – Geber – Pohlhausen – Birk,
- 554 Wahlscheid – Honrath Bf – Wickuhl – Dahlhaus,
- 556 Siegburg – Lohmar – Donrath - Rösrath,
- 557 Siegburg – Lohmar – Donrath – Wahlscheid – Overath,
- 558 Siegburg – Lohmar – Donrath – Durbusch – Wahlscheid,
- 576 Siegburg – Birk / Geber – Seelscheid – Markelsbach – Much – Marienfeld,
- 577 Siegburg – Birk – Neunkirchen – Wohlfahrt – Much.

Grundtaktangebote an allen Wochentagen haben die Regionallinien 506, 556, 557, 576 und 577. Dadurch werden die Siedlungsschwerpunkte im Stadtgebiet untereinander bzw. mit dem benachbarten Zentrum Siegburg verbunden. Der Bf

Honrath (RB 25) wird nur durch die normalwerktäglich acht Fahrten der Linie 554 angebunden. Ansonsten bilden Siegburg, Rösrath, Overath und Troisdorf die Verbindungen an das überregionale Bahnnetz. Die Anbindung der kleinen Ortschaften erfolgt durch ein an allen Wochentagen stündlich verkehrendes AST-System, das außerdem auch die Anschlüsse am Bf Honrath gewährleistet und im Rhein-Sieg-Kreis die beste Akzeptanz erfährt.

### **2.5.2 Besondere Optimierungsziele**

Besondere Optimierungsziele sind für den Teilraum Lohmar nicht ausgewiesen. Allerdings hat die Stadt Lohmar einen direkteren Linienweg für die Linie 506 sowie Angebotserweiterungen für die Linien 506, 543, 554, 556 und 557 angeregt.

### **2.5.3 Optimierungskonzept**

In der Zielsetzung eines ÖPNV-Angebotes, das u.a. auch dem Wirtschaftlichkeitspostulat gerecht wird, kann dem jedoch nicht entsprochen werden. Vielmehr lautet die Optimierungsempfehlung zu den einzelnen Linien:

#### **Linie 506**

Insgesamt erfährt die Linie 506 eine gute, auf dem Streckenabschnitt Altenrath – Donrath allerdings durchweg geringe Nachfrage. Aufgrund der morgendlichen Grundschülerbeförderung mo – fr auf alternierenden Fahrwegen gestaltet sich das Fahrtenangebot unübersichtlich. Von einer Direktverbindung Lohmar – Troisdorf Bf wird derzeit abgeraten. Sie würde ihr Potenzial im Wesentlichen aus den Linien 556 und 557 speisen und somit die Wirtschaftlichkeit insgesamt deutlich verschlechtern. Folglich richtet sich die Empfehlung aktuell auf die Fortschreibung des Status quo. Im Verlauf der NVP-Periode ist jedoch eine Detailanalyse der Linien 503, 505, 506, 507 und 508 angeraten, deren Ergebnisse Korrekturen begründen können.

#### **Linie 543**

Mit Ausnahme von vier normalwerktäglichen Fahrten mo – fr verkehrt die Linie als s.g. bestellte Leistung der Gemeinde Lohmar. Aufgrund der geringen Nachfrage wäre eine Angebotsausweitung allein durch den Einsatz von TaxiBussen zu bewerkstelligen, dies zur Vermeidung parallel angebotener nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen eine erhebliche Reduzierung des bisherigen AST-Angebotsgefüges bedingen. Dies wäre im Weiteren Gegenstand eines Prüfauftrags. Aktuell wird jedoch die Beibehaltung des Status quo empfohlen.

#### **Linie 554**

Die acht normalwerktäglichen Fahrten der Linie 554 sind als Bahnhofszu- bzw. -abbringer konzipiert. Allein auf der Teilstrecke Wahlscheid – Honrath ist eine das Fahrtenangebot rechtfertigende Nachfrage zu verzeichnen. Weder für die seitens der Stadt Lohmar angeregte Angebotsausweitung noch für die Durchbindung der Linie bis nach Dahlhaus / Durbusch ist ein wirtschaftlich hinreichendes Nachfragepotenzial zu erwarten. Auch hier würde der Einsatz von TaxiBussen erhebliche

Reduzierungen im AST-Verkehr erfordern. Wie vor richtet sich die Empfehlung konsequenterweise zunächst auf die Fortschreibung des Status quo sowie die spätere Detailprüfung einer Angebotsneustrukturierung mit TaxiBussen und AST.

### **Linie 556**

Die Nachfragestrukturen auf der Linie 556 begründen die Beibehaltung des Status quo. Allerdings wird eine Systematisierung der Taktstrukturen im Rahmen des derzeitigen Leistungsvolumens empfohlen. Denentsprechend wird die Linie folglich mit Bussen mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. bis 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt und so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt befahren. Mo – fr ist eine Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten zum 30-Min.-Takt vorgesehen. Die seitens der Stadt Lohmar angeregte Linienerweiterung bis nach Königsforst unterliegt der Aufgabenträgerschaft des Rheinisch-Bergischen Kreises und der Stadt Köln.

### **Linie 557**

Das Fahrtenangebot der Linie 557 weist eine insgesamt gute Nachfrage aus, bedarf insbesondere mo – fr jedoch einer systematischen Vertaktung im Rahmen des heutigen Leistungsvolumens. Folglich richtet sich die Optimierungsempfehlung auf ein Bus-Fahrtenangebot mo - fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt (in den Hauptverkehrszeiten zum 30-Min.-Takt verdichtet) sowie sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt und so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt. Von einer seitens der Gemeinde Lohmar angeregten Ausweitung der Fahrtenangebote wird abgeraten, weil das erwartbare Fahrgastpotenzial zu gering wäre.

### **Linien 558**

Fortschreibung des Status quo.

### **Linie 576 / 577**

Für die Linien 576 und 577 (ausführlich unter Pkt. 2.6.3) ist eine Neustrukturierung vorgesehen, die auf dem Streckenabschnitt Siegburg – Pohlhausen eine systematisch abgestimmte Taktstruktur beinhaltet.

## **2.6 Konzept Neunkirchen-Seelscheid / Much**

### **2.6.1 Ausgangslage**

Neunkirchen-Seelscheid / Much wird mit den Buslinien

576 Marienfeld - Much - Seelscheid - Siegburg sowie

577 Much - Neunkirchen - Siegburg

radial an die Kreisstadt Siegburg sowie die weiterführenden Bahnlinien angebunden.

Ergänzend dient die Linie

578 (Seelscheid) - Neunkirchen - Happerschoß - Hennef

der gleichermaßen radialen Verbindung zwischen Neunkirchen und Hennef bzw. der S-Bahn.

Hinzu kommen die Linien

575 Much - Bövingen - Marialinden - Overath

mit der die Gemeinde Much auf direktem Wege an die RB 25 (Marienheide - Köln) angebunden ist, und

319 Much - Bilstein - Ränderoth,

deren drei Fahrtenpaare mo - fr im Rhein-Sieg-Kreis jedoch ausschließlich der Schülerbeförderung dienen. Konsequenterweise lautet die vorweggenommene Empfehlung, den Status quo fortzuschreiben. Insbesondere bei den Linien 576 / 577 bedingen Raumstruktur und Topografie lange Fahrwege und -zeiten sowie zwischen den Zentralorten z.T. nur geringe Ein-/ Aussteigerzahlen. Auf der Linie 576 gibt es zudem drei verschiedene, alternierend bediente Fahrwege (K 11 / B 56 / L 189), verbunden mit einer kaum begreifbaren und wenig attraktiven Angebotsstruktur.

In beiden Gemeinden werden ergänzend flächenerschließende AST-Verkehre angeboten.

## **2.6.2 Besondere Optimierungsziele**

Insbesondere die alternierenden Fahrwege auf der Linie 576 bedürfen dringend der Neustrukturierung. Generell ist eine durchgehende Vertaktung sowie die systematische Abstimmung auf den Integrierten Taktfahrplan der Schiene angeraten.

## **2.6.3 Optimierungskonzept**

Für den Teilraum Neunkirchen-Seelscheid / Much ist folgendes Optimierungskonzept vorgesehen:

### **Linien 319**

Fortschreibung des Status quo.

### **Linie 575**

Bis auf einige wenige umlaufbedingte Fahrten gegen die Lastrichtung (insbesondere mo - fr frühmorgens / spätabends) wird das Fahrtenangebot regelmäßig in Anspruch genommen.

