

Erläuterungsbericht Maßnahmenkonzept

Barrierefreier Umbau Bushaltestellen 2020-2024



Projekt-Nr.: 204-s

Bornheim, den 18.03.2019

Ingenieurbüro Leiendecker

Frank Leiendecker

Lucas Biermanski

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	3
1. Ausgangslage	4
2. Kategorisierung der Haltestellen	5
3. Abgrenzung Haltestellen der Kategorie 2	6
3.1 Schulen	6
3.2 Verknüpfung der Verkehrsmittel	7
3.3 Haltestellen außerhalb geschlossener Bebauung	7
4. Ausbau der Haltestellen	7
4.1 Mindeststandards	7
4.2. Weitere Ausstattungen	9
4.3 Beleuchtung	10
5. Ergebnis	10
Anhang	13

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Einwohnerverteilung Meckenheim	5
Tabelle 2 - Kategorisierung der Haltestellen	11
Tabelle 3 - Haltestellen der Kategorie 1	11
Tabelle 4 - Haltestellen der Kategorie 2	11
Tabelle 5 - Haltestellen der Kategorie 3	12
Tabelle 6 - Haltestellen der Kategorie 4	12
Tabelle 7 - Haltestellenübersicht 2019.....	13
Tabelle 8 - Kostenübersicht der auszubauenden Bushaltestellen	16
Tabelle 9 - Kostenaufstellung nach Ausbaujahren	17

1. Ausgangslage

Die Stadt Meckenheim beabsichtigt ihre Bushaltestellen so umzubauen, dass diese den Anforderungen des §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) entsprechen. Ziel ist es dabei nicht nur die Haltestellen barrierefrei umzubauen, sondern auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu gestalten sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Nahmobilität. Insgesamt gibt es im Stadtgebiet Meckenheim 66 Haltestellen die im Jahr 2019 vom Linienverkehr angefahren werden. Davon sind bereits 16 barrierefrei ausgebaut. Zwei Haltestellenstandorte mit jeweils vier Richtungshaltestellen sollen in naher Zukunft gebaut werden. Da für diese bereits schon ein Konzept erstellt wurde (Wachtbergstraße a,b, Sportzentrum a,b), werden diese Haltestellen in diesem Konzept nicht berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Standort Meckenheim Bahnhof nicht berücksichtigt, da dieser in einer separaten Maßnahme gebaut wird. Ebenfalls fällt die Haltestelle Bahnhofstraße a weg, da diese nur vom Schulverkehr angefahren wird – Bahnhofstraße b ist bereits barrierefrei ausgebaut. Daraus folgt, dass 44 Fahrtrichtungshaltestellen in dem Bushaltestellenkonzept berücksichtigt werden. Die Haltestellen teilen sich auf insgesamt 24 Standorte auf, die bis 2024 barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Räumlich teilt sich die Stadt Meckenheim in fünf Ortsteile auf: Meckenheim, Merl, Lüftelberg, Altendorf und Ersdorf. Auf die Stadtteile verteilen sich insgesamt 26.722 Einwohner (Stand 30.06.2018). Davon nutzen, laut Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises (2013), 36% den ÖPNV „nie oder fast nie“, 23% „seltener als monatlich“, 25% „1-3 Tage pro Woche“. Nur 11% nutzen den ÖPNV „1-3 Tage pro Woche“ und 7% „fast täglich“¹. Da im Stadtgebiet in den letzten Jahren schon einige Bushaltestellen barrierefrei umgebaut und mit Wartehallen und Fahrradabstellanlagen versehen wurden, kann eine Erhöhung der Nutzung des ÖPNV, im Vergleich zu den genannten Zahlen, durch eine gesteigerte Attraktivität der Haltestellen, vermutet werden. Festzuhalten ist jedoch, dass nicht mal ein Fünftel der Einwohner den ÖPNV „fast täglich“ oder an „1-3 Tagen pro Woche“ nutzen. Dieser Wert lässt darauf schließen, dass die Nutzung des ÖPNV durchaus erhöht werden kann. Diese Aussage unterstützt auch der Modal Split der Stadt Meckenheim. Nur 6% aller Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Im Vergleich mit anderen Städten im Rhein-Sieg-Kreis ist

¹ Rhein-Sieg-Kreis Nahverkehrsplan 2012 plus 2016, S. 24.

dieser Anteil gering. Den größten Anteil hat der MIV mit insgesamt 62% (16% Mitfahrer, 46% Fahrer). Danach folgen der Fußverkehr mit 25% und der Fahrradverkehr mit 8%².

