

Beschlussvorlage

für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschuss	11.03.2009	Entscheidung

Tagesordnungs- Punkt	Nahverkehrsplan für den Rhein-Sieg-Kreis, 2. Fortschreibung hier: Teilräumliche Fortschreibung des Nahverkehrsplanes - Bericht des Gutachters - Bericht der Verwaltung
-------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschließt die Verwaltung zu beauftragen, den Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) für das linksrheinische Kreisgebiet sowie für den Teilbereich „Niederkassel“ mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen, den Verkehrsunternehmen zur Stellungnahme vorzulegen und das Benehmen mit den Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises herzustellen.

Vorbemerkungen:

Im Rahmen der Erarbeitung der 2. Fortschreibung des NVP hat der PVA am 14.2.08 Änderungen zu den grenzüberschreitenden Regionalbuslinien von und nach Bonn (Stufe 1) beschlossen. Die Maßnahmen wurden von den Verkehrsunternehmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 umgesetzt.

Parallel hierzu hat der Gutachter an der 2. Fortschreibung des NVP weitergearbeitet und in der Sitzung am 27.05.08 seine Einschätzung zu vier Szenarien

- Rationalisierung
- Kompensation
- Optimierung
- Moderater Ausbau

vorgelegt.

Der Ausschuss hat die Verwaltung beauftragt, auf der Basis des Szenarios „Optimierung“ den Entwurf des NVP zu erarbeiten. Der bereits im Vorfeld erteilte Auftrag, die ÖPNV-Beziehungen von/nach Bonn in Abstimmung mit der Stadt Bonn mit Priorität zu bearbeiten wurden gleichzeitig

vorangetrieben, damit ein Großteil der Maßnahmen der so genannten „Stufe 2“ zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 realisiert werden können.

Erläuterungen:

Ausgehend von den Hinweisen und Anregungen aus den Städten und Gemeinden sowie Hinweisen der Verkehrsunternehmen und den Daten aus der VRS-Erhebung 2004 erfolgte eine konsequente Neustrukturierung bzw. Optimierung der Angebotsstruktur. Auf der Grundlage des seit dem 1. NVP erfolgten Planungsansatzes der „Differenzierten Bedienung“ bilden selbstverständlich die Bahn- und Buslinien weiterhin das Grundgerüst für den ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis. Neben den bewährten Anruf-Sammeltaxen sollen nun weitere nachfragegesteuerte Bedienungsformen (TaxiBus, Linientaxi usw.) eingeführt werden.

Einzelheiten zum NVP-Entwurf für das linksrheinische Kreisgebiet sind im Anhang 1 (3. NVP für den Rhein-Sieg-Kreis, Teil 1, „Linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis“, Kurzfassung, Entwurf) und Anhang 2 (ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, tabellarisch) dargestellt.

Im Anhang 3 (ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, erweiterte Tabelle einschließlich Anregungen/Prüfaufträge und Bewertungen sowie Empfehlungsbegründungen) erfolgt die gutachterliche Bewertung der Anregungen und Hinweise aus den Städten und Gemeinden.

Im Anhang 4 (ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, Liniengrafik) sind die konzipierten Linienwege dargestellt.

Im Anhang 5 sind die Grundzüge des ÖPNV-Angebotes für den Raum Niederkassel dargestellt.

Die Arbeit des Gutachters wurde kontinuierlich von den Verkehrsunternehmen und der Verwaltung begleitet. In Bezug auf das **linksrheinische** Kreisgebiet bestand hinsichtlich der grundsätzlichen Aussagen des Gutachters ein breiter Konsens. Auch in den von der Verwaltung mit Vertretern der Kommunen geführten Gespräche ergaben ein grundsätzlich positives Bild, jedoch mit dem Hinweis auf die noch notwendige politische Beratung. Seitens des Rhein-Sieg-Kreises wurde vorgetragen, das Verfahren bis zur Sommerpause abzuschließen, so dass dann die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit haben, die notwendigen Änderungen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 in die Fahrpläne einzuarbeiten.

Im **rechtsrheinischen** Kreisgebiet ergab sich dagegen ein anderes Bild. In der Diskussion mit den Verkehrsunternehmen wurde deutlich, dass hier in Teilbereichen noch gezielt Nacherhebungen von Fahrgastzahlen notwendig sind. Diese wurden im Oktober/November 2009 durchgeführt.

Als Ausnahme kristallisierte sich der Raum Niederkassel heraus. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Optimierungen der Buslinien in diesem Raum wurden sowohl mit der Verkehrsunternehmen (SWBV, KVB und RSVG) als auch mit den betroffenen Kommunen (Stadt Köln, Stadt Bonn, Stadt Niederkassel, Stadt Troisdorf und Stadt Siegburg) vorab erörtert. Alle am Abstimmungsprozess Beteiligten sind der Auffassung, dass die vorliegende Neukonzeption zu einer deutlichen Verbesserung der ÖPNV-Versorgung in diesem Raum führen wird.

Weiteres Verfahren:

Da sich bei der Bearbeitung für die einzelnen Bereiche sehr unterschiedliche Planungsstände ergeben haben, schlägt die Verwaltung eine stufenweise Umsetzung des Nahverkehrsplanes vor. Das hat den Vorteil, dass Verbesserungen in Teilbereichen für die Bürger frühzeitig wirksam werden können und nicht durch noch notwendigen weiteren Untersuchungs- und Diskussionsbedarf in anderen Bereichen zurückgestellt werden müssen.

Um den sehr engen Zeitplan einhalten zu können, wird die Verwaltung den linksrheinischen Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises das vorliegende Material vorab zur Verfügung stellen und um eine Stellungnahme bitten. Wie schon in den beiden bisherigen NVP-Verfahren wird die Verwaltung in den jeweiligen Ausschüssen der Kommunen den NVP-Entwurf erläutern.

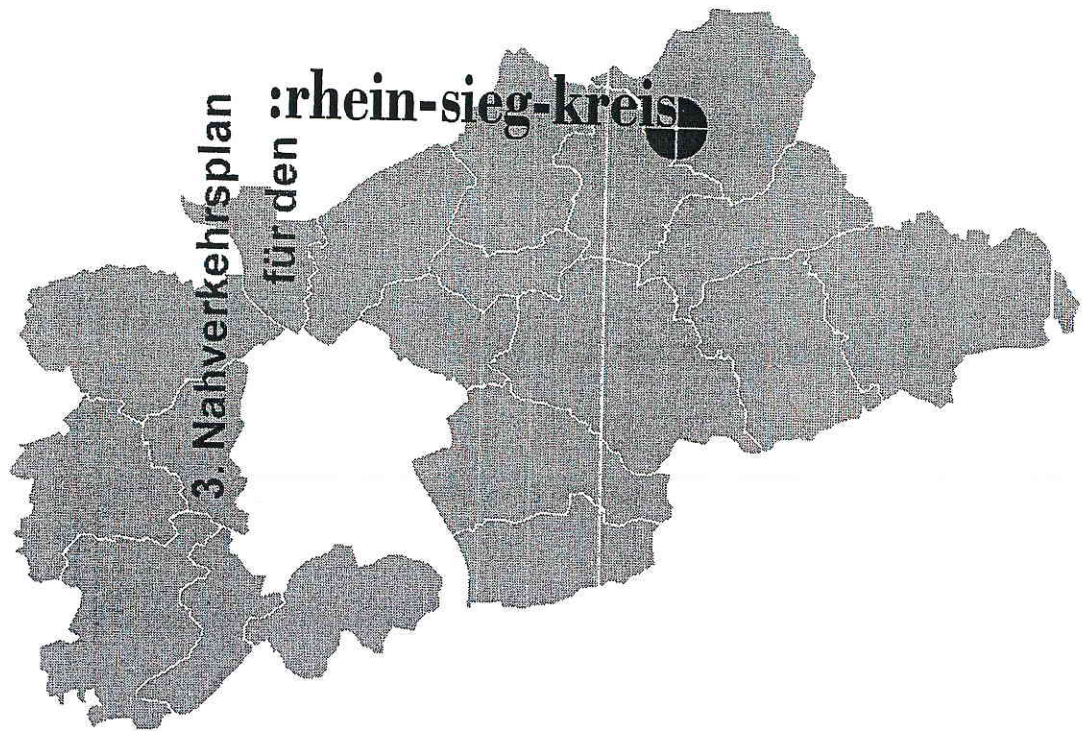
Darüber hinaus ist am 16.03.09 eine zentrale Informationsveranstaltung für Vertreter der Verwaltungen und der Politik (mit besonderem Fokus auf die verkehrspolitischen Sprecher) vorgesehen.

Die eingegangenen Stellungnahmen werden von der Verwaltung bewertet und dem Ausschuss am 19.05.09 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Ein Vertreter der Planungsgesellschaft Verkehr Köln (PGV), Herr Hoppe, wird in der Sitzung den Entwurf des NVP für das linksrheinische Kreisgebiet vorstellen.
Das Konzept für den Raum Niederkassel wird ein Vertreter der Verwaltung erläutern.