Um den "normalen" und potenziellen Fahrgästen die Nutzung zu erleichtern, wird - abgesehen von den weiterhin zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten - eine systematische Vertaktung der Busfahrten an allen Wochentagen angestrebt. Dies kann im Rahmen der definierten Mindestbedienungsstandards durch die Verschiebung einzelner Busfahrten erreicht werden, so dass keine Zusatzleistungen erforderlich sind.

Von einer seitens der Gemeinde Much angeregten zusätzlichen Direktverbindung für Berufspendler (Much - Bövingen - Vilshoven - Overath) wird abgeraten, weil die

bestehende Linie 575 dadurch geschwächt würde und eine Leistungsumschichtung aus dem Volumen der Linie 575 der angestrebten Eindeutigkeit der Fahrtenangebote zuwiderliefe.

### **Linie 576**

Die 2008 erneut erhobene Nachfrage auf den drei Fahrwegen zwischen Much und Neunkirchen-Seelscheid ist völlig unterschiedlich strukturiert. So sind an Normalwerktagen (in beiden Fahrtrichtungen zusammen) an den Haltestellen auf dem nördlichen Fahrweg (K 11) zwischen vier und 26, an denen auf der mittleren Achse (B 56) zwischen zwei und zwölf sowie an denen auf der südlichen Achse (L 189) zwischen null und sechs Ein-/ Aussteiger zu verzeichnen. Im letztgenannten Fall entfallen fünf der sechs Ein-/ Aussteiger auf eine einzige Fahrtzeit. Hinzu kommt, dass ein Teil des südlichen Fahrwegs parallel von der Linie 577 befahren wird.

Im Sinne des Eindeutigkeitspostulats wird eine Aufteilung der Linie 576 in drei neue Einzellinien empfohlen. Demgemäß befährt die Linie 576a (Arbeitstitel) ausschließlich die nördliche Achse und bindet dann grundsätzlich durch bis nach Siegburg (Much - Nackhausen - Seelscheid - Birk - Siegburg). Ihrer Bedeutung entsprechend wird sie (über die Mindestbedienungsstandards hinaus) mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 20.30 Uhr alle 60 Min., danach bis ca. 0.30 Uhr im 120-Min.-Takt, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr alle 120 Min. mit Bussen befahren. Zusammen mit der in gleicher, aber versetzter Taktstruktur sowie gleichermaßen mit Bussen befahrenen Linie 577 (siehe dort) resultiert daraus auf der Teilstrecke zwischen Pohlhausen und Siegburg ein 30- bzw. 60-Min.-Takt.

Eine zweite Linie (Arbeitstitel 576b) befährt die mittlere Achse (B 56). Die Linie beginnt in Marienfeld und führt dann über Much und Scheid nach Seelscheid. In den normalwerktäglichen Hauptverkehrszeiten sowie sa bis ca. 15.30 Uhr werden Busse eingesetzt, die dann über die B 56 auch bis nach Siegburg (und zurück) fahren. Damit wird dem Erfordernis temporär hoher Nachfrage auf dem Streckenabschnitt Seelscheid - Siegburg entsprochen, der auch heute schon den Einsatz von E-Wagen begründet. Sofern die Busse auf dem Streckenabschnitt nur noch stark frequentierte Haltestellen bedienen, kann dieser Linie durchaus der Status einer SchnellBus-Verbindung zugeschrieben werden.

Ansonsten gebietet die Nachfragestruktur zwischen Marienfeld und Seelscheid den wirtschaftlicheren Einsatz von TaxiBussen. Gemäß der Mindestbedienungsstandards wird mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr ein 60-Min.-Takt, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr ein 120-Min.-Takt angeboten.

Da sich das Fahrtenangebot auf der südlichen Achse (L 189) ausschließlich an den Belangen der Schülerbeförderung orientieren muss, wird es auch darauf reduziert (Arbeitstitel 576c, Much - Hillesheim - Geber - Siegburg).

## **Linie 577**

Das Fahrtenangebot der Linie 577 erfährt - bis auf wenige Ausnahmen (zumeist Gegenlastrichtungsfahrten) - eine gleichmäßig gute Nachfrage. Folglich reduziert sich die konzeptionelle Empfehlung allein auf die systematische Vertaktung. Nur so lässt sich die (im Zusammenwirken mit der Linie 576a) auf dem Streckenabschnitt Pohlhausen - Siegburg angestrebte Taktverdichtung herbeiführen. Analog (bzw. versetzt) zu dem Fahrtenangebot der Linie 576a wird die Linie 577 mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 20.30 Uhr alle 60 Min., danach bis ca. 0.30 Uhr im 120-Min.-Takt, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr alle 120 Min. mit Bussen befahren.

## **Hinweis zu einer Direktverbindung Marienfeld - Neunkirchen**

Um den Schülern aus Marienfeld, die das Antonius-Kolleg in Neunkirchen besuchen, den zeitaufwendigen Umstieg in Much zu ersparen, wurde seitens der Gemeinde Much die Prüfung einer Direktverbindung angeregt. Dies ließe sich jedoch nur durch überlagernde Zusatzleistungen abseits der heutigen und geplanten Linienwege bewerkstelligen. Insofern wird von einer solchen Lösung abgeraten. Ob und inwieweit die Anschlusssituation in Much optimiert werden kann, ist im Rahmen der Umsetzungsplanungen zu prüfen.

## **Linie 578**

Die Linie 578 gliedert sich nachfragestrukturell in zwei Abschnitte, zum einen die Teilstrecke Hennef - Neunkirchen und zum anderen die Teilstrecke Neunkirchen - Seelscheid. Während auf dem Streckenabschnitt Hennef - Neunkirchen (bis auf wenige Ausnahmen) eine gute Nachfrage zu verzeichnen ist, gilt dies auf dem (im Übrigen nur mo - fr befahrenen) Abschnitt Neunkirchen - Seelscheid nur für einige (Schüler-)Fahrten. Eine durchgängige Taktstruktur fehlt.

Diese herbeizuführen ist die zentrale Optimierungsaufgabe. Sie bezieht jedoch nur auf den Streckenabschnitt Hennef - Neunkirchen. Hier soll das bestehende Leistungsvolumen den Mindestbedienungsstandards entsprechend umstrukturiert werden (Bus-Angebot mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min., sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 120 Min.).

Der zweite Streckenabschnitt soll nachfrageadäquat auf die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten reduziert werden.

## **Hinweis zu einer geänderten / verlängerten Linienführung der Linie 578**

Auf Anregung der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid war eine Verlängerung über Seelscheid hinaus bis zum Bf Hohnrath zu prüfen. Dies bedarf angesichts etwaiger Auswirkungen auf die Radiallinien nach Siegburg (Fahrgastverlagerungen) allerdings einer eingehenden Untersuchung. Insofern wird empfohlen, zunächst dem o.g. Optimierungskonzept zu entsprechen und die Prüfung im Verlauf der NVP-Periode durchzuführen.

## 2.7 Konzept Ruppichteroth

### 2.7.1 Ausgangslage

Neben einem bestehenden AST-Verkehr ist das heutige Bus-Angebot im Bereich Ruppichteroth gekennzeichnet durch eine Verbindung in Fahrtrichtung Waldbröl bzw. Hennef sowie eine Anbindung des Bereichs Winterscheid an die Stadt Hennef. Dabei handelt es sich um die Linien:

530 Hennef – Schönenberg – Ruppichteroth – Berkenroth – Ziegenhardt / Bladersbach – Waldbröl und

531 Hennef – Winterscheider Mühle – Kreuzung Schneppe – Winterscheid – Hennef.

Abgesehen von einzelnen Taktlücken verkehren beide Linien mo – fr zwischen ca. 5.00 Uhr und ca. 21.00 bzw. ca. 23.00 Uhr zumeist im 60-Min.-Takt, wobei die Linie 530 morgens und am frühen Nachmittag durch mehrere Verstärkerfahrten im Rahmen der Schülerbeförderung verdichtet wird. An Wochenenden wird bei leicht eingeschränktem Betriebszeitfenster ebenfalls überwiegend im 60-Min.-Min. gefahren.

Die Parallelbedienung der genannten Linien auf dem Streckenabschnitt Hennef – Bröl ist für die Fahrgäste höchst unattraktiv. Hier fahren häufig zwei Fahrzeuge in Abständen von drei Minuten hintereinander her; mit der Folge, dass anschließend fast eine Stunde lang kein Angebot besteht.