Tabelle 1 – Einwohnerverteilung Meckenheim

Ortsteil	Einwohner	Anteil
Meckenheim	17.357	64,9
Merl	5.953	22,2
Lüftelberg	1.326	5
Altendorf	1.224	4,6
Ersdorf	884	3,3
Gesamt	26.744	100%

Da es sich bei dem Ausbau der Haltestellen um langfristige Investitionen handelt, muss die prognostizierte Entwicklung der Stadt Meckenheim berücksichtigt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Einwohnerzahl der Stadt Meckenheim seit 2010 kontinuierlich ansteigt³.

2. Kategorisierung der Haltestellen

Der Rhein-Sieg-Kreis schlägt den Gemeinden ein fünfstufiges Kategorisierungssystem der Haltestellen vor:

- **Kategorie 1:** Verknüpfungspunkte gemäß Nahverkehrsplan + Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und sehr hoher Fahrgastnachfrage (Summe der Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung ≥ 100)
- **Kategorie 2:** Haltestellen mit regelmäßigem Angebot (Mo.-Fr. mindestens Stundentakt) und hohem Ausbaubedarf unabhängig von der Fahrgastnachfrage
- **Kategorie 3:** Haltestellen mit regelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung ≥ 50 und < 100)
- **Kategorie 4:** Haltestellen mit unregelmäßigem Angebot und hoher Fahrgastnachfrage (Summe Ein- und Aussteiger pro Tag und Richtung < 50)
- **Kategorie 5:** Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden sollen

Gründe:

- (a) absehbare oder diskutierte Änderungen der Verkehrsführung
- (b) absehbare oder diskutierte Änderungen der Linienführung
- (c) Bedienung der Haltestellen im Wesentlichen mit Taxen

² Rhein-Sieg-Kreis Nahverkehrsplan 2012 plus 2016, S. 25.

³ http://www.meckenheim.de/cms117/stadtportrait_touristik/zahlen_daten_fakten/ (letzter Aufruf 23.02.2019).

Die Kategorisierung des Rhein-Sieg-Kreises erfolgt dabei nicht durchgehend nach der vorhandenen Fahrgastnachfrage, sondern beinhaltet mit der Kategorie 2 ein nichtnachfragebasiertes Kriterium des hohen Ausbaubedarfs.

Dieses Konzept nimmt die vorgeschlagenen Kategorien prinzipiell auf und wendet sie an. Da nur die Bushaltestellen berücksichtigt werden, die auch barrierefrei ausgebaut werden sollen, fällt die Kategorie 5 in diesem Konzept weg. Haltestellen, die in anderen Maßnahmen ausgebaut werden oder ausschließlich dem Schülerverkehr zuzuordnen sind, wurden bereits in Abschnitt 1. Ausgangslage erläutert und können auch der Tabelle 7 entnommen werden.

Die Kategorisierung der Haltestellen erfolgt spiegelungsgleich - sobald eine Fahrtrichtungshaltestelle die Anforderungen einer bestimmten Kategorie erfüllt, wird die gegenüberliegende Fahrtrichtungshaltestelle konsequent der gleichen Kategorie, unabhängig ihrer eigenen Kategorisierung, zugeordnet.

Bei einigen wenigen Haltestellen müssen lediglich nur taktile Elemente ausgetauscht werden, da die bisherigen nicht den Standards entsprechen.

3. Abgrenzung Haltestellen der Kategorie 2

Das entscheidende Kriterium für die Einteilung einer Haltestelle in Kategorie 2 ist der hohe Ausbaubedarf. Die Beurteilungsmaßstäbe, nach welchen der Ausbaubedarf bewertet wird, richten sich nach der vorhandenen sozialen Infrastruktur des Haltestellenumfeldes sowie der bestehenden Verkehrssituation. Trifft mindestens eine der nachfolgenden Kriterien zu, so wird die entsprechende Haltestelle der Kategorie 2 zugeordnet.

3.1 Schulen

Schulen sind besonders wichtige Einrichtungen des Gemeinbedarfes. Des Weiteren können Schüler bis zum 18. Lebensjahr nicht selbstständig als MIV-Lenker am Verkehr teilnehmen, sodass der Schulweg zum Großteil über den ÖPNV zurückgelegt werden muss. Durch diese große Abhängigkeit vom ÖPNV sowie die tägliche, hohe Frequentierung ergibt sich eine hohe Anforderung an die Erreichbarkeit der Haltestellen. Weiterhin führt die Nähe einer Haltestelle zu einer Schule zum einen zu einer besonders hohen Fahrgastnachfrage, zum anderen müssen die Haltestellen den besonderen Sicherheitsanforderungen des Schülerverkehrs gerecht werden⁴. Aus diesen Gründen verfügen Haltestellen in Schulumgebung über einen besonders hohen Ausbaubedarf.