Im Auftrag


(Dr. Sarikaya)



Teil 1

Linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis

Kurzfassung, Entwurf

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	1
1	Zielsetzungen / Aufgabenstellung	2
2	Rahmenbedingungen	3
3	Datengrundlagen / Vorgehen	5
4	Analyseergebnisse	5
5	NVP-Konzept	6
5.1	Leitbild	6
5.2	Betriebsform TaxiBus	8
5.3	ÖPNV-Angebot	9
6	Weiteres Vorgehen / Zeitplan	10
7	Anlagen	11
7.1	ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, tabellarisch	11
7.2	ÖPNV-Konzept, linksrheinisch (einschließlich Anregungen / Prüfaufträge und Bewertungen sowie Empfehlungs- begründungen), tabellarisch	11
7.3	ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, Liniengrafik	11

Herausgeber:	Rhein-Sieg-Kreis, Der Landrat Kaiser-Wilhelm-Platz 1, 53721 Siegburg
Erarbeitung und Gestaltung:	Planungsgesellschaft Verkehr Köln Hoppe & Co GmbH Buchheimer Straße 46 51063 Köln

Vorwort

In der Wahrnehmung seiner im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW i.d.F. vom 01.01.2003) verankerten Verpflichtung zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen (NVP) für den ÖPNV beauftragte der Rhein-Sieg-Kreis in 2007 die mittlerweile zweite Fortschreibung.

Standen im ersten NVP die Erarbeitung eines Rahmenkonzeptes für die Aufgabenteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr und in der ersten Fortschreibung die Reduzierung der Kostendeckungsbeiträge für den ÖPNV im Vordergrund, so wird mit der zweiten Fortschreibung die weitere Anwendung des differenzierten Bedienungsmodells angestrebt. Intendiert ist die Vorphaltung eines kreisweiten ÖPNV-Grundangebotes, das den Namen auch verdient. Fester Bestandteil sollen alternative Fahrtenangebote dann und dort sein, wenn bzw. wo nur wenige Fahrgäste den ÖPNV nutzen. Die Betrachtung muss neben der Orientierung an den möglichen Fahrgästen mehr und mehr die tatsächliche Fahrgastnachfrage berücksichtigen. Zudem intendiert der Rhein-Sieg-Kreis die pragmatische Umsetzbarkeit und dauerhafte Finanzierbarkeit der entsprechenden ÖPNV-Angebote.

Zwangsläufig bedingen die angestrebten kommunizierenden Planungsprozesse zeitaufwendige, aber Erfolg versprechende kontinuierliche Abstimmungen mit allen Beteiligten. Während sich diese Prozesse im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis strukturell einfacher gestalteten, sind sie im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis noch in vollem Gange. Um die Möglichkeiten einer durch den kombinierten Einsatz von Bussen und anderen ÖPNV-Betriebsformen wirtschaftlich neutralen, in Teilen sogar kostengünstigeren Angebotsverbesserung auf der linken Rheinseite bereits nutzen zu können, konzipierte die Verwaltung eine Gliederung des 3. NVP und legt hier den Entwurf für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis vor.

1 Zielsetzungen / Aufgabenstellung

In Wahrnehmung der gesetzlich verankerten ÖPNV-Aufgabenträgerschaft beauftragte der Rhein-Sieg-Kreis in 2007 die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP, im Folgenden: 3. NVP). Die Planungen im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sind mittlerweile mit allen Beteiligten so weit erörtert, dass die politischen Beratungen und die Umsetzung im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis herbeigeführt werden können. Dazu wurde die vorliegende Kurzfassung erarbeitet. Sie beinhaltet das grundsätzliche Planungsleitbild sowie die daraus abgeleiteten Konzepte für die einzelnen Linien und Gebietskörperschaften im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis.

Basierend auf den ersten beiden NVP aus 1997 und 2004 wird mit der 3. Fassung eine konsequente Weiterentwicklung angestrebt. Explizite Ziele sind:

- eine markt-, nachfrage- und systemgerechte Angebotsgestaltung, mit der
 - die Angebotsqualität und -quantität gesichert und zugleich
 - die Möglichkeiten des mehrstufig differenzierten Bedienungsmodells ausgeschöpft werden sowie
- die Sicherung optimaler Verbindungen auf den Hauptverkehrsachsen / zu den Hauptverkehrszeiten, insbesondere für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, um
 - unter Beachtung der Mobilitätsinteressen aller BürgerInnen
 - zur Mobilitätssicherung Nichtmotorisierter,
 - Steigerung der Nachfrage und somit auch zur
 - Sicherung - soweit möglich positive Beeinflussung - des Modal split beizutragen,
- die Sicherung der Finanzierbarkeit des ÖPNV durch
 - die angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung der Angebote,
 - den Abbau von Parallelverkehren,
 - den Abbau von Zugangshemmnissen sowie
 - die Steigerung der Inanspruchnahme,
- die Beachtung vorliegender Strukturdatenprognosen zur Einschätzung der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung,
- die planungsbegleitende Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Kommunen und den benachbarten Aufgabenträgern.

Angesichts der zeitlich fortgeschrittenen Nahverkehrsplanungen der Bundesstadt Bonn waren vorrangig die Kreisgrenzen überschreitenden Verbindungen von / nach Bonn zu untersuchen.

2 Rahmenbedingungen

Seit dem Beschluss über den 2. NVP haben sich im Wesentlichen folgende rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Entwicklung geändert:

- Am 29.04.2003 trat das "Gesetz zur finanziellen Entlastung der Kommunen" in Kraft, das u. a. die Änderung der Schülerfahrkostenregelung im Schulfinanzgesetz beinhaltete. Danach können die Kommunen den Elterneigenanteil an den Schülerfahrkosten für das erste Kind von 10 € auf 12 € und für jedes weitere Kind von 5 € auf 6 € anheben. Offensichtlich zur Kompensation wurde in dem am 31.01.2004 in Kraft getretenen Haushaltsbegleitgesetz NRW die Reduzierung der Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung im ÖPNV festgeschrieben, und zwar in 2004 um 4%, in 2005 um 8% sowie in 2006 um 10%. Gegenstand des Haushaltsbegleitgesetzes war auch die Minderung der pauschalierten Regionalisierungsmittel für die ÖPNV-Aufgabenträger von bislang 500.000 € auf nur mehr 150.000 € pro Jahr.
- Seit dem 01.01.2008 ist das novellierte ÖPNVG NRW in Kraft. Es beinhaltet die vollständige Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV auf die Kreise und kreisfreien Städte (bzw. deren Zweckverbände) sowie die pauschalierte Förderung investiver und laufender Kosten. Ab 2011 werden die bundesgesetzlichen Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr ebenfalls Bestandteil dieser Pauschale.
- Die EU-Verordnung 1370/2007 vom 13.07.2007 erlaubt nunmehr auch die marktorientierte Direktvergabe von Verkehrsleistungen. Zur Umsetzung in deutsches Recht ist derzeit ein Referentenentwurf in Beratung.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 01.05.2002 (nebst analoger Novellierungen u.a. im Personenbeförderungsgesetz [PBefG] schreibt verpflichtend vor, dass alle öffentlichen Infrastrukturen (d.h. auch die Zu- und Abgangswege zum / vom ÖPNV) so gestaltet werden müssen, dass die Mobilität aller Menschen ohne fremde Hilfe (barrierefrei) möglich ist.

Selbstverständlich werden diese Rahmenbedingungen bei den laufenden ÖPNV-Planungen des Rhein-Sieg-Kreises berücksichtigt.

Aus den seitens der kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises zur Verfügung gestellten Materialien zu den jeweiligen kommunalen Strukturentwicklungen sind für den Planungshorizont des 3. NVP (2012) keine grundsätzlichen Änderungen der Mobilitätsstrukturen zu erwarten. Bei den Angebotsplanungen wurden die Strukturentwicklungen gleichwohl berücksichtigt.