Gleichermaßen unattraktiv ist die lange Fahrzeit für die Verbindung Hennef - Winterscheid auf der Linie 531, verursacht durch die Ringlinie im Einrichtungsverkehr, die zudem im östlichen Bereich nur eine sehr geringe Nachfrage erfährt.

Ergänzend werden flächenerschließende Fahrten im AST-Verkehr angeboten.

### 2.7.2 Besondere Optimierungsziele

Für den Korridor Ruppichteroth - Hennef empfiehlt sich eine Systematisierung der Fahrtenangebote, einerseits zur Attraktivierung / häufigeren Verbindung Ruppichteroths an das Mittelzentrum Hennef bzw. an die DB-Strecke sowie andererseits zur Entzerrung der Fahrzeiten auf den parallel bedienten Streckenabschnitten. Im Einzelnen seien hier genannt

1. Verbindung Ruppichteroth – Hennef mo – fr zweimal pro Stunde (annähernd 30-Min.-Takt) bzw. mindestens einmal pro Stunde an sa und so / fe,
2. die Aufhebung der Ringlinie im Bereich Winterscheid,
3. Verkürzung der Fahrzeit Hennef - Winterscheid,
4. Entzerrung des Fahrplans auf dem Abschnitt Bröl - Hennef sowie
5. neue Verbindung Ruppichteroth - Winterscheid.

### 2.7.3 Optimierungskonzept

Die allgemeinen und besonderen Zielsetzungen führen zu folgendem Optimierungskonzept für die Gemeinde Ruppichteroth bzw. den Korridor Hennef - Ruppichteroth:

#### Linie 530

Der Linienweg der Linie 530 bleibt unverändert. Zukünftig verkehrt die Linie mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr bzw. sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie so / fe zwischen ca. 8.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 120-Min.-Takt. Gleichmaßen erfolgt eine systematische Abstimmung / Vertaktung mit der Linie 531, um zwischen Hennef, Bröl und Ruppichteroth mo – fr einen 30-Min.-Takt und am Wochenende einen 60-Min-Takt realisieren zu können.

#### Linie 531

Zugunsten eines eindeutigen Fahrweges und der Verbesserung der Verbindung Ruppichteroth – Hennef wird die östlich Winterscheids gelegene Schleifenerschließung zugunsten einer Durchbindung bis nach Ruppichteroth aufgehoben. Folglich lautet der zukünftige Linienweg Hennef – Winterscheid – Bechlingen – Hänscheid – Ruppichteroth. Die Erschließung der Siedlungslagen entlang der derzeitigen Ringlinie wird in annähernd gleicher Qualität durch die neue Linienführung sichergestellt.

Entsprechend des definierten Mindestbedienungsstandards verkehrt die Linie 531 zukünftig mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt. Die im Vergleich zur Linie 530 erwartbar geringere Nachfrage an Wochenendtagen rechtfertigt ein Angebot im 120-Min.-Takt und zwar sa zwischen 7.30 Uhr und 21.30 Uhr und so / fe zwischen 9.30 Uhr und 21.30 Uhr.

## 2.8 Konzept Siegburg

### 2.8.1 Ausgangslage

Abgesehen vom Oberzentrum Bonn bildet die Kreisstadt Siegburg den zentralen ÖPNV-/SPNV-Verknüpfungspunkt im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis. Derzeit wird die Stadt mit folgenden Bus-Linien erschlossen:

- 501 Siegburg – Sieglar – Rheidt – Lülldorf – Zündorf,
- 502 Brückberg – Bf – Wolsdorf – Bf – Brückberg,
- 503 Siegburg – Troisdorf – Spich – Niederkassel – Lülldorf,
- 509 Zange – Bf – Nordfriedhof – Bf – Zange,
- 510 Siegburg – Seligenthal – Hennef – Stoßdorf – Siegburg,
- 511 Siegburg – Stallberg – Franzhäuschen – Scheffelrath,
- 512 Siegburg – Niederpleis – Thomasberg – Ittenbach,
- 535 Siegburg – Niederpleis – Birlinghoven – Uthweiler – Oberpleis,
- 556 Siegburg – Lohmar – Donrath – Rösrath,
- 557 Siegburg – Lohmar – Wahlscheid – Overath,

- 558 Siegburg – Lohmar – Donrath – Durbusch – Wahlscheid,  
576 Siegburg – Birk / Geber – Seelscheid – Much – Marienfeld,  
577 Siegburg – Birk – Neunkirchen – Wohlfahrt – Much,  
640 Siegburg – Menden – Beuel – Bonn,

Am Bf Siegburg besteht Anschluss zu / von der Stadtbahn, der S-Bahn, den Regionalexpress- sowie Intercity-Zügen.

### **2.8.2 Besondere Optimierungsziele**

Besondere Optimierungsziele resultieren aus der partiell geringen Nachfrage sowie den gänzlich fehlenden Fahrtenangeboten sa nachmittags und so / fe auf den innerstädtischen Linien 502, 509 und 511.

### **2.8.3 Optimierungskonzept**

Das Optimierungskonzept richtet sich vorrangig auf den Ersatz und die Ergänzung nachfrageschwacher Busbetriebsleistungen auf den innerstädtischen Linien durch TaxiBusse. Alle anderen Neustrukturierungen im Stadtgebiet Siegburg resultieren aus anderenorts herbeigeführten Optimierungen.

#### **Linien 501 / 503**

Diese beiden Linien wurden bereits im Frühjahr 2009 Rahmen des Optimierungskonzeptes für den Raum Niederkassel neustrukturiert. Die Konzeptrealisierung erfolgte zum 13.12.2009.

#### **Linie 502**

Die der Innenstadterschließung Siegburgs dienende Linie 502 ist durch eine hinreichende Nachfrage, partielle Fahrplanlücken sowie eine gänzlich fehlende Bedienung an Sonn- und Feiertagen gekennzeichnet. Konsequenterweise richtet sich die Optimierungsempfehlung auf eine systematische Vertaktung im Rahmen des bestehenden Leistungsvolumens sowie eine TaxiBus-Ergänzung so / fe. Mit Bussen wird die Linie folglich mo - fr von ca. 5.30 Uhr – ca. 21.30 Uhr im 30-Min.-Takt und sa von ca. 7.30 Uhr – ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt befahren. So / fe erfolgt die Bedienung zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. mit TaxiBussen.

#### **Linie 509**

Bei gleicher Funktion (Innenstadterschließung), demselben Erschließungsmangel so / fe, aber stringenter Vertaktung ist die Fahrgastnachfrage bei zahlreichen Fahrten nur sehr gering. Dem wird durch den temporären Ersatz unwirtschaftlicher Bus-Betriebsleistungen sowie den TaxiBus-Einsatz so / fe entsprochen. So ist der Bus-Einsatz zukünftig auf die Zeiten mo - fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 18.30 Uhr sowie sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 15.30 Uhr konzentriert. Bis zum Betriebsschluss um jeweils ca. 21.30 Uhr sowie so / fe werden zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr TaxiBus-Fahrten angeboten. Alle Fahrtenangebote verkehren stringent im 60-Min.-Takt. Die Anregung der Stadt Siegburg, mit der Linie mittel-

fristig auch das Gewerbegebiet Industriestr. zu erschließen, bedarf einer detaillierten Untersuchung (Fahrgastpotenziale, betriebliche Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit) im Verlauf der weiteren NVP-Periode. Bei positivem Ergebnis kann dem entsprochen werden.

### **Linie 510**

Die Linie 510 hat zwar insgesamt eine gute Nachfrage, ist jedoch auf dem Streckenabschnitt Seligenthal – Hennef in den Normal- und Schwachverkehrszeiten nur gering besetzt. Eine temporäre Umstellung dieses Abschnittes auf die Betriebsform TaxiBus ist im Verlauf der NVP-Periode zu prüfen. Fahrplanseitig ist ansonsten die Beibehaltung des Status quo vorgesehen. Um die Begreifbarkeit des Fahrtenangebotes zu verbessern, ist wie von der Stadt Hennef angeregt eine formale Untergliederung der Linie in zwei Einzellinien vorgesehen (Linie 510a: Siegburg – Seligenthal – Hennef; Linie 510b: Siegburg – Stoßdorf – Hennef). In Siegburg beginnen bzw. enden bereits heute viele Fahrten, andere haben betriebliche Standzeiten. Ungeachtet der zukünftig eigenständigen Liniennummern können heute durchgehende Fahrten weiter durchgehend betrieben werden (ggf. mit entsprechendem Hinweis im Fahrplan).