⁴ EAÖ 2013, S. 73.

3.2 Verknüpfung der Verkehrsmittel

Haltestellen, die das Umsteigen in andere Verkehrsmittel ermöglichen, sind Schlüsselstellen des Nahverkehrsnetzes und verfügen ebenfalls über einen hohen Ausbaubedarf. An diesen Haltestellen kann gerade in den Spitzenstunden von einer überdurchschnittlich hohen Verkehrsnachfrage ausgegangen werden. Durch einen Ausbau dieser Haltestellen wird die Attraktivität eines intermodalen Personenverkehrs gesteigert.

3.3 Haltestellen außerhalb geschlossener Bebauung

Ein weiteres Kriterium für Haltestellen mit erhöhtem Ausbaubedarf ist die Lage außerhalb der geschlossenen Bebauung einhergehend mit einer großen Bedeutung des Durchgangsverkehrs auf diesen Straßen. In diesen Situationen können sich durch das hohe Verkehrsaufkommen Gefahrensituationen ergeben, sodass auf einen sicheren Aufenthalt besonders geachtet werden muss.

4. Ausbau der Haltestellen

Die Haltestellen werden grundsätzlich als Haltestellenkaps ausgebaut. Die Vorteile bestehen insbesondere darin, dass der Bus parallel anfahren kann und somit ein spaltarmer, barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Weiterhin sind keine Ein- oder Ausfahrtsstrecken nötig, sodass die Länge auf das Notwendigste reduziert werden kann. Zuletzt vergrößert das Vorziehen der Haltestelle an die Fahrbahn die Warteflächen, sodass die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und eine Trennung der Warte- und Durchgangsfunktion gewährleistet sind⁵. Autofahrer können an Buskaphaltestellen haltende Busse nur schwer überholen, was somit auch zur Verkehrsberuhigung beiträgt. Daher wird durch die Errichtung von Buskaphaltestellen dem ÖPNV eine höhere Bedeutung zugesprochen.

4.1 Mindeststandards

Der Rhein-Sieg-Kreis schlägt folgende Mindeststandards für die Haltestellen vor:

- Erhöhter Bordstein (18cm)
- Leitstreifen zur Orientierung für Sehbehinderte
- Einstiegsfeld zur Markierung der Position für den Einstieg
- Führung der Leitstreifen bis zur nächsten Querungshilfe
- Zugang zur Haltestelle mit einer durchgängigen Durchgangsbreite von min. 1,50m

⁵ EAÖ 2013, S. 65.

Zusätzlich sollte an den Standorten immer geprüft werden, ob eine Querungshilfe vorhanden ist. Der Ausbau einer Querung soll immer im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV gesehen werden. Von einer willkürlichen Planung von Querungshilfen in Haltestellennähe ist abzusehen. Innerhalb dieses Konzepts sollen bestehende Querungshilfen angepasst und mit taktilen Elementen versehen werden. Die zuvor genannten Standards sind bis auf die Mindestbreite grundsätzlich sinnvoll. Nach der EAÖ sollte eine Mindestbreite von 2,5m nicht unterschritten werden, mindestens ist jedoch eine Durchgangsbreite von **1,50m** freizuhalten⁶, diese Anforderung deckt sich mit den vom Rhein-Sieg-Kreis vorgeschlagenen Maßen⁷. Im Sinne einer gerechten Funktionstrennung zwischen dem Durchgangsverkehr und den wartenden Personen sollten, sofern es aus Platzgründen möglich ist, 2,50m als Mindestbreite festgesetzt werden.

Zusätzlich sollten bei ausreichendem Platzangebot Fahrradabstellmöglichkeiten an jeder Haltestelle vorzufinden sein. Diese bieten eine kostengünstige Möglichkeit, die beiden Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV miteinander zu verbinden. Durch die Anbindung können die jeweiligen Vorteile des Radverkehrs und des ÖPNV kombiniert werden. Eine Verlagerung im Modal-Split zugunsten des umweltfreundlichen Nahverkehrs ist in jedem Falle ein Ziel, welches die Stadt Meckenheim durch den Umbau der Haltestellen ebenfalls verfolgen sollte.