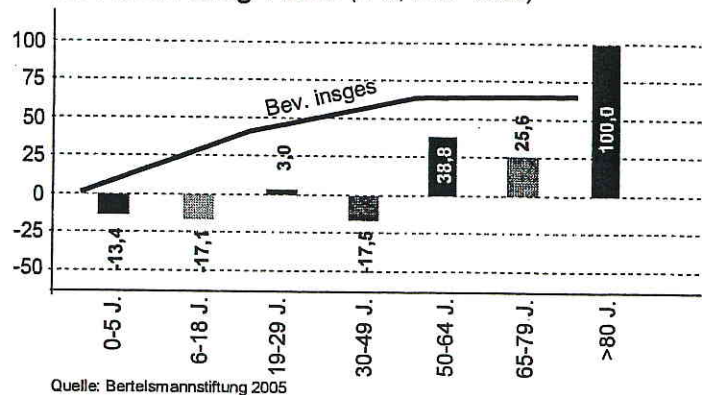
Demgegenüber ist aus dem demografischen Wandel eine erhebliche Beeinflussung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage zu erwarten. Zwar sind die wirtschaftlichen und demografischen Voraussetzungen für zukünftiges Wachstum im RSK durchaus gut, alle Prognosen (empirica, destatis, LDS NRW, Bertelsmann) lassen bis 2020 ein

weiteres Wachstum der Beschäftigung, Bevölkerung und Haushaltszahlen erwarten. Gleichwohl wird der zunehmende Anteil älterer Menschen bis ins hohe Alter eigenmotorisiert mobil sein - das gilt mehr und mehr auch für Frauen. Zudem gehen die rückläufigen Geburtenraten mit einer (zeitlich verzögerten) Verringerung der Schülerzahlen einher (2005 - 2015 ca. - 10%; RSK, Wirtschaftsförderung, Statistik 2007) - verbunden mit entsprechenden Fahrgast- und Einnahmeverlusten im ÖPNV.

Alle anderen übergeordneten Einflussfaktoren werden immer unwägbarer. So hat der sprunghafte Anstieg der Energiepreise in 2007 unzweifelhaft auch das Mobilitätsverhalten beeinflusst, zunächst jedoch in Form von reduzierten Fahrleistungen im Kfz-Verkehr und Verlagerungen auf den Fuß- und Radverkehr. Erst danach war ein geringfügiger Anstieg bei der ÖPNV-Nachfrage zu verzeichnen, der angesichts der aktuellen Energiepreise und Subventionierung der Automobilindustrie allerdings wieder gefährdet zu sein scheint. Zudem gehen alle längerfristigen Verkehrsentwicklungsprognosen (u.a. Shell, destatis, ITB / BVU) von einem weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs und einem reduzierten Modal-split-Anteil des ÖPNV aus. Umso wichtiger erscheint es - so eine allgemeine Folgerung -, die ÖPNV-Angebote flexibel den veränderten Nutzungsstrukturen (insbesondere die weitere Zunahme des Versorgungs- und Freizeitverkehrs) anzupassen.

Vor diesem Hintergrund würden pauschale Angebotsausweitungen im ÖPNV nur unterproportionale Zuwächse bei den Fahrgastzahlen bzw. überproportionale Kostensteigerungen bewirken. Stattdessen sind einfache, begreifbare und verlässliche Grundstrukturen der räumlichen und zeitlichen ÖPNV-Erschließung (hierarchische Verbindungs- und Erschließungslinien, anschlussichere Übergänge usw.) mit differenzierten Betriebsformen zu konzipieren, die flexibel den sich ändernden Nachfragestrukturen angepasst werden können.

Bevölkerungsentwicklung
im Rhein-Sieg-Kreis (in %, 2003 - 2020)



Schwankungen unterliegt. Sie reduziert sich nicht nur während der typischen Schwachverkehrszeiten abends und an den Wochenenden, sondern auf zahlreichen Linien und Streckenabschnitten auch bereits zu den Normalverkehrszeiten (Montag bis Freitag vor- und nachmittags). Der Einsatz konventioneller Linienbusse ist dann kaum mehr wirtschaftlich darzustellen.

Auf Aussagen zu Infrastrukturen, Fahrzeugen, Tarif, Vertrieb, Informationssystemen und akzeptanzförderndem Marketing wird an dieser Stelle verzichtet. Lediglich auf den für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis bedeutsamen und (im Rahmen der "Modernisierungsoffensive NRW MOF 2008) bereits in Planung / Umsetzung befindlichen Haltestellen-Neu- und -Ausbau entlang der RB 23 wird verwiesen.

5 NVP-Konzept

5.1 Leitbild

In Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den Verkehrsunternehmen sowie unter Beteiligung der kreisangehörigen Städten / Gemeinden wurde ein ÖPNV-Konzept entwickelt, das sich an folgendem Leitbild orientiert:

Einfachheit / Begreifbarkeit

Auch ungeübte Nutzer sollen mit dem ÖPNV mobil sein können, u.a. durch

- verstehbare Angebotsstrukturen (regelmäßige Taktfolgen, eindeutige Linienwege),
- barrierefreie Infrastrukturen,
- verlässliche, d.h. pünktliche und anschlussichere Angebote,
- einfach zu erlangende Informationen sowie
- einheitliche Telefonnummern zur Anmeldung nachfragegesteuerter ÖPNV-Angebote.

Praktikabilität / Wirtschaftlichkeit

Die Fahrtenangebote müssen betrieblich und wirtschaftlich (d.h. ohne nennenswerte Remanenzkosten) umsetzbar sein.

Flexibilität

Differenzierte ÖPNV-Erschließungsstrukturen und -Betriebsformen "leben" von ihrer Flexibilität. Sie sind von vornherein so anzulegen, dass relativ kurzfristig auf geänderte Nachfragestrukturen reagiert werden kann. Das gilt in erster Linie für die Bedienungshäufigkeiten (Taktverdichtung oder -ausdünnung), insbesondere aber für den nachfrageadäquaten Einsatz von Bussen und Taxi-Bussen. Demnach sind geringer besetzte Busse durch TaxiBusse, umgekehrt stärker nachgefragte TaxiBusse (wieder) durch Busse zu ersetzen.

Finanzierbarkeit

Die Fahrtenangebote müssen sowohl für die Kostenträger als auch für die (potenziellen) Fahrgäste dauerhaft finanzierbar sein,

Vor diesem Hintergrund zielt der 3. NVP für den Rhein-Sieg-Kreis darauf,

- nachfrageschwache Busbetriebsleistungen konsequent durch TaxiBusse (Systemerläuterung s. unten) zu ersetzen (selbstverständlich unter Beachtung wirtschaftlicher Busumläufe und Dienstsichten) und
- die freiwerdenden Busbetriebsleistungen /-kosten zu nutzen, um
 - erwartbar nachfragestarke Relationen zu stärken (Taktverdichtung),
 - ggf. zusätzliche Linienverbindungen aufzubauen und
 - auf allen Linien einheitliche Betriebszeitfenster und Grundtaktangebote anzubieten.

Zudem beinhalten entsprechende Neustrukturierungen auch Überlegungen, einzelne bestehende Linienwege ggf. zu korrigieren.

Schließlich sollen die Bedienungsstrukturen so angelegt sein, dass sie kommunal (z.B. durch BürgerBusse) ergänzt werden können.

Folgende **Mindestbedienungsstandards** wurden den Planungen zugrunde gelegt:

Erschließungsqualität

Jede Siedlungslage mit mindestens 500 Einwohnern soll

- mo - fr von 5.30 Uhr - 21.30 Uhr mindestens 1 x / Std.,
- sa von 7.30 Uhr - 21.30 Uhr mindestens 1x / Std. und
- so/fe von 9.30 Uhr - 21.30 Uhr mindestens 1x / 2 Std.,
- möglichst getaktet durch Linienverkehrsangebote (Busse, TaxiBusse etc.) erschlossen sein.

Die Fußwege zu / von den Haltestellen sollen möglichst kurz sein; sie variieren nach

- Betriebsformen (Bahn $r \leq 1.000\text{m}$, Bus $r \leq 500\text{m}$, AST $\leq 300\text{m}$),
- Siedlungsstrukturen (Zentrallagen $r \leq 300\text{m}$, Streusiedlungen $r \leq 500\text{m}$),
- topografischen und straßenräumlichen Strukturen.

Verbindungsqualität

- Jeder Stadt-/ Ortsteil (≥ 500 Einwohner) soll an das jeweilige Stadt-/ Gemeindezentrum,
- jedes Stadt-/ Gemeindezentrum (möglichst umsteigefrei) an eine SPNV-Achse angebunden,
- eines der nächstgelegenen Oberzentren (Bonn / Köln) mit max. 1 Umstieg erreichbar sein und
- die Übergänge (mit der Präferenz Hauptlastrichtung) anschlussicher funktionieren.

Nach Intensität der vorfindlichen oder erwartbaren Nachfrage erfolgt eine analoge Verbesserung der Angebotsstrukturen.

AST erfüllen in diesem System die wichtige Funktion der räumlichen Ergänzung (Erschließung disperser Siedlungslagen) und / oder zeitlichen Ergänzung (z.B. abends / nachts nach Betriebsschluss im Linienverkehr).

5.2 Betriebsform TaxiBus

Wesentlicher Bestandteil der ökonomisch(er)en Angebotserstellung ist der Einsatz vielerorts bewährter nachfragegesteuerter Linienverkehre (TaxiBusse) in den Normal-, insbesondere aber in den Schwachverkehrszeiten.