### **Linie 511**

Während das gegenwärtige Fahrtenangebot auf der innerstädtischen Linie 511 mo – fr sowie sa vormittags einen 30-Min-Takt ausweist, sa nachmittags sowie so / fe jedoch fehlt, mangelt es, insbesondere an Samstagen, an einer adäquaten Nachfrage. Folgerichtig zielt die Optimierungsempfehlung auf eine Taktreduzierung sa sowie eine Ergänzungsbedienung mit TaxiBussen sa nachmittags und so / fe. Konkret wird die Linie mo - fr von ca. 5.30 Uhr – ca. 21.30 Uhr weiterhin im 30-Min.-Takt und sa von ca. 7.30 Uhr – ca. 15.30 Uhr im 60-Min.-Takt mit Bussen, sa zwischen ca. 15.30 Uhr und 21.30 Uhr sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. mit TaxiBussen befahren.

### **Linie 512**

Zur besseren Erschließung des Königswinterer Stadtteils Thomasberg wird empfohlen, die Schleife über Rosenaustr. / Dollendorfer Str. zu fahren. Die Linie wird mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Grundtakt durchgängig mit Bussen bedient. Das abendliche Fahrtenangebot der auf demselben Linienweg verkehrenden Linie 534 (siehe dort) geht darin auf. Zur Kompensation des Fahrtenangebotes einer umgelegten Linie 535 (siehe dort) ist auf der Teilstrecke zwischen Siegburg und Niederpleis eine Taktverdichtung vorgesehen, mo – fr auf 20 Min. und sa auf 30 Min.

### **Linie 534**

Das heute an allen Wochentagen nur abends offerierte Fahrtenangebot auf der Linie 534 (zwei Fahrten in Richtung Heisterbacherrott bzw. vier Fahrten in Rich-

tung Siegburg) entfallen bzw. werden Bestandteil der neu strukturierten Linie 512 (siehe dort).

### **Linie 535**

Eine (abgesehen von frühmorgendlich und abendlich gering besetzten Fahrten) insgesamt hinreichende Nachfrage begründet die Aufrechterhaltung eines getakten Grundangebotes, und zwar mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Niederpleis und Siegburg Bf findet allerdings eine Parallelbedienung zur Linie 512 statt, die wegen wechselnder Taktlagen jedoch nicht aufeinander abgestimmt werden können. Insofern richtet die sich die Empfehlung auf eine Änderung des Fahrweges der Linie 535 über Sankt Augustin-Markt (wohingegen die Linie 512 weiterhin den Abschnitt Niederpleis – Siegburg bedient). So können sowohl der angestrebte Rundum-Anschluss in Oberpleis als auch die Direktverbindung Oberpleis – Sankt Augustin-Markt (Anregung der Stadt Sankt Augustin) hergestellt werden. Notwendige Schülerbeförderungsfahrten zwischen Oberpleis und Niederpleis werden bedarfsweise ergänzt.

### **Linie 556**

Die Nachfragestrukturen auf der Linie 556 begründen die Beibehaltung des Status quo. Allerdings wird eine Systematisierung der Taktstrukturen im Rahmen des derzeitigen Leistungsvolumens empfohlen. Denentsprechend wird die Linie folglich mit Bussen mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. bis 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt und so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt befahren. Mo – fr ist eine Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten zum 30-Min.-Takt vorgesehen.

### **Linie 557**

Das Fahrtenangebot der Linie 557 weist eine insgesamt gute Nachfrage aus, bedarf insbesondere mo – fr jedoch einer systematischen Vertaktung im Rahmen des heutigen Leistungsvolumens. Folglich richtet sich die Optimierungsempfehlung auf ein Bus-Fahrtenangebot mo - fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt (in den Hauptverkehrszeiten zum 30-Min.-Takt verdichtet) sowie sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt und so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt.

### **Linien 558**

Fortschreibung des Status quo.

### **Linie 576 / 577**

Für die Linien 576 und 577 (ausführlich unter Pkt. 2.6.3) ist eine Neustrukturierung vorgesehen, die auf dem Streckenabschnitt Siegburg – Pohlhausen eine systematisch abgestimmte Taktstruktur beinhaltet.

## Linie 640

Derzeit wird der Abschnitt Bonn – Meindorf zusammen mit der Linie 540 im 20-Min.-Takt bedient. Diese „Integration“ der Linie 540 ergibt zwangsläufig auf der Weiterfahrt nach Siegburg einen für die Fahrgäste nur schwer merkbaren 20-/ 40-Min.-Takt. Aus Gründen der Einfachheit und Begreifbarkeit wird die Linie grundsätzlich auf direktem Wege (ohne Gewerbegebiet Einsteinstr.) nach Siegburg geführt. Fahrten zu dem Gewerbegebiet sowie in Richtung Sankt Augustin Markt (und darüber hinaus) werden durch die Linie 517 realisiert (siehe dort).

Über die Mindestbedienungsstandards hinaus verkehrt die Linie 640 mo – fr zwischen ca. 4.30 und ca. 20.30 im 20-Min.-Takt, danach bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt, sa zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 8.30 Uhr sowie zwischen ca. 20.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt, dazwischen im 30-Min.-Takt und schließlich so / fe ganztägig zwischen ca. 6.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr (der Nachfrage angemessen) im 60-Min.-Takt.

## 2.9 Konzept Sankt Augustin

### 2.9.1 Ausgangslage

Das (über-)regionale Nahverkehrsangebot in der Stadt Sankt Augustin ist charakterisiert durch eine attraktive Stadtbahnstrecke in Richtung Bonn und Siegburg mit Haltestellen in den Ortstagen Mülldorf, Mitte und Hangelar (10-Min.-Takt in den Haupt- und Normalverkehrszeiten) sowie eine DB-Strecke Köln – Koblenz mit Haltepunkt in Menden (zweimal / Stunde).

Darüber hinaus besteht in der Stadt Sankt Augustin ein sehr dichtes Busnetz mit insgesamt guter räumlicher und zeitlicher Erschließung. Im Einzelnen sind dies folgende Linien:

- 508 Dambroich - Sankt Augustin Markt - Troisdorf - Spich - Sieglar RSVG / Bf Wahn ,
- 512 Ittenbach – Thomaberg – Stieldorf – Rauschendorf – Birlinghoven – Niederpleis – Siegburg,
- 513 / 514  
     Siegburg – Mülldorf – Großenbusch – Sankt Augustin – Menden - Mülldorf – Niederpleis,
- 516 Hangelar Mitte – Schloss Birlinghoven,
- 517 / 518  
     Sankt Augustin Markt – Großenbusch – Niederberg – Hangelar Mitte,
- 529 Bonn – Beuel – Sankt Augustin Markt – Niederpleis – Buisdorf - Hennef,
- 534 Heisterbacherrott – Oberpleis – Birlinghoven – Rauschendorf – Niederpleis – Siegburg (ausschließlich abends),
- 535 Oberpleis – Uthweiler – Birlinghoven - Niederpleis – Siegburg,
- 538 Bonn – Beuel – Niederberg – Hoholz – Birlinghoven – Dambroich – Rott – Hennef,

540 Bonn – Beuel – Schwarzhendorf, Geislar – Menden – Sankt Augustin Markt,  
 640 Bonn – Beuel – Schwarzhendorf, Geislar – Menden – Mülldorf – Siegburg.  
 Abgesehen von den Linien 513 / 514 (Schülerbeförderung) und 534 (Abendverkehr) verkehren die Linien mo – sa mindestens im 60-Min.-Takt und so / fe im 60- / 120-Min.-Takt. Lediglich die Linien 517 / 518 (kein Angebot sa sowie so / fe) und 540 (kein Angebot so / fe) verkehren nicht in dem definierten Betriebszeitfenster.

Als wesentliche Mängel im Netz wurden bei der Linie 508 die geringe Besetzung zwischen Sankt Augustin Markt und Dambroich, die Parallelverkehre der Linien 516 und 538 sowie der Linien 508, 512 und 535, die zu dichte Fahrzeugfolge der Linie 529 in der Hauptverkehrszeit sowie eine fehlende Direktverbindung Oberpleis – Sankt Augustin festgestellt und die Überprüfung angeregt. Darüber hinaus strebt die Stadt Sankt Augustin im Rahmen eines Stadtverkehrskonzeptes die Verbesserung der Verbindung der einzelnen Stadtteile untereinander an.