Des Weiteren sollte an jeder Haltestelle ein Wartehäuschen vorhanden sein. Hierdurch verbessert sich die Aufenthaltsqualität. Auch die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen, kann dadurch erhöht werden. Sollte es aus Platzgründen nicht möglich sein ein Wartehäuschen zu errichten, so sollten zumindest Wartebänke aufgestellt werden. Bereits vorhandene Wartehäuschen ohne Wartebänke sollten mit Wartebänken ausgestattet werden.

Um die Sauberkeit der Haltestellen zu gewährleisten, sollte mindestens ein Abfalleimer pro Haltestelle vorhanden sein.

⁶ EAÖ 2013, S. 75.

⁷ EAÖ 2013, S. 37; S. 75

4.2. Weitere Ausstattungen

Der Rhein-Sieg-Kreis schlägt weiterhin folgende, über die Mindestausstattung hinausgehende, Ausstattungsmerkmale vor:

➤ **Kategorie 1:**

- Aufstellfläche von mindestens 2,50m
- Akustische Informationen
- Dynamische Abfahrtsanzeiger
- Überdachte Wartefläche ohne Beeinträchtigung der Bewegungsflächen für Fußgänger und Rollstuhlfahrer / Fahrgäste mit Rollator
- Sitzgelegenheiten (ggfs. mit Lehne und Armstützen)
- Ausreichende Beleuchtung
- Zentrale Verknüpfungspunkte sollten wenn möglich mit Toilettenanlagen ausgestattet werden

➤ **Kategorie 2** (bei Nähe zu einer besonderen Einrichtung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen):

- Aufstellfläche von mindestens 2,50m
- Überdachte Warteflächen
- Sitzgelegenheiten
- Ausreichende Beleuchtung

➤ **Kategorie 3:**

- Aufstellfläche von 2,50m
- Überdachte Wartefläche
- Sitzgelegenheiten
- Ausreichende Beleuchtung

Haltestellen der Kategorie 4 erhalten demnach lediglich die Mindestausstattung. Die Haltestellen der Kategorie 5 werden nicht ausgebaut. Zum Teil sind diese Haltestellen bereits ausgebaut oder bei Haltestellen die als Wartepunkte für die Fahrer dienen, ist dies nicht notwendig.

Die Aufstellfläche von mindestens 2,50m Breite soll, wie bereits oben dargelegt, als Mindestausstattung angesehen werden. Auf die Beleuchtung wird in 4.3 näher eingegangen.

Dynamische und akustische Informationsanlagen, wie sie für Haltestellen der Kategorie 1 vorgeschlagen werden, scheinen vor dem Hintergrund der Anschaffungs- und Folgekosten

nur an solchen Haltestellen gerechtfertigt, an denen sich mindestens zwei Verkehrslinien mit jeweils besonders hoher Fahrgastnachfrage kreuzen. Hier können diese Anlagen den Fahrgast mit den notwendigen Informationen zu Umsteigemöglichkeiten und Wartezeiten versorgen.

Dass die Ausstattung der Haltestellen der Kategorie 2 völlig unabhängig von der Fahrgastnachfrage festgelegt werden soll, erscheint als nicht sachgemäß. Die vom Rhein-Sieg-Kreis vorgeschlagene Bedingung, wonach Haltestellen der Kategorie 2 dann eine höhere Ausbauqualität erfahren sollen, wenn sich in der Nähe der Haltestelle eine besondere Einrichtung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen befindet, ist nicht nachvollziehbar. Zwar ist eine solche Bedingung grundsätzlich zu befürworten, allerdings muss diese Bedingung auch konsequent an allen Haltestellen die eine Nähe zu solchen Einrichtungen aufweisen, unabhängig der zugeordneten Kategorie, angewandt werden. Andernfalls erfolgt die Aufwertung der Haltestellen, in deren Nähe sich eine „besondere Einrichtung“ befindet, willkürlich.

4.3 Beleuchtung

Eine gute Beleuchtung trägt zu einer höheren sozialen Kontrolle und einhergehend zu einem größeren Sicherheitsgefühl bei. Dies führt nicht nur zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei, sondern wirkt sich auch positiv auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes aus. Gut beleuchtete Haltestellen werben das Straßenumfeld auf, erhöhen die Erkennbarkeit der Haltestelle sowie der dort wartenden Personen und tragen mithin zu einer größeren Verkehrssicherheit bei.