TaxiBusse sind charakterisiert durch die Bezeichnung "Bus auf Anruf". Sie fahren (wie konventionelle Busse) auf Linienwegen, von Haltestellen zu Haltestellen und - anders als AnrufSammelTaxis - zu "normalen" Linienverkehrsfahrpreisen (sind also tariflich integriert), aber nur dann, wenn sie spätestens 30 Min. vor einer Fahrplanzeit (telefonisch) bestellt wurden. Insofern besteht der wirtschaftliche Vor-



teil gegenüber konventionellen Linienverkehren darin, dass TaxiBusse nur dann fahren, wenn sie tatsächlich bestellt wurden, und nur die Teilstrecken befahren, die bestellt wurden. Mit Ausnahmegenehmigung dürfen sogar Abkürzungen gefahren werden, wenn für den normalen Linienweg keine Anmeldungen vorliegen. Üblicherweise werden örtliche Taxi-/ Mietwagenunternehmen mit der Fahrtendurchführung beauftragt. Zur größtmöglichen Flexibilität

wird mit vier- bis achtsitzigen Pkw operiert.

Der Einsatz von TaxiBussen ist wirtschaftlich sinnvoll, um nachfrageschwache Busbetriebsleistungen zu ersetzen, insbesondere dann, wenn sich die Fahrgastnachfrage nur sporadisch darstellt und nur auf Teilstrecken der Gesamtlinie bezieht. Zudem bietet sich der Einsatz von TaxiBussen auf neu konzipierten Linien an, um eine erwartbar geringe Nachfrage wirtschaftlich zu bedienen und / oder eine unwägbare Nachfrage zu testen (bevor man regelmäßig Busse einsetzt).

Die notwendige (telefonische) Bestellung einer TaxiBus-Fahrt stellt unzweifelhaft ein Zugangshemmnis dar, dass sich jedoch - nicht zuletzt durch die Möglichkeit der Dauieranmeldung für regelmäßige Nutzer - nach kurzer Zeit abbaut.

Neben den aufgezeigten wirtschaftlichen Vorteilen, bieten TaxiBusse die Möglichkeit, im bestehenden Linienverkehrsgefüge flexibel auf sich ändernde Nachfragestrukturen zu reagieren, indem man bei regelmäßig steigender Nachfrage (wieder) Busse - bei dauerhaft sinkender Nachfrage TaxiBusse eingesetzt.

Im Sinne der postulierten Einfachheit / Begreifbarkeit von ÖPNV-Angeboten, aber auch des qualifizierten Controllings, wird empfohlen, kreisweit einheitliche Anmelde- und Dispositionsstrukturen zu schaffen, und zwar sowohl für die bestehenden AnrufSammelTaxi-Verkehre (bislang von Stadt zu Stadt unterschiedlich) als auch für die konzipierten TaxiBus-Verkehre. Dabei kann jedes Verkehrsunternehmen seine Anmeldungen, Dispositionen und / oder Abrechnungen autonom verwalten.

5.3 ÖPNV-Angebot

In den Anlagen wird das an dem o.g. Leitbild konzipierte ÖPNV-Angebot des 3. NVP für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis grafisch und tabellarisch dargestellt.

Dazu ist anzumerken, dass Änderungsempfehlungen zu den aus dem Kreis Ahrweiler einbrechenden Linien zunächst zurückgestellt wurden, weil diese Linien derzeit ohne Kostendeckungsbeiträge durch den Rhein-Sieg-Kreis betrieben werden.

Im Weiteren wird bewusst auf die Darstellung von Betriebsleistungskosten verzichtet. Zum einen variieren diese nach Verkehrsunternehmen. Zum zweiten werden sie aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht. Und zum dritten entsprächen die Betriebsleistungskosten ohnehin nicht den via Kreisumlage auf die Kommunen umgelegten Kostendeckungsbeiträgen, weil z.B. Ausgleichzahlungen unberücksichtigt blieben. Hilfsweise können die bisherigen kommunalen ÖPNV-Anteile analog zu den prozentualen Mehr-/ Minderbetriebsleistungen angesetzt werden.

Per Saldo resultieren aus dem 3. NVP für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis Minderleistungen im konventionellen Buslinien-Verkehr in Höhe von rd. - 146.000 km pro Jahr.

Demgegenüber bedingt die Einrichtung der TaxiBus-Verkehre zusätzliche Betriebsleistungen in Höhe von rd. 271.000 km pro Jahr.

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 Fahrplankonzept	+/- gegenüber Status quo	gemäß Fahrplankonzept	erwartbarer Realwert
Alfter	363.000	+ 13.000	90.000	18.000
Bornheim	386.000	+ 46.000	143.000	58.000
Meckenheim	491.000	- 64.000	38.000	13.000
Rheinbach	165.000	- 45.000	132.000	52.000
Swisttal	283.000	- 130.000	133.000	43.000
Wachtberg	386.000	+ 34.000	223.000	87.000
Summe	2.074.000	- 146.000	759.000	271.000

Tab.: Betriebsleistungsänderungen nach Kommunen

Aus der Darstellung der laut Fahrplankonzept angebotenen TaxiBus-Betriebsleistungen wird zudem die erhebliche Angebotsverbesserung gegenüber dem 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 erfahrungsbegründete Werte sowohl für den Anteil der tatsächlich in Anspruch genommenen Fahrten als auch für die durchschnittlichen Fahrtweiten angesetzt. Bewusst werden dabei konservative Annahmen getroffen,

die üblicherweise erst im Verlauf von drei bis fünf Jahren zutreffen. Derselbe Grund bedingt den Verzicht auf die Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen, die aufgrund der tariflichen Integration auch nur ungenau antizipiert werden können.

Im Zuge einer späterhin notwendigen monetären Bewertung ist zu beachten, dass die erwartbaren Zusatzkosten für die Mehrleistungen relativ gering sind, da der Km-Produktionspreis für die Betriebsform TaxiBus deutlich unter dem für Busse liegt.

Zu berücksichtigen sind ggf. anfallende Kosten für Anmeldung, Disposition und Abrechnung der nachfragegesteuerten ÖPNV-Betriebsformen. Für den gesamten Rhein-Sieg-Kreis wurden bei ursprünglich konzipierten sehr umfangreichen Taxi-Bus-Anteilen kalkulatorische Aufwendungen in Höhe von 150.000 € per anno angesetzt. In der jetzt vorliegenden Struktur ist jedoch für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis von nur mehr 25.000 € pro Jahr auszugehen.

Demgegenüber ist eine Kostensenkung bei den AST-Verkehren zu unterstellen, deren Fahrpläne im Zuge der Umsetzungsplanungen selbstverständlich anzupassen sein werden.

Folgt man der grundsätzlichen Empfehlung, auch die Disposition und Abrechnung für die verbleibenden AST-Verkehre zu zentralisieren, sind hierfür wiederum analoge Mehrkosten anzusetzen.

6 Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Nach der zustimmenden Beschlussfassung im Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises sind Präsentationen in den entsprechenden kommunalpolitischen Gremien vorgesehen. Im Anschluss beginnen die anwendungsreifen Detailplanungen, so dass das vorliegende Konzept für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 umgesetzt werden kann.

Parallel dazu werden die Konzeptplanungen für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis fortgeführt.

Wichtig ist es zu beachten, dass mit der Umsetzung nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen Abweichungen von der Konzeption einhergehen können, u.a. weil die Verfügbarkeits- und Kostenstrukturen im örtlichen Taxi-/ Mietwagengewerbe möglicherweise Einschränkungen bedingen.

Gleichermaßen ist die notwendige Beschlussfassung nur als Rahmenvorgabe für den Planungshorizont 2012 zu verstehen, weil der Verkehrsmarkt einem steten Wandel unterliegt. Unmittelbar ersichtlich werden solche Änderungen infolge neu-, aus- oder rückgebauter bzw. geschlossener Schulstandorte, die gleichermaßen angepasste Linien- und Fahrpläne bedingen. Vor diesem Hintergrund einen einmal beschlossenen Status quo ungeprüft fortzuschreiben, wäre fatal. Vielmehr bedarf es einer kontinuierlichen angebotsstrukturellen und somit auch wirtschaftlichen Anpassung der ÖPNV- an die sich ändernden Verkehrsstrukturen. Insofern ist ein Controlling der jeweiligen Nachfragestrukturen angeraten.

Auf Basis der entsprechenden Auswertungen können bzw. müssen dann die wirtschaftlich notwendigen angebotsstrukturellen Anpassungen vorgenommen werden, sei es in der Form, regelmäßig stark nachgefragte TaxiBus-Betriebsleistungen (wieder) durch (dann wirtschaftlich günstigere) konventionelle Busbetriebsleistungen zu ersetzen oder - umgekehrt - in der Form, weitere TaxiBusse anstelle nachfrageschwacher Busbetriebsleistungen einzusetzen und / oder Linienwegskorrekturen vorzunehmen.