### **2.9.2 Besondere Optimierungsziele**

Für die Stadt Sankt Augustin besteht auf nahezu allen Streckenabschnitten / Linien Optimierungsbedarf. Dabei stehen sicherlich die Verbindung der Stadtteile sowie die optimale Verknüpfung der Buslinien mit der Stadtbahn Richtung Bonn und Siegburg im Vordergrund. Im Einzelnen seien hier genannt

1. Stadtteilverbindungen verbessern,
2. Abbau von unproduktiven und kostenintensiven Parallelbedienungen auf unterschiedlichen Streckenabschnitten,
3. Schaffung einer Direktverbindung zwischen Oberpleis und Sankt Augustin,
4. Abschaffung des aus der Integration der Linie 540 in die Linie 640 resultierenden schlecht merkbaren Taktes (20-/ 40-Min.-Takt) auf dem Abschnitt Bonn – Menden sowie
5. Abbau des „Überangebotes“ auf der Linie 529 in der Hauptverkehrszeit.

### **2.9.3 Optimierungskonzept**

#### **Linie 508**

Die räumlich unterschiedlichen Nachfragestrukturen (zwischen Spich und Sieglar relativ gut, zwischen Sankt Augustin-Markt und Dambroich relativ gering), variierende (dadurch unverständliche) Linienwege, die partiellen Parallelverkehre mit den Linien 503 (Troisdorf – Spich) und 507 (Kriegsdorf – Sieglar) sowie die nur unregelmäßige Bedienung des Verknüpfungspunktes ZOB Spich begründen eine generelle Neustrukturierung der Linie 508. Hinzu kommt die Anregung der Stadt Sankt Augustin, die unzulängliche Abstimmung mit dem Fahrtenangebot der Linie 540 auf dem Streckenabschnitt Menden – Birlinghoven durch einen Linientausch zu verbessern. Wenngleich dieser Anregung nicht gefolgt wird (weil so die wichtige Verbindung Menden – Troisdorf Bf verlorenginge bzw. nur durch unattraktive Schleifenfahrten in Menden herzustellen wäre), so ist es doch angeraten, das gesamte Gefüge der Linien 503, 505, 506, 507, und 508 einer Detailuntersuchung zu

unterziehen. In einem vorweg genommenen ersten Schritt wird jedoch empfohlen, die Linie 508 zukünftig an der Haltestelle Sankt Augustin-Markt enden zu lassen. Der so nicht mehr befahrene Streckenabschnitt bis nach Dambroich wird durch die Linie 535 bedient (siehe dort). Das Leistungsangebot auf dem Abschnitt Wahn / Sieglar – Sankt Augustin bleibt bis zu der empfohlenen Detailuntersuchung der genannten Linien unverändert, und zwar sowohl das Betriebszeitfenster als auch die Vertaktung / Bedienungshäufigkeit betreffend.

### **Linie 512**

Zur besseren Erschließung des Königswinterer Stadtteils Thomasberg wird empfohlen, die Schleife über Rosenaustr. / Dollendorfer Str. zu fahren. Die Linie wird mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Grundtakt durchgängig mit Bussen bedient. Das abendliche Fahrtenangebot der auf demselben Linienweg verkehrenden Linie 534 (siehe dort) geht darin auf. Zur Kompensation des Fahrtenangebotes einer umgelegten Linie 535 (siehe dort) ist auf der Teilstrecke zwischen Siegburg und Niederpleis eine Taktverdichtung vorgesehen, mo – fr auf 20 Min. und sa auf 30 Min.

### **Linien 513 / 514**

Die heute ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung abgestimmte Fahrtenangebot der Linien 513 / 514 entfällt zukünftig in Gänze und geht in die neue, stadtteilverbindende Linie 517 auf (siehe dort). Damit geht einher, dass Schüler aus dem Bereich Mülldorf mit dem Fahrziel Schulzentrum einen Fußweg zur Haltestelle Meindorfer Str. von ca. 300 Meter zurücklegen müssen, ein „Nachteil“, der angesichts des verkehrssicheren Fußweges (ausschließlich Wohnstraßen) für zumutbar erachtet wird.

### **Linie 516**

Seit April 2009 verkehrt die neue Linie 516 im Probebetrieb zwischen Hangelar und Schloss Birlinghoven im 30 -Min.-Takt, allerdings ausschließlich mo – fr mit einer Bedienungspause zwischen 11 und 16 Uhr. Die Nachfrage rechtfertigt eine Überführung in den Regelbetrieb, allerdings bei gleichzeitiger Aufgabe der Parallelbedienung auf dem Streckenabschnitt Dambroich / Birlinghoven und Hangelar durch die Linie 538. Diese wird zukünftig von Bonn über Vinxel und Birlinghoven (ohne die Bedienung des Schlosses) direkt nach Hennef geführt (siehe dort). Gleichmaßen soll die Linie 516 zukünftig bis nach Ramersdorf verlängert werden, um hier eine Verbindung aus den östlichen Bonner Stadtteilen zur Stadtbahn zu realisieren.

Zunächst soll der Betrieb auf der durchgebundenen Linie 516 mo – fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr und sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr durchgehend im Stundentakt mit Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ ausschließlich mit Bussen realisiert werden.

### **Linie 517**

Zur Verbesserung der Verbindung der Stadtteile untereinander sowie zur Systematisierung sowohl der innerstädtischen Fahrtenangebote als auch der Fahrten von / nach Siegburg mit der Linie 640 wird die Linie 517 neu strukturiert und dabei erheblich aufgewertet. Sie verkehrt von Meindorf über Menden, Gewerbegebiet Einsteinstr., Fachhochschule, Sankt Augustin-Markt, Schulzentrum, Niederberg und Großenbusch nach Hangelar. In der neuen Linie geht das Angebot der bisherigen Linien 513/514, 517/518 und 540 auf.

Bedient wird die Linie mo – fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr, sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr jeweils im Stundentakt. Während mo – fr tagsüber Busse zum Einsatz gelangen, werden die Fahrten in den Schwachverkehrszeiten normalwerktätlich ab ca. 18.30 Uhr, sa bereits ab ca. 15.30 Uhr und so / fe ganztätig mit TaxiBusen angeboten.

### **Linie 529**

Intensive Untersuchungen begründen die Beibehaltung der Linie 529 in ihrer heutigen Form. Eine veränderte Linienführung nach Ramersdorf hätte zur Folge, dass normalwerktätlich mo – fr rd. 240 Fahrgäste zu mindestens zweimaligen Umstiegen gezwungen würden. Lediglich die Verstärkerfahrten in Lastrichtung (Verdichtung zum 15´-Takt in Lastrichtung) werden aufgrund der geringen Nachfrage eingestellt. Der 30-Min.-Takt auch zu den Spitzenzeiten ist kapazitätsmäßig völlig ausreichend. Demgemäß wird der mo - fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr, sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr geltende 60-Min.-Grundtakt temporär zu einem 30-Min.-Takt verdichtet, und zwar mo - fr zwischen ca. 5.30 Uhr und 20.30 Uhr sowie sa zwischen ca. 7.30 Uhr und 15.30. Weitere Fahrtenangebote in den Wochenendnächten - wie von der Stadt Sankt Augustin angeregt -, werden für nicht notwendig erachtet. Hier ist von einer ausreichenden Bedienung durch die Linie N 6 auszugehen.

### **Linie 534**

Das heute an allen Wochentagen nur abends offerierte Fahrtenangebot auf der Linie 534 (zwei Fahrten in Richtung Heisterbacherrott bzw. vier Fahrten in Richtung Siegburg) entfallen bzw. werden Bestandteil der neu strukturierten Linie 512 (siehe dort).

### **Linie 535**

Eine (abgesehen von frühmorgendlich und abendlich gering besetzten Fahrten) insgesamt hinreichende Nachfrage begründet die Aufrechterhaltung eines getakten Grundangebotes, und zwar mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr, sa von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Niederpleis und Siegburg Bf findet allerdings eine Parallelbedienung zur Linie 512 statt, die wegen wechselnder Taktlagen jedoch nicht aufeinander abgestimmt werden können. Insofern richtet die sich die Empfehlung auf eine Änderung des Fahrweges der Linie 535 über Sankt

Augustin-Markt (wohingegen die Linie 512 weiterhin den Abschnitt Niederpleis – Siegburg bedient). So können sowohl der angestrebte Rundum-Anschluss in Oberpleis als auch die Direktverbindung Oberpleis – Sankt Augustin-Markt (Anregung der Stadt Sankt Augustin) hergestellt werden. Notwendige Schülerbeförderungsfahrten zwischen Oberpleis und Niederpleis werden bedarfsweise ergänzt.