5. Ergebnis

Aufgrund einer Mindestlänge von Buskaphaltestellen war es notwendig die Standorte einiger Bushaltestellen zu ändern. Neue Standorte wurden in unmittelbarer Nähe für folgende Haltestellen gefunden:

- Gartenstraße b – ca. 50m Richtung Ortsausgang versetzt
- Altendorf Schule a – ca. 70m in Richtung Schule, hinter FGÜ

Mit Hilfe der Kategorien wurde eine Priorisierung der Haltestellen im Stadtgebiet Meckenheim erstellt. Aufgrund der finanziellen Mittel, die der Stadt Meckenheim zur Verfügung stehen, wird der barrierefreie Ausbau 2024 abgeschlossen sein. Das bedeutet, dass sich der Ausbauzeitraum über insgesamt vier Jahre erstreckt. Tabelle 7 dient als Übersicht der auszubauenden und ausgebauten Bushaltestellen, die im Jahr 2019 vom Linien- und Schülerverkehr angefahren werden. Die Kosten der in diesem Maßnahmenprogramm

enthaltenen Bushaltestellen ist der Tabelle 8 zu entnehmen. Tabelle 9 zeigt die Verteilung der Haltestellen nach der Kategorisierung bezüglich der Kosten auf.

Die Kosten für den Umbau der 44 Bushaltestellen in Meckenheim belaufen sich auf ca. 1,5 Mio. €.

Nach Anwendung der dargelegten Kriterien ergibt sich folgende Kategorisierung und Anzahl der Fahrtrichtungshaltestellen:

Tabelle 2 - Kategorisierung der Haltestellen

Anzahl der Fahrtrichtungshaltestellen	Planung
Kategorie 1:	13
Kategorie 2:	5
Kategorie 3:	5
Kategorie 4:	21
Gesamt:	44

Kategorie 1

Tabelle 3 - Haltestellen der Kategorie 1

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
28	a	Lee-Mée-Platz	Meckenheim	750,752,855,858	1
28	b	Lee-Mée-Platz	Bonn	750,752,855,858	1
25	a	Schulzentrum	Meckenheim	752,857,858,N89	1
25	b	Schulzentrum	Industriepark	750,857,858	1
29		Seniorenhaus	einseitig	749,858	1
23	a	Adendorfer Straße	Meckenheim	752,858,N89	1
23	b	Adendorfer Straße	Industriepark	750,858	1
18		Meckenheim Industriepark Bahnhof	einseitig	843,858,859	1
10	a	Zypressenweg	Meckenheim Bf.	750,752,855,858,N89	1
26	a	Grenzstraße	Industriepark	752,855,858	1
26	b	Grenzstraße	Meckenheim/Bonn	855,858,N89	1
24	a	Heerstraße	Meckenheim	750,858	1
24	b	Heerstraße	Industriepark	749,752,858,N89	1

Kategorie 2

Tabelle 4 - Haltestellen der Kategorie 2

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
1	a	Am Kölnkreuz	Meckenheim Bf.	752,858	2
1	b	Am Kölnkreuz	Industriepark	858	2
13	a	Am Hambuch	Meckenheim	750,N89	2
13	b	Am Hambuch	Lüftelberg	859	2
30		Schützenstraße	einseitig	749,750,858	2

Kategorie 3

Tabelle 5 - Haltestellen der Kategorie 3

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
27	a	Nußstraße	Meckenheim	855,858,N89	3
27	b	Nußstraße	Industriepark	752,855,858	3
22	a	Altendorf Schule	Meckenheim	749,N89	3
22	b	Altendorf Schule	Rheinbach	749	3
37		Lüftelberg Ort	einseitig	750,800,,859,N89	3

Kategorie 4

Tabelle 6 - Haltestellen der Kategorie 4

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
11	a	Bundeskriminalamt	Meckenheim Bf.	858,N89	4
11	b	Bundeskriminalamt	Industriepark	858	4
15	a	Kottenforststraße	Meckenheim	800,859	4
15	b	Kottenforststraße	Lüftelberg	800,859	4
34	a	Feldstraße	Meckenheim	859	4
34	b	Feldstraße	Lüftelberg	859	4
14	a	Heidestraße	Meckenheim	859	4
14	b	Heidestraße	Lüftelberg	859	4
33	a	Buschstraße	Meckenheim	750	4
33	b	Buschstraße	Lüftelberg	750	4
20	a	Ersdorf Kirche	Meckenheim	749	4
20	b	Ersdorf Kirche	Rheinbach	749	4
36	a	Gartenstraße	Meckenheim	750	4
36	b	Gartenstraße	Lüftelberg	750,N89	4
35	a	Sängerhof	Industriepark	843,N89	4
35	b	Sängerhof	Bonn	843	4
12	a	Giermaarstraße	Bonn	750,855,857	4
12	b	Giermaarstraße	Meckenheim	855,857,N89	4
21	a	Ersdorf Mitte	Meckenheim	749,N89	4
21	b	Ersdorf Mitte	Rheinbach	749	4
13	c	Am Hambuch	Lüftelberg	750,858	4