7 Anlagen

Beigefügt sind eine zusammenfassende Übersicht zu den linienbezogenen Empfehlungen, eine weitere, ausführlichere (um die Anregungen / Prüfaufträge und Begründungen ergänzte) Darstellung sowie eine Liniengrafik, aus der die neuen Linienwege zu ersehen sind.

7.1 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, tabellarisch

Die Tabelle dient der schnellen Übersicht zu den je Linie konzipierten Maßnahmen. Die jeweiligen Betriebszeitfenster dokumentieren lediglich einen groben Rahmen. Die genauen Fahrplanzeiten sind Gegenstand späterer Umsetzungsplanungen.

7.2 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, erweiterte Tabelle (einschließlich Anregungen / Prüfaufträge und Bewertungen sowie Empfehlungsbegründungen)

Die Tabelle dient der ausführlicheren Information zu den konzipierten Maßnahmen. Auch hier dokumentieren die jeweiligen Betriebszeitfenster lediglich einen groben Rahmen. Die genauen Fahrplanzeiten sind wiederum Gegenstand späterer Umsetzungsplanungen.

7.3 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, Liniengrafik

Die Liniengrafik zeigt die konzipierten Linienwege. Mit der Zusatzkennung "n" (für neu) sind Linien dann gekennzeichnet, wenn die konzipierten Linienwege vom Status quo abweichen.

Anhang 2

7.1 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, tabellarisch

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept: linksrheinisch, tabellarisch

Lin. Nr.	Linienweg	Analyseergebnis	Empfehlung	Bemerkung	Betriebsleistungen RSK [Km/a] Konzept / Differenz
626	Ippendorf - Poppelsdorf - Bonn Hbf - Nordfriedhof - Buschdorf - Hersel	Linie 626: ausschließlich Verstärkerfahrten im Berufsverkehr	Linie 626 wird eingestellt bzw. ersetzt durch neue Hauptlinie 604, Abschnitt Bonn Hbf - Hersel	Sicherstellung der Kapazitäten durch den Einsatz von Gelenkbussen.	Bus: 0 / - 2.000 TaxiBus: 0 / 0
632	Ramersdorf - Beuel - Bonn Hbf - Endenich - Lengsdorf - Duisdorf Bf - Oedekoven - Alfier	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. Teilstrecke Duisdorf - Oedekoven bzw. - Alfier in Schwachverkehrszeiten gering besetzt. Hanglagen in Alfier nicht erschlossen.	Linie 632 wird eingestellt bzw. ersetzt durch neue Hauptlinie 605, Bonn Hbf. - Oedekoven; in Schwachverkehrszeiten durchgebunden bis Alfier-Hertersplatz	Anbindung Alfier an Duisdorf wird in heutiger Qualität sichergestellt.	Bus: 128.000 / 0 TaxiBus: 0 / 0
Alt			Einrichtung einer zusätzlichen Linie AL1 Impekoven - Oedekoven - Alfier als nachgefragteste TaxiBus-Linie. Linie AL1: Mo-Fr: 5.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Bis zur Einrichtung des Haltepunktes Impekoven ggf. Anbindung an Duisdorf Bf. (bei Parallelbedienungen berücksichtigen).	Bus: 0 / 0 TaxiBus: 16.000 / + 16.000
633	Lessenich - Duisdorf - Oedekoven - Alfier - Roisdorf - Bornheim	Anbindung der Bereiche Bornheim und Alfier an Linie 18/88 und an Duisdorf Bf. Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. Anbindung Alfier an Duisdorf in Verbindung mit Linie 605.	Linie 633: Mo-Fr: 5.00 - 20.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 8.30 - 16.30 Uhr / 30'-Takt (Bus) ausschließlich Abschnitt Alfier - Duisdorf So: kein Angebot	Anbindung Alfier an Duisdorf wird in heutiger Qualität sichergestellt. Im Zuge späterer Abstimmung mit Bonn, ggf. Linienende Businesspark.	Bus: 175.000 / 0 TaxiBus: 0 / 0
634	Witterschlick - Brüser Berg - Schiefellingsweg - Endenich-Mitte - Bonn Hbf - Pützchen - Holzlar - Gielgen - Holz	Abschnitt Witterschlick - Südliche sehr gering besetzt. Einzelne Fahrten ausschließlich Schülerbeförderung.	Linie 634 verkehrt auf dem Abschnitt (Alfier-Vollmerhoven -) Witterschlick Bf. - Brüser Berg - Hardtberghalle. Linie 634: Mo-Fr: 6.00 (9.00) Uhr - 19.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: Keine Bedienung So: Keine Bedienung Umsetzung im Dez. 2008.	Linie für ein Jahr im Probebetrieb. Ggf. später partielle Umstellung auf TaxiBus.	Bus: 20.000 / + 14.000 TaxiBus: 0 / 0
635	Bonn Malteser Krankenhaus - Medinghoven - Duisdorf Bf - Endenich Mitte - Bonn Hbf - Auerberg - Buschdorf - Hersel	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. Am Wochenende zum Teil geringe Besetzung.	Linie 635 wird eingestellt bzw. ersetzt durch neue Hauptlinie 604, Abschnitt Bonn Hbf - Hersel Umsetzung im Dez. 2008.	Sicherstellung notwendiger Kapazitäten durch Gelenkbus-Einsatz (siehe Linie 626)	Bus: 68.000 / 0 TaxiBus: 0 / 0
800	Bonn Hbf - Duisdorf Bf - Alfier-Witterschlick - Rheinbach Bf	Wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktionen. Nachfrage rechtfertigt Buseinsatz.	Erhalt des bestehenden Linienverkehrs und Linienkombination 800, 843, 845 im Stadtgebiet Bonn. Linie 800: Mo-Fr: 5.00 - 22.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 22.00 - 0.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) Sa: 6.00 - 18.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 18.00 - 0.00 Uhr / 120'-Takt So: 9.00 - 0.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) Analog zur Linie 845 reduzierte Haltestellenzahl in Bonn.		Bus: 173.000 / 0 TaxiBus: 0 / 0
802	Bad Münstereifel - Scheuerheck - Kurtenberg - Euskirchen	Linie 802 ausschließlich Schülerbeförderung. Bereiche Queckenberg, Loch und Hardt unversorgt.	Einrichtung TaxiBus-Linie TBRn1 Hardt - Queckenberg - Loch - Rheinbach. Anpassung AST-Verkehr. Linie 802: Mo-Fr: 5.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)		Bus: 6.000 / 0 TaxiBus: 29.000 / + 29.000

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept: linksrheinisch, tabellarisch

Linien-Nr.	Linienweg	Analyseergebnis	Empfehlung	Bemerkung	Betriebsleistungen RSK [K/m/a] Konzept / Differenz
805	Swisttal-Heimerzheim - Odendorf - Rheinbach Bf	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. Am Wochenende sehr geringe Besetzung.	Bedienung im Linienverkehr wie Status quo. Ersatz nachgeschwächter Busbetriebsleistungen durch TaxiBus. Partielle Ergänzung mit TaxiBussen. Abbildung „Monte Mare“. Linie 805: Mo-Fr: 5.30 – 10.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 11.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) (morgendliche S-Fahrten mit Bussen) Sa: 7.30 – 14.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 15.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)		Bus: 120.000 / - 129.000 TaxiBus: 27.000 / + 27.000
806	Swisttal-Heimerzheim - Euskirchen Bf	Zum Teil relativ dichtes Angebot. Unterschiedliche Linienwege, Überwiegend Schülerbeförderung. Zahlreiche Fahrten (Streckenlänge ca. 27 km) sehr geringe Nachfrage.	Nachfrageschwache Busfahrten durch TaxiBusse ersetzen. TaxiBus-Ergänzungen: Schülerbeförderungsrelevante Fahrten / Einzelfahrten im Berufsverkehr unverändert. Linie 806: Mo-Fr: 5.30 – 7.00 Uhr (Bus) Mo-Fr: 7.30 – 11.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 12.30 – 15.30 Uhr (Bus) Mo-Fr: 16.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 Uhr (Bus) Sa: 8.30 – 10.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 11.30 – 14.00 Uhr (Bus) Sa: 14.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)		Bus: 34.000 / - 16.000 TaxiBus: 40.000 / + 40.000
818	Sechtem Bf - Merten - Waldorf - Bornheim - Hersel	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. In SVZ und am Wochenende zum Teil geringe Besetzung.	Abbildung Brenig von Linie 818. Einrichtung Linie 817 zur Erschließung Brenigs. Linie 818: Mo-Fr: 6.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.30 – 13.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 14.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Sicherstellung Anschlussbeziehungen Bf Roisdorf und Hersel (Stadtbahn). Verbesserung Anbindung Gewerbegebiet Bornheim-Süd.	Bus: 210.000 / - 7.000 TaxiBus: 8.000 / + 8.000
817	Sechtem Bf - Merten - Waldorf - Bornheim - Hersel	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. In SVZ und am Wochenende zum Teil geringe Besetzung.	Abbildung Brenig von Linie 818. Einrichtung Linie 817 zur Erschließung Brenigs. Linie 817: Mo-Fr: 5.30 Uhr (TaxiBus) Mo-Fr: 6.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.30 – 21.30 Uhr (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Sicherstellung Anschlussbeziehungen Bf Roisdorf und Hersel (Stadtbahn). Verbesserung Anbindung Gewerbegebiet Bornheim-Süd.	Bus: 55.000 / + 55.000 TaxiBus: 17.000 / + 17.000
Sw Bo1			Einrichtung Linie SwBo1 Swisttal – Bornheim. Linie SwBo1: Mo-Fr: 5.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Integration FO-Verkehr Swisttal – Bornheim. Netzschluss. Direktverbindung Swisttal – Bornheim. Linie SwBo1 Bedienung mit TaxiBussen (geringe Nachfrage erwartbar). Schülerfahrten mit Bussen.	Bus: 0 / 0 TaxiBus: 41.000 / + 41.000
828	Bad Münsterfelf - Scheuerheck - Rheinbach-Kurtenberg	Schülerbeförderung mit Bussen. Übrige Beförderung mit TaxiBussen.	Beibehaltung des Status quo. Linie 828: Mo-Fr: 6.00 – 19.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.00 – 14.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: kein Angebot	Optimierung Anschlusssituation 828/840 in Kurtenberg nicht möglich. Anschlusspräferenzen Linie 840 Rheinbach Bf auf RB23 / Hilberath auf Linie 849.	Bus: 0 / 0 TaxiBus: 5.000 / 0