### **Linie 538**

Zum Abbau unproduktiver Parallelverkehre soll die Linie 538 zukünftig nicht mehr den Abschnitt zwischen Dambroich / Birlinghoven und Hangelar bedienen, sondern von Hennef über Rauschendorf, Vinxel, Niederholdtdorf und Beuel nach Bonn geführt werden. Der Abschnitt Birlinghoven – Hangelar wird bereits heute und zukünftig verstärkt von der Linie 516 bedient (siehe dort). Der Linienschwenk hat zur Folge, dass einerseits die Haltestelle Schlossstraße in Birlinghoven nicht mehr bedient wird (ca. 300 m Fußweg zur nächsten Haltestelle „Pleystalstr.) und andererseits die Direktverbindung Hennef – Schloss Birlinghoven aufgegeben wird. Hiervon sind normalwerktätlich mo – fr ca. 10 Fahrgäste betroffen, die zukünftig den Umweg über Hangelar (Umstieg 529 / 516) in Kauf nehmen müssen. Ggf. ist mit den Arbeitgebern im Schloss Birlinghoven über eine andere Lösung zu verhandeln. Entsprechend den Mindestbedienungsstandards kommen auf der Linie 538 mo – fr zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr, sa zwischen ca. 7.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt sowie so / fe zwischen ca. 9.30 Uhr und ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt ausschließlich Busse zum Einsatz.

### **Linie 540**

Die Linie 540, die derzeit teilweise unregelmäßig zwischen Bonn, Meindorf, Mendden und Sankt Augustin eingesetzt wird, geht in den Linien 517 und 640 auf.

### **Linie 640**

Derzeit wird der Abschnitt Bonn – Meindorf zusammen mit der Linie 540 im 20-Min.-Takt bedient. Diese „Integration“ der Linie 540 ergibt zwangsläufig auf der Weiterfahrt nach Siegburg einen für die Fahrgäste nur schwer merkbaren 20-/ 40-Min.-Takt. Aus Gründen der Einfachheit und Begreifbarkeit wird die Linie grundsätzlich auf direktem Wege (ohne Gewerbegebiet Einsteinstr.) nach Siegburg geführt. Fahrten zu dem Gewerbegebiet sowie in Richtung Sankt Augustin Markt (und darüber hinaus) werden durch die Linie 517 realisiert (siehe dort).

Über die Mindestbedienungsstandards hinaus verkehrt die Linie 640 mo – fr zwischen ca. 4.30 und ca. 20.30 im 20-Min.-Takt, danach bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt, sa zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 8.30 Uhr sowie zwischen ca. 20.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt, dazwischen im 30-Min.-Takt und schließlich so / fe ganztätig zwischen ca. 6.30 Uhr und ca. 0.30 Uhr (der Nachfrage angemessen) im 60-Min.-Takt.

## 2.10 Konzept Troisdorf

### 2.10.1 Ausgangslage

Der öffentliche Personenverkehr in der Stadt Troisdorf ist geprägt durch eine sehr gute Schienenverkehrsanbindung (S 12, S 13, RB 27, RE 8, RE 9) und ein Konglomerat regionaler und kommunaler Bus-Linien mit alternierenden Fahrwegen, Parallelverkehren und z.T. nur geringen Fahrgastzahlen. Im Einzelnen handelt es sich um die Linien

501 (164) Siegburg – Sieglar – Rheidt – Lülldorf – Zündorf – Wahn,

503 Siegburg – Troisdorf – Spich – Niederkassel – Lülldorf,

505 Spich – Camp Spich (bestellte Leistung der Stadt Troisdorf),

506 Donrath – Lohmar – Altenrath – Troisdorf – Sieglar,

507 Troisdorf (West) – Troisdorf – Kriegsdorf – Spich,

508 Dambroich – Sankt Augustin – Troisdorf – Spich – Sieglar – Wahn,

550 (163) Bonn – Schwarzherrndorf – Niederkassel – Ranzel – Libur – Wahn,

551 Troisdorf – Oberlar – Müllekoven – Bergheim – Graurheindorf – Bonn.

Ergänzend werden flächenerschließende AST-Fahrten angeboten.

### 2.10.2 Besondere Optimierungsziele

Bis auf die bereits zum 13.12.2009 umgesetzten Planungen für die Linien 501, 503 und 550 bedarf das gesamte ÖPNV-Angebot einer die Nutzung fördernde Neustrukturierung mit eindeutigen Linienwegen, stringenten Taktfolgen und anschlussicheren Übergängen vom / zum Schienenverkehr. Aufgrund vielfältiger Linienfunktionen, linienübergreifender Abhängigkeiten und fehlender aktueller Nachfragedaten sind vorab jedoch noch differenziertere Untersuchungen erforderlich. Einen ersten Schritt in diese Richtung ist die RSVG gegangen, indem sie aktuell eine Untersuchung der Schülerströme und -beförderungsstrukturen beauftragt hat. Ziel dabei ist es, Schulzeiten, Linienführungen und Fahrplanangebot so aufeinander abzustimmen, dass ein möglichst wirtschaftliches und gleichsam attraktives Angebot entsteht.

### 2.10.3 Optimierungskonzept

Auf Basis der Ergebnisse der o.g. Untersuchung sowie ggf. weiterer Detailanalysen wird erst im Verlauf der anstehenden NVP-Periode über eine ÖPNV-Optimierung in Troisdorf zu befinden sein. Vor diesem Hintergrund reduziert sich das Optimierungskonzept gegenwärtig auf folgende Empfehlungen:

#### **Linien 501 (164) / 503 / 550 (163)**

Diese Linien wurden bereits im Frühjahr 2009 im Rahmen des Optimierungskonzeptes für den Teilraum Niederkassel neustrukturiert. Die Konzeptrealisierung erfolgte zum 13.12.2009.

## Linie 506

Insgesamt erfährt die Linie 506 eine gute, auf dem Streckenabschnitt Altenrath – Donrath allerdings durchweg geringe Nachfrage. Aufgrund der morgendlichen Grundschülerbeförderung mo – fr auf alternierenden Fahrwegen gestaltet sich das Fahrtenangebot unübersichtlich. Von einer Direktverbindung Lohmar – Troisdorf Bf wird derzeit abgeraten. Sie würde ihr Potenzial im Wesentlichen aus den Linien 556 und 557 speisen und somit die Wirtschaftlichkeit insgesamt deutlich verschlechtern. Folglich richtet sich die Empfehlung aktuell auf die Fortschreibung des Status quo. Im Verlauf der NVP-Periode ist jedoch eine Detailanalyse der Linien 503, 505, 506, 507 und 508 angeraten, deren Ergebnisse Korrekturen begründen können.

## Linie 507

Die Linie 507 befährt mo – sa zwischen Kriegsdorf und Spich denselben Weg wie die Linie 508. Bis auf wenige Ausnahmen werden die Fahrten entsprechend gering nachgefragt. Zumeist liegen die Fahrgastzahlen kleiner neun, oft gar kleiner fünf Personen. Zudem wird die Siedlungslage Bieberweg in Sieglar nur in einer Fahrtrichtung bedient. Und die Haltestellen im Linienvverlauf durch die westlichen Stadtteile sind (aufgrund der Wendezeiten an der Haltestelle AGGUA-Bad) de facto nur in einer Richtung praktikabel nutzbar. Da eine Optimierung der Linie 507 sinnvoll nur im Gefüge der Linien 503, 505, 506, und 508 zu betrachten ist, richtet sich die Optimierungsempfehlung zunächst auf die Beibehaltung des Status quo, im weiteren Verlauf der NVP-Periode jedoch auf eine grundlegende Untersuchung des gesamten genannten Liniengefüges.