Anhang

Tabelle 7 – Haltestellenübersicht 2019

Hst. Nr.	Haltestelle	Ortsteil	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie	Ausbaujahr	Busbucht/Fahrbahnrand im Bestand
1a	Am Kölnkreuz	Meckenheim	Meckenheim Bf.	752, 858	2	2021	Bucht
1b	Am Kölnkreuz	Meckenheim	Industriepark	858	2	2021	Bucht
2a	Neuer Markt	Meckenheim	Meckenheim Bf.	752, 857, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
2b	Neuer Markt	Meckenheim	Industriepark	750, 857, 858	-	ausgebaut	Straßenrand
3a	Breslauer Straße	Meckenheim	Meckenheim	749, 750, 752, 857, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
3b	Breslauer Straße	Meckenheim	Industriepark	749, 750, 752, 857, 858	-	ausgebaut	Straßenrand
4a	Rathaus	Meckenheim	Meckenheim	752, 855, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
4b	Rathaus	Meckenheim	Industriepark	752, 855, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
5	Wormersdorfer Straße	Meckenheim	einseitig, Industriepark	749, 858	-	ausgebaut	Bucht
6a	Wachtbergstraße	Meckenheim	Meckenheim	752, 855, 858, N89	(3)	2019	Straßenrand
6b	Wachtbergstraße	Meckenheim	Industriepark	855, 858	(3)	2019	Straßenrand
8	Merl Schleife	Merl	einseitig	752, 855, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
10a	Zypressenweg	Merl	Meckenheim Bf.	750, 752, 855, 858, N89	1	2020	Straßenrand
10b	Zypressenweg	Merl	Industriepark	750, 752, 855, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
11a	Bundeskriminalamt	Merl	Meckenheim Bf.	858, N89	4	2023	Bucht
11b	Bundeskriminalamt	Merl	Industriepark	858	4	2023	Bucht
12a	Giermaarstraße	Meckenheim	Bonn	750, 855, 857	4	2024	Bucht
12b	Giermaarstraße	Meckenheim	Meckenheim	855, 857, N89	4	2024	Bucht
13a	Am Hambuch	Meckenheim	Meckenheim	750, N89	2	2021	Bucht
13b	Am Hambuch	Meckenheim	Lüftelberg	750, 858,	2	2021	Bucht
13c	Am Hambuch	Meckenheim	Lüftelberg	859	4	2022	Straßenrand
14a	Heidestraße	Lüftelberg	Meckenheim	859	4	2023	Straßenrand