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept: linksrheinisch, tabellarisch

Lin. Nr.	Linienweg	Analyseergebnis	Empfehlung	Bemerkung	Betriebsleistungen RSK [Kml/a]
					Konzept / Differenz
840	Krörlingen - Berg - Hilberath - Rheinbach	Aktuelle Nachfragedaten der AWW betätigen vorhandenes Angebot	Geringfügige Fahrplananpassungen.	Optimierung Anschlusssituation 828/840 in Kurtenberg nicht möglich. Anschlusspräferenzen Linie 840 Rheinbach Bf auf RB23 / Hilberath auf Linie 849.	
842	Euskirchen Bf - Odenbach Bf - Rheinbach Bf	Linie 842 ausschließlich Schülerbeförderung.	Zwei schwach nachgefragte Fahrten streichen. Linie 842: Mo-Fr: 7.00 – 13.30 Uhr (Bus, Einzelfahrten) Sa: kein Angebot So: kein Angebot		Bus: 8.000 / - 4.000 TaxiBus: 0 / 0
843	Bonn Hbf - Lengsdorf - Röttgen - Meckenheim	Wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktionen. Nachfrage rechtfertigt Buseinsatz.	Linienwegergänzung: Stichfahrten zum DB-Haltepunkt Industriepark (Kottenforst). Linienkombination 800, 843, 845 im Stadtgebiet Bonn. Linie 843: Mo-Fr: 6.30 Uhr – 16.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) (zusätzliche Verdichtungen in den Morgenstunden) Mo-Fr: 16.00 – 19.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Mo-Fr: 19.00 – 0.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.00 Uhr – 1.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 7.00 Uhr – 0.00 Uhr / 120'-Takt (Bus). Analog zur Linie 845 reduzierte Haltestellenzahl in Bonn. Auf Grund Kostenneutralität für den RSK Beibehaltung des Status quo.	Anschlusspräferenz Meckenheim Industriepark von / an RB 23.	Bus: 146.000 / + 11.000 TaxiBus: 0 / 0
844	Meckenheim - Grafschaft - Ahnweiler - Bad Neuenahr	Nachfrage im RSK gering.	Linie 844: Mo-Fr: 5.30 – 20.00 Uhr (Bus) Sa: 7.00 – 18.00 (Bus) So: kein Angebot im RSK		
845	Bonn Hbf - Morenhoven - Helmerzhelm	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz.	Reduzierung der Bedienung Morenhoven auf 60'-Takt. Linienkombination 800, 843, 845 im Stadtgebiet Bonn Linie 845: Mo-Fr: 6.00 Uhr – 23.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 6.00 Uhr – 24.00 Uhr / 60'-Takt (Bus und TaxiBus-Ergänzung) So: 8.00 Uhr – 22.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) Umsetzung im Dez. 2008.		Bus: 157.000 / - 5.000 TaxiBus: 8.000 / + 8.000
846	Rheinbach-Schulzentrum - Rheinbach Bf - Morenhoven - Buschhoven	Nachfrage rechtfertigt ausschließlich Buseinsatz im Schülerverkehr. Ansonsten sehr geringe Nachfrage.	Schülerbeförderung mit Bussen. Ersatz mit TaxiBussen und TaxiBus-Ergänzung. Linie 846: Mo-Fr: 6.00 Uhr (TaxiBus) Mo-Fr: 7.00 – 9.00 Uhr (Bus) Mo-Fr: 9.30 – 12.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 12.30 – 15.30 Uhr (Bus) Mo-Fr: 16.00 – 22.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.00 Uhr – 22.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.00 Uhr – 22.00 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Auf Grund Kostenneutralität für den RSK Beibehaltung des Status quo.		Bus: 33.000 / - 17.000 TaxiBus: 21.000 / + 21.000
848	Ahnweiler - Bad Neuenahr - Grafschaft - Wachtberg - Meckenheim	Nachfrage rechtfertigt ausschließlich Buseinsatz im Schülerverkehr. Ansonsten sehr geringe Nachfrage.	Linie 848: Mo-Fr: 5.30 – 20.00 Uhr (Bus) Sa: 6.30 – 20.00 (Bus) So: kein Angebot im RSK		

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept: linksrl.					sch, tabellarisch	
Linien-Nr.	Linienweg	Analyseergebnis	Empfehlung	Beimertung	Betriebsleistungen RSK (Km/a) Konzept / Differenz	
849	Kreuzberg - Altenahr - Grafenschaft - Hilberath - Rheinbach		Auf Grund Kostenneutralität für den RSK Beibehaltung des Status quo. Linie 849: Mo-Fr: 6.30 - 20.00 Uhr (Bus) Sa: 7.00 - 12.00 (Bus, Einzelfahrten) So: kein Angebot Beibehaltung des Status quo.			
851	Remagen-Kripp - Grafenschaft - Ahweiler - Bad Neuenahr	Nachfrage in HVZ rechtfertigt Buseinsatz. Ansonsten sehr geringe Nachfrage.	Beibehaltung des Status quo.	Für RSK unbedeutsam.		
853	Remagen-Kripp - Bad-Neuenahr-Kirchdaun - Grafenschaft - Wachtberg - Gelsdorf		Beibehaltung des Status quo.	Für RSK unbedeutsam.		
854	Ahrweiler - Bachem - Bad Neuenahr - Wachtberg - Berkum	Linie 854 ausschließlich Schülerbeförderung.	Beibehaltung des Status quo.	Für RSK unbedeutsam.		
855	Bad Godesberg - Villip - Merl - Meckenheim - Rheinbach	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz.	Linie 855: Mo-Fr: 5.00 Uhr - 23.00 Uhr / 60'-Takt bzw. temporär 2 Fahrten pro Stunde (Bus) Sa: 6.00 Uhr - 16.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 16.00 - 22.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) So: 11.00 Uhr - 21.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) Neustrukturierung der Linien 856 und 857 (613) Linienweg 856 wie Status quo, jedoch in Schwachverkehrszeiten auf Teilstrecken mit unterschiedlichen Betriebsformen; dann Teilstrecke Bad Godesberg - Ließem mit Bus; Ließem - Berkum - Oedingen mit TaxiBus Linie 856: Teilstrecke Bad Godesberg - Ließem: Mo-Fr: 5.30 - 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.30 - 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 9.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Teilstrecke Ließem - Berkum: Mo-Fr: 5.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 21.30 - 00.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 21.30 - 00.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Teilstrecke Berkum - Oedingen: Mo-Fr: 5.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Mo-Fr: 5.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Sa: 7.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Anschlussversicherung in Villip (855/TBW1).	Bus: 259.000 / 0 TaxiBus: 0 / 0	
856	Oedingen - Berkum - Ließem - Bad Godesberg	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. So. geringe Besetzung.	So gemeinsamer Fahrweg mit Linie 857 Berkum - Ließem - Ober-/ Niederbachem - Godesberg		Bus: 105.000 / + 14.000 TaxiBus: 2.000 / + 2.000	

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept: linksrheinisch, tabellarisch