## Linie 508

Die räumlich unterschiedlichen Nachfragestrukturen (sie sind zwischen Spich und Sieglar relativ gut, zwischen Sankt Augustin-Markt und Dambroich dagegen relativ gering), variierende (dadurch unverständliche) Liniennetze, die partiellen Parallelverkehre mit den Linien 503 (Troisdorf – Spich) und 507 (Kriegsdorf – Sieglar) sowie die nur unregelmäßige Bedienung des Verknüpfungspunktes ZOB Spich begründen eine generelle Neustrukturierung der Linie 508. Hinzu kommt die Anregung der Stadt Sankt Augustin, die unzulängliche Abstimmung mit dem Fahrtenangebot der Linie 540 auf dem Streckenabschnitt Menden – Birlinghoven durch einen Linientausch zu verbessern. Wenngleich dieser Anregung nicht gefolgt wird (weil so die wichtige Verbindung Menden – Troisdorf Bf verlorengehe bzw. nur durch unattraktive Schleifenfahrten in Menden herzustellen wäre), so ist es doch angeraten, das gesamte Gefüge der Linien 503, 505, 506, 507, und 508 einer Detailuntersuchung zu unterziehen. In einem vorweg genommenen ersten Schritt wird jedoch empfohlen, die Linie 508 zukünftig an der Haltestelle Sankt Augustin-Markt enden zu lassen. Der so nicht mehr befahrene Streckenabschnitt bis nach Dambroich wird durch die Linie 535 bedient (siehe dort). Das Leistungsangebot auf dem Abschnitt Wahn / Sieglar – Sankt Augustin bleibt bis zu der empfohlenen Detailuntersuchung der genannten Linien unverändert, und zwar sowohl das Betriebszeitfenster als auch die Vertaktung / Bedienungshäufigkeit betreffend.

## Linie 551

Die derzeit nur mo – sa verkehrende Linie 551 weist eine insgesamt gute Nachfrage aus. Insbesondere abends bestehen einige Taktlücken. Folgt man einer Anregung der Stadt Bonn, so würde die Linie zukünftig nicht mehr über die Nordbrücke, sondern über die L 16 nach Bonn-Zentrum führen, weil der bisher durchfahrene Bonner Stadtteil Schwarzrheindorf durch Bonner Stadtlinien bedient wird. Für Fahrgäste aus Troisdorf würde dies Fahrzeitvorteile von ca. acht Minuten und eine Direktverbindung nach Beuel mit sich bringen, zugleich würde aber die direkte Erreichbarkeit des Bonner Nordens entfallen. Empfohlen wird die Durchführung einer Detailuntersuchung anhand aktuell zu erhebender Fahrgastzahlen im Verlauf der anstehenden NVP-Periode. In deren Ergebnis wäre dann auch über die Einrichtung von Fahrtenangeboten an Sonn-/ Feiertagen auf der Linie 551 zu entscheiden. Die entsprechenden Fahrten der Linie 507 zwischen Troisdorf und Rotter See wären dabei integrierbar. Sofern die Vorteile überwiegen, sollte der Bonner Anregung entsprochen werden. Fahrten zur Schülerbeförderung würden dann auf jeden Fall weiterhin über die Nordbrücke geführt.

Unbesehen wird aktuell die Streichung der nachmittäglichen Taktverdichter bzw. die Verwendung der entsprechenden Bus-Betriebsleistungen zur Verbesserung der abendlichen Fahrtenangebote und der Einführung eines Sonntagsverkehrs empfohlen.

## 2.11 Konzept Windeck

### 2.11.1 Ausgangslage

In der Gemeinde Windeck konstituiert sich das ÖPNV-Angebot durch drei Regionallinien in den / aus dem benachbarten Oberbergischen Kreis Richtung Waldbröl sowie zwei Verbindungslinien von / nach Eitorf (Hennef). Im Einzelnen handelt es sich um die Linien:

- 342 Rosbach – Schladern - Walbröl,
- 343 Leuscheid – Rosbach - Waldbröl,
- 344 Rosbach – Kohlberg – Holpe - Waldbröl,
- 571 Leuscheid – Herchen - Eitorf,
- 579 Rosbach – Schladern – Herchen – Eitorf - Hennef,

Die sporadischen und unsystematischen Bus-Fahrten werden – bis auf vier Fahrten der Linie 571 – nur mo – fr bzw. mo – sa offeriert. Sowohl das Angebot als auch die Nachfrage lassen auf eine primäre, wenn nicht gar ausschließliche, Orientierung an den Belangen der Schülerbeförderung schließen. Auf den 300er Linien werden sa sowie so / fe jedoch bereits TaxiBusse in stringenter Taktfolge eingesetzt. Ergänzend werden flächenerschließende Fahrten im AST-Verkehr angeboten. Wesentliches Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs in Windeck ist die von der S 12 und dem RE 9 befahrene Schienentrasse entlang der Sieg.

### **2.11.2 Besondere Optimierungsziele**

Als besondere Optimierungsziele sind zu nennen:

- Die Vervollständigung stringenter Betriebszeitfenster und Taktfolgen auf den genannten 300er Linien sowie
- eine wirtschaftliche Neustrukturierung der Linien 571 und 579.

Die Linien 563 und 599 bleiben unverändert.

### **2.11.3 Optimierungskonzept**

#### **Linie 342**

Die Linie 342 dient im Wesentlichen der Anbindung Waldbröls an das attraktive Schienenangebot in Rosbach. Wegen der bereits weitgehend realisierten TaxiBus-Angebote wird eine Vervollständigung der Betriebszeitfenster und Taktfolgen im Rahmen des bestehenden Leistungsvolumens empfohlen.

#### **Linie 343**

Auch auf der Linie 343 wurden (auf dem Streckenabschnitt Kohlberg – Rosbach) die zuvor unzureichenden Fahrtenangebote bereits weitgehend den hier zugrunde gelegten Mindestbedienungsstandards angepasst. Folglich richtet sich die Optimierungsempfehlung wiederum „nur“ auf eine Vervollständigung der Betriebszeitfenster und Taktfolgen (insbesondere auf dem Streckenabschnitt Rosbach – Leuscheid). Abgesehen von den zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen ist ansonsten die Betriebsform TaxiBus nachfrageadäquat einzusetzen.

#### **Linie 344**

Analog zu den beiden vorgenannten Linien wurde die Linie 344 (Streckenabschnitt Kohlberg – Rosbach) bereits nahe den vorliegenden Mindestbedienungsstandards optimiert. Konsequenterweise wird auch hier lediglich die Vervollständigung der Betriebszeitfenster und Taktfolgen empfohlen. Wiederum gilt die Aufrechterhaltung des zur Schülerbeförderung Fahrtenangebotes mit Bussen.

#### **Linie 571**

Die Linie 571 ist vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung abgestimmt. Sie befährt heute zwei unterschiedliche Abschnitte (Eitorf - Rodder sowie Eitorf - Leuscheid), auf dem über Herchen nach Leuscheid parallel zur Linie 579 sowie zur S-Bahn.

Konzeptionell ist vorgesehen, die Linie 571 zugunsten eindeutiger und begreifbarer Fahrwege in zwei Linien zu unterteilen, arbeitstechnisch hier zunächst mit 571a und 571b bezeichnet. Die Linie 571a befährt die Strecke Eitdorf Bf - Bitze - Alzenbach - Rodder und die Linie 571b die Strecke Herchen - Leuscheid. So wird die Parallelbedienung zur Linie 579 sowie zur S-Bahn auf dem Streckenabschnitt Eitorf - Herchen aufgehoben und die entsprechenden Bus-Betriebsleistungen eingespart (siehe dort).

Das Fahrtenangebot wird gemäß der Mindestbedienungsstandards offeriert, allein die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen, ansonsten mit Taxi-Bussen.

### **Linie 579**

Auf dem sehr langen - parallel zur S-Bahn verlaufenden (aber anderen Erschließungsaufgaben gewidmeten) - Fahrweg der Linie 579 ist die Nachfrage auf den einzelnen Teilstrecken völlig unterschiedlich. Sowohl das mit Lücken versehene Fahrplanangebot (das im Übrigen nur mo - sa offeriert wird) als auch die Nachfragestrukturen lassen darauf schließen, dass die Fahrten nahezu ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet sind. Bis auf diese "Schüler"-Fahrten liegen die Besetzungsgrade zumeist unter neun, insbesondere mo - fr abends sowie sa zumeist sogar unter fünf Fahrgästen. Räumlich gilt diese Feststellung besonders für die Streckenabschnitte Hennef - Eitorf und Schladern - Rosbach. Zudem steht zu erwarten, dass der geplante S-Bahn-Haltepunkt Hennef-Ost weitere Nachfrage von der Linie 579 abzieht.