14b	Heidestraße	Lüftelberg	Lüftelberg	859	4	2023	Bucht
15a	Kottenforststraße	Lüftelberg	Meckenheim	800, 859	4	2023	Straßenrand
15b	Kottenforststraße	Lüftelberg	Lüftelberg	800, 859	4	2023	Straßenrand
16a	Godesberger Straße	Merl	Meckenheim Le-Mée-Platz	752, 855, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
16b	Godesberger Straße	Merl	Industriepark	855, 858	-	ausgebaut	Straßenrand
17a	Altendorf Gärtnerei	Altendorf	-	-	-	ausgebaut	Straßenrand
17b	Altendorf Gärtnerei	Altendorf	-	-	-	ausgebaut	Straßenrand
18	Meckenheim Industriepark Bf.	Meckenheim	einseitig	843, 858, 859	1	2020	Straßenrand
19a	Sportzentrum	Meckenheim	Meckenheim	752, 855, 858, N89	(2)	2019	Bucht
19b	Sportzentrum	Meckenheim	Industriepark	855, 858	(2)	2019	Bucht
20a	Ersdorf Kirche	Ersdorf	Meckenheim	749	4	2022	Straßenrand
20b	Ersdorf Kirche	Ersdorf	Rheinbach	749	4	2022	Bucht
21a	Ersdorf Mitte	Ersdorf	Meckenheim	749, N89	4	2022	Straßenrand
21b	Ersdorf Mitte	Ersdorf	Rheinbach	749	4	2022	Bucht
22a	Altendorf Schule	Altendorf	Meckenheim	749, N89	3	2022	Bucht
22b	Altendorf Schule	Altendorf	Rheinbach	749	3	2022	Straßenrand
23a	Adendorfer Straße	Meckenheim	Meckenheim Bf.	752, 858 N89	1	2021	Bucht
23b	Adendorfer Straße	Meckenheim	Industriepark	750, 858	1	2021	Straßenrand
24a	Heerstraße	Meckenheim	Meckenheim	750, 858	1	2020	Bucht
24b	Heerstraße	Meckenheim	Industriepark	749, 752, 858, N89	1	2020	Bucht
25a	Schulzentrum	Meckenheim	Meckenheim	752, 857, 858, N89	1	2020	Bucht
25b	Schulzentrum	Meckenheim	Industriepark	750, 857, 858	1	2020	Bucht
26a	Grenzstraße	Merl	Industriepark	752, 855, 858	1	2020	Straßenrand
26b	Grenzstraße	Merl	Meckenheim, Bonn	855, 858, N89	1	2020	Straßenrand
27a	Nußstraße	Merl	Meckenheim	855, 858, N89	3	2022	Straßenrand
27b	Nußstraße	Merl	Industriepark	752, 855, 858	3	2022	Straßenrand
28	Le-Mée Platz	Meckenheim	Meckenheim, Bonn	750, 752, 855, 858	1	2020	Hst.-Insel
29	Seniorenhaus	Meckenheim	einseitig, Industriepark	749, 858	1	2020	Bucht
30	Schützenstraße	Meckenheim	einseitig	749,750, 858,	2	2021	Straßenrand

31	Bahnhof Meckenheim	Meckenheim	einseitig	749, 752, 855, 857, 858	(1)	separate Umbaumaßnahme	Bucht
32a	Bahnhofstraße	Meckenheim	Meckenheim	752, N89	-	ausgebaut	Bucht
32b	Bahnhofstraße	Meckenheim	Rheinbach	752	(2)	Nur Schulverkehr	Bucht
33a	Buschstraße	Meckenheim	Meckenheim	750	4	2024	Bucht
33b	Buschstraße	Meckenheim	Lüftelberg	750	4	2024	Bucht
34a	Feldstraße	Meckenheim	Meckenheim	859	4	2023	Bucht
34b	Feldstraße	Meckenheim	Lüftelberg	859	4	2023	Bucht
35a	Sängerhof	Merl	Industriepark	843, N89	4	2024	Bucht
35b	Sängerhof	Merl	Bonn	843	4	2024	Bucht
36a	Gartenstraße	Lüftelberg	Meckenheim	750	4	2024	Bucht
36b	Gartenstraße	Lüftelberg	Lüftelberg	750, N89	4	2024	Bucht
37	Lüftelberg Ort	Lüftelberg	einseitig	750, 800, 859, N89	3	2022	Straßenrand
38	Kirche	Meckenheim	einseitig	749, 752, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand
39	Hauptstraße	Meckenheim	einseitig, Meckenheim	749, 752, 858, N89	-	ausgebaut	Straßenrand

Tabelle 8 – Kostenübersicht der auszubauenden Bushaltestellen (Brutto-Baukosten)

Lfd. Nr.	Nr.	Haltestelle	Geschätzte Kosten
1	1a	Am Kölnkreuz	48.624,29
2	1b	Am Kölnkreuz	44.313,39
3	10a	Zypressenweg	38.551,45
4	11a	Bundeskriminalamt	39.677,87
5	11b	Bundeskriminalamt	39.426,72
6	12a	Giermaarstraße	31.477,40
7	12b	Giermaarstraße	30.841,41
8	13a	Am Hambuch	42.680,42
9	13b	Am Hambuch	39.208,06
10	13c	Am Hambuch	28.250,57
11	14a	Heidestraße	33.469,11
12	14b	Heidestraße	27.099,47
13	15a	Kottenforststraße	13.080,39
14	15b	Kottenforststraße	13.077,27
15	18	Meckenheim Industriepark Bf.	9.539,93
16	20a	Ersdorf Kirche	25.785,31
17	20b	Ersdorf Kirche	38.718,26
18	21a	Ersdorf Mitte	10.209,29
19	21b	Ersdorf Mitte	44.540,93
20	22a	Altendorf Schule	53.140,61
21	22b	Altendorf Schule	28.469,86
22	23a	Adendorfer Straße	25.832,16
23	23b	Adendorfer Straße	36.367,95
24	24a	Heerstraße	38.004,79
25	24b	Heerstraße	38.911,30
26	25a	Schulzentrum	42.305,17
27	25b	Schulzentrum	39.771,59
28	26a	Grenzstraße	30.923,88
29	26b	Grenzstraße	23.918,55
30	27a	Nußstraße	37.509,37
31	27b	Nußstraße	28.852,83
32	28a	Le-Mée Platz	4.329,52
33	28b	Le-Mée Platz	4.329,52
34	29	Seniorenhaus	39.374,24
35	30	Schützenstraße	30.548,40
36	33a	Buschstraße	31.282,48
37	33b	Buschstraße	40.338,86
38	34a	Feldstraße	40.739,95
39	34b	Feldstraße	39.919,65
40	35a	Sängerhof	38.008,29
41	35b	Sängerhof	47.862,10
42	36a	Gartenstraße	40.381,34
43	36b	Gartenstraße	29.707,49
44	37	Lüftelberg Ort	38.910,68
Gesamt			1.448.312,12