Lin. Nr.	Linienweg	Analyseergebnis	Empfehlung	Bemerkung	Betriebsleistungen RSK [K/m]a Konzept / Differenz
857	Meckenheim - Villip - Züllighoven - Berkum - Niederbachem - Bad Godesberg	Nachfrage rechtfertigt grund- sätzlich Buseinsatz (auf Teilstre- cken). So, geringe Besetzung.	Neustrukturierung der Linien 856 und 857 (613); Teilung der Linie 857 in Berkum: Teilstrecke Bad Godesberg – Berkum (613); Teilstrecke Berkum – Meckenheim (857); keine Linienwegsänderung in Schwachverkehrszeiten: Linie 857 Teilstrecke Bad Godesberg – Berkum: Mo-Fr: 5.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus). Teilstrecke Berkum – Meckenheim: Mo-Fr: 5.30 – 00.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Mo-Fr: 5.30 – 00.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Einrichtung einer neuen TaxiBus-Linie TBW1 Züllighoven – Berkum – Villip (Gewer- bepark) – Pech Linie TBW1: Mo-Fr: 5.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Anschlussicherung in Berkum (857n/TBW1). Anschlussicherung in Villip (855/TBW1).	Bus: 226.000 / + 26.000 TaxiBus: 19.000 / + 19.000
TB W1	Züllighoven - Berkum - Villip (Gewerbepark) - Pech			Anschlussicherung in Berkum (857n/TBW1). Anschlussicherung in Villip (855/TBW1).	Bus: 0 / 0 TaxiBus: 31.000 / + 31.000
858	Meckenheim Bf - Am Königkreuz - Le Mée- Platz	Nachfrage rechtfertigt nur teil- weise Buseinsatz. Am Wochen- ende zum Teil geringe Nachfra- ge.	Neustrukturierung Liniengänge in Verbindung mit den Linien 843, 859n. Erschlie- ßung Gewerbepark Kottenforst, Anbindung Luffelbergs an Meckenheim. Linie 858n: Abschnitt Le-Mée-Platz - Meckenheim Bf Mo-Fr: 5.30 – 19.30 Uhr / 30'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.00 – 21.30 Uhr / 30'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 15.30 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 16.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 20.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Abschnitt Meckenheim – Luffelberg Mo-Fr: 5.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 20.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)		Bus: 96.000 / + 33.000 TaxiBus: 8.000 / + 8.000
859	Meckenheim Le-Mée- Platz - Merl - Industrie- park Bf - Luffelberg	Nachfrage rechtfertigt nur teil- weise Buseinsatz. Am Wochen- ende zum Teil geringe Nachfra- ge.	Neustrukturierung des Linienganges in Verbindung mit den Linien 843, 858n. Li- nienweg: Le-Mée-Platz – HP Industriepark. Linie 859n: Verdichtung in Hauptverkehrszeiten, um gemeinsam mit Linie 843 die RB23- Anbindung am Hp Industriepark im 15'-Takt zu erreichen (bis 21.30 Uhr mit 843) Sa: 7.30 – 15.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) (bis 21.30 Uhr mit 843). So: Bedienung ganztägig im 60'-Takt durch Linie 843 Ggf. kann Linienbezeichnung 859 entfallen und das Fahrtenangebot im Fahrplan der Linie 843 dargestellt werden; Beibehaltung des Status quo.	Durch zeitlich versetztes Parallel- Angebot der Linie 843 ergibt sich ein 15'-/ 30'-/ 60'-Takt (gemäß Busver- kehrskonzept Meckenheim Stichfahrten 843 zum HP Industriepark)	Bus: 47.000 / - 114.000 TaxiBus: 0 / 0
984	Swisttal – Erftstadt – Zulpich - Weilerswist	Linie 984 ausschließlich Schü- lerbeförderung. Es liegen keine Nachfragedaten vor.			

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept: linksr. sch, tabellarisch				
Lin. Nr.	Linienweg	Analyseergebnis	Empfehlung	Bemerkung
				Betriebsleistungen RSK [Km/a] Konzept / Differenz
986	Heimerzheim - Neukirchen - Weilerswist	Nachfrage rechtfertigt grundsätzlich Buseinsatz. Am Wochenende bereits Taxi-Bus-Einsatz.	Beibehaltung des heutigen Linienweges. Linie 986: Mo-Fr: 6.00 Uhr (TaxiBus) Mo-Fr: 6.30 – 8.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 9.00 – 13.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 13.30 – 18.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 18.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.00 – 22.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 10.00 – 22.00 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Bus: 8.000 / - 6.000 TaxiBus: 4.000 / + 3.000

Anhang 3

7.2 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, erweiterte Tabelle (einschließlich Anregungen, Prüfaufträge und Bewertungen sowie Empfehlungsbegründungen)

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

Lin. Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Kil/a] Konzept / Differenz
626	Ippendorf - Poppelsdorf - Bonn Hbf - Nordfriedhof - Buschdorf - Hersel	1) Stadt Bonn Neue Hauptlinie 604 ersetzt den Abschnitt Bonn Hbf – Hersel der Linie 626. Mo-Fr: 5.00 – 20.00 Uhr / 20'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 5.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) So: 5.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus)	Linie 626: ausschließlich Verstärkerfahrten im Berufsverkehr	Linie 626 eingestellt; ersetzt durch neue Hauptlinie 604, Abschnitt Bonn Hbf – Hersel	Zu 1) Verstärkerlinie 626 entfällt, Sicherstellung der Kapazitäten durch den Einsatz von Gelenkbusen. Begründung der Empfehlung Linie verkehrt überwiegend auf Stadtgebiet Bonn. Linie fährt ausschließlich mo-fr an Schultagen in NRW. Vereinzelte Fahrten gering besetzt. Regelmäßige Verbindung Hersel – Bonn Hbf im 20'-Takt. Abbau von Parallelverkehren. Transparenz und Merkbarkeit. Verbindung Hersel – Ippendorf/Venusberg / Poppelsdorf bedingt Umstieg Bonn Hbf (mo-fr nur ca. 3 Fahrgäste je Richtung / Tag).	Bus: 0 / - 2.000 TaxiBus: 0 / 0
632	Ramersdorf - Beuel - Bonn Hbf - Endenich - Lengsdorf - Duisdorf Bf - Oedekoven - Alfiter	1) Stadt Bonn Neue Hauptlinie 605 ersetzt den Abschnitt Alfiter-Oedekoven – Bonn Hbf der Linie 632. Linie 605: Abschnitt: Oedekoven - Graurheindorf Mo-Fr: 5.00 – 20.00 Uhr / 20'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 5.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) So: 6.00 – 11.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 11.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Abschnitt: Oedekoven – Alfiter (Ergänzung) Mo-Fr: 20.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 5.00 – 8.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 17.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) So: 7.00 – 11.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 11.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) 2) Gemeinde Alfiter Verbesserung der Bedienungshäufigkeit und Anschlussicherung an die Linie 18/68 in Schwachlastzeiten.	Die Nachfrage lässt auf ein im Allgemeinen hinreichendes Angebot schließen. Allerdings ist die Teilstrecke zwischen Duisdorf und Oedekoven bzw. Alfiter in den Schwachlastzeiten nur gering besetzt. Mo-Fr: Fahrgastzahlen rechtfertigen den Bus-Einsatz. Sa: 6.299 Fahrgäste bei 90 Fahrten (Ø 70 Fahrgäste/Fahrt). So: 2.810 Fahrgäste bei 59 Fahrten (Ø 48 Fahrgäste/Fahrt).	Linie 632 wird eingestellt bzw. ersetzt durch neue Hauptlinie 605, Bonn Hbf. - Oedekoven; in Schwachverkehrszeiten durchgebunden bis Alfiter-Hertersplatz	Zu 1) Für die Stadt Bonn wirtschaftliche Umlaufgestaltung. Die Erschließung von Impekoven und Nettekoven und deren Anbindung an Duisdorf werden in heutiger Qualität sichergestellt. Direktverbindung Alfiter Hertersplatz (bis einschl. Chateaufuhrstr.) – Ramersdorf (ab Rathaus Hardberg) geht verloren (4 Fahrgäste pro Richtung und NWT). Die heutige Linie 632 übernimmt werktags nach ca. 20 Uhr die Anbindungsfunktion von Alfiter an Oedekoven, Impekoven und Duisdorf, ebenso samstags vor 8 Uhr und nach ca. 17 Uhr und sonntags ganztätig. Der RSK-PVA hat der Taktadaptionierung samstags zum Dezember 2008 zugestimmt. Zu 2) Anschlüsse an die Linie 18/68 können nur bedingt / nicht sicher gestellt werden. Begründung der Empfehlung Die Anbindung von Impekoven an Alfiter bleibt erhalten. Die Erschließung von Impekoven und Nettekoven und deren Anbindung an Duisdorf werden in heutiger Qualität sichergestellt. Auf Bonner Gebiet können die vorgeschlagenen Änderungen im Rahmen des Bonner Busnetz 2008 umgesetzt werden. Die Direktverbindung Alfiter Hertersplatz (bis einschl. Chateaufuhrstr.) – Ramersdorf (ab Rathaus Hardberg) geht dabei verloren (4 Fahrgäste pro Richtung und NWT). Dies ist hinnehmbar.	Bus: 128.000 / 0 TaxiBus: 0 / 0
Al1		Gemeinde Alfiter (Ergänzung) Varianten einer „Heidebuslinie“: a) Abbindung der Linie in Duisdorf Bf, zukünftig zwei Linienwegen (ein Kurs auf heutigem Linienweg, ein Kurs erschließt die Hanglagen in Impekoven und Oedekoven)	Hanglagen in Alfiter nicht erschlossen.	Einrichtung einer zusätzlichen Linie AL1 Impekoven – Oedekoven – Alfiter als nachfrage-testende TaxiBus-Linie. Linie AL1: Mo-Fr: 5.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Der fehlenden Linienverkehreserschließung der Hanglagen Alfiter wird durch die neue Taxi-Bus-Linie Rechnung getragen. Dadurch kann zunächst die Nachfrage auf dieser Linie getestet werden. Zudem werden im Vergleich zur vorgeschlagenen Heidebuslinie zusätzlich auch die Hanglagen in Alfiter durch Linienverkehr	Bus: 0 / 0 TaxiBus: 16.000 / + 16.000