Dementsprechend richtet sich das Optimierungskonzept auf eine Teilung der Linie in einen Abschnitt Hennef - Eitorf (Linie 579a) sowie einen Abschnitt Eitorf - Schladern (Linie 579b). Die Linie 579a wird bis zur Errichtung des S-Bahn-Haltepunktes Hennef-Ost im Status quo belassen. In systematischer Abstimmung auf den neuen S-Bahn-Haltepunkt ist das Fahrtenangebot neu zu strukturieren. Dagegen wird das Fahrtenangebot auf der Linie 579b gemäß den Mindestbedienungsstandards offeriert, d.h. gegenüber dem Status quo deutlich aufgewertet. Das bisher auf der Linie 571 zwischen Eitorf und Herchen parallel betriebene Fahrtenangebot wird aufgehoben bzw. Bestandteil der neuen Linie 579. Der Abschnitt Schladern – Rosbach wird mangels Fahrgastnachfrage und aufgrund seiner Parallelbedienung zur S-Bahn aufgegeben.

### 3 Betriebsleistungsvolumina /-kosten

Aus der folgenden Tabelle ist zu ersehen, wie sich die Mehr-/ Minderleistungen gegenüber dem Status quo in den einzelnen Kommunen darstellen:

Kommune	Bus-Betriebsleistungen		TaxiBus-Betriebsleistungen	
	gemäß NVP-Konzept	+/- gegenüber Status quo	gemäß NVP-Konzept	erwartbarer Realwert
Bad Honnef	359.000	+ 3.000	-	-
Eitorf	204.000	- 7.000	147.000	71.000
Hennef	1.269.000	- 34.000	35.000	25.000
Königswinter	1.226.000	+ 45.000	32.000	15.000
Lohmar	605.000	+ 5.000	-	-
Much	265.000	- 15.000	64.000	33.000
Nk.-Seelscheid	288.000	+ 22.000	11.000	6.000
Ruppichteroth	316.000	+ 37.000	-	-
Siegburg	1.038.000	+ 20.000	48.000	16.000
Sankt Augustin	1.080.000	+/- 0	67.000	17.000
Troisdorf	1.036.000	+ 36.000	-	-
Windeck	259.000	+ 37.000	* 381.000	* 132.000
Summe	7.945.000	+ 149.000	785.000	315.000

\* davon 50.000 bzw. 15.000 km bereits realisiert

Tab.: Betriebsleistung und deren Veränderungen nach Kommunen

Aus der Darstellung der laut NVP-Konzept angebotenen TaxiBus-Betriebsleistungen wird zudem die erhebliche Angebotsverbesserung gegenüber den Status quo deutlich. Da im TaxiBus-Verkehr von den angebotenen Fahrten nur Teile (und diese nur auf Teilstrecken) in Anspruch genommen werden, weist die letzte Spalte die erwartbaren TaxiBus-Betriebsleistungen aus. Zur Berechnung werden dabei je Linie Erfahrungswerte sowohl für den Anteil der tatsächlich in Anspruch genommenen Fahrten als auch für die durchschnittlichen Fahrtweiten angesetzt. Bewusst werden dabei konservative Annahmen getroffen, die sich üblicherweise erst im Verlauf von drei bis fünf Jahren einstellen. Derselbe Grund bedingt den Verzicht auf die Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen, die aufgrund der tariflichen Integration auch nur ungenau antizipiert werden können.

Eine genaue Aussage hinsichtlich der Auswirkungen auf die Kreisumlage bzw. die ÖPNV-Sonderumlage ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da hier viele Variablen zu berücksichtigen sind. Die zukünftigen Betriebsverluste der Verkehrsunternehmen sind jetzt noch nicht bekannt. Die zukünftige Entwicklung im ÖPNV liegt u. a. von folgenden Fragestellungen ab:

- Wie werden sich die Fahrgastnachfrage und die Fahrgeldeinnahmen in der Zukunft entwickeln?
- Wie schnell schreiten die Restrukturierungsprozesse bei den Verkehrsunternehmen voran und wie wirken sich diese Effekte aus?

- Welche Effekte ergeben sich aus den auf der Grundlage des NVP zu erstellenden Fahrplänen hinsichtlich Umlafoptimierungen im gesamten rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis?
- Welche Entwicklung nehmen die Energiepreise und was sind die Auswirkungen?
- Welche Entwicklung wird die Einnahmeverteilung innerhalb des VRS nehmen?
- Welchen Einfluss haben die demografische Entwicklung und hier insbesondere die zurückgehenden Schülerzahlen?
- Wird die Differenzierung der Schulendzeiten weiter fortschreiten und ergeben sich hieraus weitere Notwendigkeiten für zusätzliche ÖPNV-Angebote?

Grundlage für die folgende Betrachtung ist insofern die theoretische Annahme, dass der Zuschussbedarf je Buswagenkilometer im Rhein-Sieg-Kreis konstant bleibt. Somit wäre dann zu berechnen, wie sich die ÖPNV-Mehrbelastungen bzw. die allgemeine Kreisumlage entsprechend den Buswagenkilometern verändern würde.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Nahverkehrsplanes für den Teilraum rechtsrheinischer Rhein-Sieg-Kreis verursachen bei den Busleistungen Mehrkosten in Höhe von insgesamt ca. 180.000 €, die sowohl über die ÖPNV-Sonderumlage als auch über die allgemeine Kreisumlage zu finanzieren wären. Entsprechend der ÖPNV-Sonderumlage verteilen sich die Kosten wie folgt:

Stadt Bad Honnef	+ 2.000 €
Gemeinde Eitorf	- 5.000 €
Stadt Hennef	- 23.000 €
Stadt Königswinter	+ 30.000 €
Stadt Lohmar	+ 3.500 €
Gemeinde Much	- 10.000 €
Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	+ 15.000 €
Gemeinde Ruppichterath	+ 25.000 €
Stadt Siegburg	+ 13.000 €
Stadt Sankt Augustin	+/- 0 €
Stadt Troisdorf	+ 24.000 €
<u>Gemeinde Windeck</u>	<u>+ 25.000 €</u>
Summe	+ 100.000 €

Die verbleibenden 80.000 € wären über die allgemeine Kreisumlage zu finanzieren.

Hinsichtlich der voraussichtlich in Anspruch genommenen TaxiBus-Leistungen würden für den gesamten rechtsrheinischen Teilraum insgesamt Mehrkosten in Höhe von ca. 400.000 € entstehen. Diese kalkulatorischen Mehrkosten sind gleichermaßen über die ÖPNV-Sonderumlage und die allgemeine Kreisumlage zu finanzieren. Die Sonderumlage beträgt für die:

---

Stadt Bad Honnef	+/-	0 €
Gemeinde Eitorf	+	50.000 €
Stadt Hennef	+	18.000 €
Stadt Königswinter	+	10.000 €
Stadt Lohmar	+/-	0 €
Gemeinde Much	+	24.000 €
Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	+	5.000 €
Gemeinde Ruppichteroth	+/-	0 €
Stadt Siegburg	+	12.000 €
Stadt Sankt Augustin	+	13.000 €
Stadt Troisdorf	+/-	0 €
Gemeinde Windeck	+	88.000 €
Summe	+	200.000 €

Die verbleibenden 180.000 € wären über die allgemeine Kreisumlage zu finanzieren.

Bei dieser Betrachtung bleibt jedoch völlig außen vor, dass durch das modifizierte ÖPNV-Netz auf der anderen Seite zusätzliche Fahrgeldeinnahmen zu erwarten sind, die jedoch nicht ermittelt werden können. Insgesamt werden Fahrgeldzuwächse durch das neue Konzept mit entsprechenden Mehreinnahmen für die Verkehrsunternehmen erwartet.

## **4 Liniennetzgrafiken**

**Stadt Bad Honnef**

**Gemeinde Eitorf**

**Stadt Hennef**

**Stadt Königswinter**

**Stadt Lohmar**

**Raum Neunkirchen-Seelscheid / Much**

**Gemeinde Ruppichteroth**

**Stadt Siegburg**

**Stadt Sankt Augustin**

**Stadt Troisdorf**

**Gemeinde Windeck**

### **Hinweis zu den Linienbezeichnungen**

Die Liniennetzgrafiken sind aus dem Planungsprogramm VISUM erzeugt. Die dort verwendeten Linienbezeichnungen sind Arbeitstitel.