Tabelle 9 - Kostenaufstellung nach Ausbaumjahren (Brutto-Baukosten)

Ausbaujahr	Kategorie	Ort	Haltestelle	Gesamtausgaben
	1	Meckenheim	Industriepark Bf. 18	9.539,93
	1	Meckenheim	Le-Meé-Platz 28a	4.329,52
	1	Meckenheim	Le-Meé-Platz 28b	4.329,52
	1	Merl	Zypressenweg 10a	38.551,45
	1	Merl	Grenzstraße 26a	30.923,88
	1	Merl	Grenzstraße 26b	23.918,55
	1	Meckenheim	Heerstraße 24a	38.004,79
	1	Meckenheim	Heerstraße 24b	38.911,30
	1	Meckenheim	Schulzentrum 25a	42.305,17
	1	Meckenheim	Schulzentrum 25b	39.771,59
	1	Meckenheim	Seniorenhaus 29	39.374,24
2020				309.959,94
	1	Meckenheim	Adendorfer Straße 23a	25.832,16
	1	Meckenheim	Adendorfer Straße 23b	36.367,95
	2	Meckenheim	Am Kölnkreuz 1a	48.624,29
	2	Meckenheim	Am Kölnkreuz 1b	44.313,39
	2	Meckenheim	Am Hambuch 13a	42.680,42
	2	Meckenheim	Am Hambuch 13b	39.208,06
	2	Meckenheim	Schützenstraße 30	30.548,40
	3	Lüftelberg	Lüftelberg Ort 37	38.910,68
2021				306.485,35
	3	Merl	Nußstraße 27a	37.509,37
	3	Merl	Nußstraße 27b	28.852,83
	3	Altendorf	Altendorf Schule 22a	53.140,61
	3	Altendorf	Altendorf Schule 22b	28.469,86
	4	Ersdorf	Ersdorf Kirche 20a	25.785,31
	4	Ersdorf	Ersdorf Kirche 20b	38.718,26
	4	Ersdorf	Ersdorf Mitte 21a	10.209,29
	4	Ersdorf	Ersdorf Mitte 21b	44.540,93
	4	Meckenheim	Am Hambuch 13c	28.250,57
2022				295.477,03
	4	Merl	Bundeskriminalamt 11a	39.677,87
	4	Merl	Bundeskriminalamt 11b	39.426,72
	4	Lüftelberg	Kottenforststraße 15a	13.080,39
	4	Lüftelberg	Kottenforststraße 15b	13.077,27
	4	Meckenheim	Feldstraße 34a	40.739,95
	4	Meckenheim	Feldstraße 34b	39.919,65
	4	Meckenheim	Heidestraße 14a	33.469,11
	4	Meckenheim	Heidestraße 14b	27.099,47
2023				246.490,43
	4	Meckenheim	Buschstraße 33a	31.282,48
	4	Meckenheim	Buschstraße 33b	40.338,86
	4	Meckenheim	Giermaarstraße 12a	31.477,40
	4	Meckenheim	Giermaarstraße 12b	30.841,41
	4	Lüftelberg	Gartenstraße 36a	40.381,34
	4	Lüftelberg	Gartenstraße 36b	29.707,49
	4	Merl	Sängerhof 35a	38.008,29
	4	Merl	Sängerhof 35b	47.862,10
2024				289.899,37
Gesamt			(Bruttobaukosten)	1.448.312,12