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrhe. ch, erweiterte Tabelle					
Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK (Kml/a) Konzept / Differenz
633	b) Fahrtenangebot der 632 so wie heute, allerdings einmal pro Stunde ab Ginggasse über den neuen Linienweg der Variante a) - unter Berücksichtigung der heutigen Standzeit am Rathaus. 1) Stadt Bonn Die Linie soll unverändert bleiben. 2) Gemeinde Alf Verbesserung der Bedienungshäufigkeit, Anschlusssicherung an die Linie 18/68, Anbindung der Ministerien, des Helmholtz-Gymnasiums und des Berufskollegs in Duisdorf, Anbindung der privaten Kunsthochschule Alanusschule 3) Ratsfraktion Alf BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Zusätzlich zu den von der Gemeinde Alf-ter geäußerten Anregungen: Verlängerung der Linie über den Duisdorf Bf hinaus zum Businesspark, zur Berufsschule und den Ministerien anstelle der Verbindung nach Lessenich.	Linie dient der Anbindung der Bereiche Bornheim und Alf an die Linie 18/68, sowie an den Bahnhof in Duisdorf. Mo-Fr in der Regel Fahrgaszahl, die den Bus-Einsatz rechtfertigen. Der Abschnitt Duisdorf – Lessenich Sportplatz ist gering besetzt. Die Nachfrage auf dem Abschnitt – Alf Stadtbahn – Hertersplatz – Alf Stadtbahn entspricht einem Bus-Einsatz. Sa: 214 Fahrgäste bei 34 Fahrten (Ø 6 Fahrgäste/Fahrt). Anbindung Alf an Duisdorf mit Linie 605	Linie 633: Mo-Fr: 5.00 – 20.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 8.30 – 16.30 Uhr / 30'-Takt (Bus) ausschließlich Abschnitt Alf – Duisdorf So: kein Angebot	angebunden. Zusätzliche Erschließung von rd. 1.500 Ew. Bis zur Einrichtung des Haltepunktes Impekoven ggf. Anbindung an Duisdorf Bf. (bei Parallelbedienung Ein-Aussteigsbeschränkungen berücksichtigen). Zu 1) Der Status quo der Linie ist zufrieden stellend. Zu 2) Langjährige Forderung der Gemeinde Alf. Zu 3) Verbindung nach Lessenich ist nur wenig nachgefragt. Begründung der Empfehlung Die Anbindung von Impekoven an Alf bleibt erhalten. Die Erschließung von Impekoven und Netekoven und deren Anbindung an Duisdorf werden in heutiger Qualität sichergestellt. Im Zuge späterer Abstimmung mit Bonn, ggf. Linienende Businesspark.	Bus: 175.000 / 0 (Bornheim 53.000 / 0, Alf 122.000 / 7 0) TaxiBus: 0 / 0
634	Witterschlick - Brüser Berg - Schiefelingsweg - Endenich-Mitte - Bonn Hbf - Pützchen - Holzlar - Gielgen - Hoholz	Linie verläuft überwiegend auf Bonner Stadtgebiet (rd. 95%). Abschnitt im Rhein-Sieg-Kreis (Witterschlick – Süd-wache) sehr gering besetzt. Einzelne Fahrten auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet. 1) Stadt Bonn Linie 634 verkehrt auf dem Abschnitt (Alfter-Vollerhoven -) Witterschlick Bf. – Brüser Berg – Hardtberghalle. Linie 634: Mo-Fr: 6.00 (9.00) Uhr – 19.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: Keine Bedienung So: Keine Bedienung	Linie 634 verkehrt auf dem Abschnitt (Alfter-Vollerhoven -) Witterschlick Bf. – Brüser Berg – Hardtberghalle. Linie 634: Mo-Fr: 6.00 (9.00) Uhr – 19.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: Keine Bedienung So: Keine Bedienung Umsetzung im Dez. 2008.	Linie für ein Jahr im Probebetrieb. Ggf. später partielle Umstellung auf TaxiBus.	Bus: 20.000 / + 14.000 TaxiBus: 0 / 0
635	Bonn Malteser Krankenhaus - Meddinghoven - Duisdorf Bf - Endenich Mitte - Bonn Hbf - Auerberg - Buschdorf - Hersel	Die Nachfrage lässt auf ein im Allgemeinen hinreichendes Angebot schließen. Insbesondere an den Wochenendtagen ist jedoch auf Grund der geringeren Nachfrage eine Taktausdünnung möglich. 1) Stadt Bonn Neue Hauptlinie 604 ersetzt den Abschnitt Bonn Hbf – Hersel der Linie 635. Linie 604: Mo-Fr: 5.00 – 20.00 Uhr / 20'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 5.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) So: 5.00 – 0.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) 2) Stadt Bornheim Anbindung der Rhein-Orte an zentrale	Linie 635 wird eingestellt bzw. ersetzt durch neue Hauptlinie 604, Abschnitt Bonn Hbf – Hersel Umsetzung im Dez. 2008.	Zu 1) Sicherstellung notwendiger Kapazitäten durch Gelenkbus-Einsatz. Im Bereich Buschdorf zu diesem Zweck sowie zur Anbindung des Gewerbegebiets Buschdorf und der südlichen Wohngebiete Führung über Schlesienstraße - Otto-Hahn-Straße. Dadurch Einsparung der Verstärkerlinie 633 sowie der Linie 630 auf dem Strecken-Abschnitt Gewerbpark Buschdorf – Auerberg. Angebotsergänzung mit Linie	Bus: 68.000 / 0 TaxiBus: 0 / 0

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

3. Planverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, OPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle						
Lin. Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Kil/a] Konzept / Differenz
800	Bonn Hbf – Duisdorf Bf – Alfter- Witterschlick – Rheinbach Bf	Orte Bornheim und Roisdorf durch Ver- längerung der Linie. 1) Stadt Bonn Kappung der Linie ab Duisdorf Bf und Verknüpfung mit der Linie 843 die eben- falls am Bahnhof gekappt wird. 2) Stadt Rheinbach, Gemeinde Alfter Beibehaltung der Linienführung bis Bonn Hbf	Mo-Fr in der Regel Fahrgastzahlen, die den Bus-Einsatz rechtfertigen. Sa 5.970 Fahrgäste bei 90 Fahrten (Ø 66 Fahrgäste/Fahrt). So 3.139 Fahrgäste bei 62 Fahrten (Ø 51 Fahrgäste/Fahrt).	Erhalt des bestehenden Linienverkehrs und Linienkombination 800, 843, 845 im Stadtge- biet Bonn. Linie 800: Mo-Fr: 5.00 – 22.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 22.00 – 0.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) Sa: 6.00 – 18.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 18.00 – 0.00 Uhr / 120'-Takt So: 9.00 – 0.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) Analog zur Linie 845 reduzierte Haltestellen- zahl in Bonn. Nach der Bereitstellung der notwendigen Ka- pazitäten auf der RB23 und der Infrastruktur (insbesondere modernisierte Haltepunkte) Umsetzung eines von RSK und Stadt Bonn gemeinsam erarbeiteten Zielkonzeptes (Linie 631, Abbau des Parallelverkehrs zur RB23).	605 zwischen Lengsdorf und Auerberg zum 10'-Takt. Der Wegfall der Direktverbindung Hersel – Endenich/Duisdorf/Medinghoven be- dingt Umstieg am Hbf Bonn (nur ca. 4 Fahrgäs- te pro Richtung und NWT). Der PVA des RSK hat der Taktausdünnung samstags wegen der geringen Nachfrage zu- gestimmt. Zu 2) Rhein-Ort Hersel ist an zentrale Orte Bornheim und Roisdorf durch Linie 818 angebunden, Rhein-Orte Uedorf und Widdig über Linie 16 mit Hersel (Bonn, Köln) verbunden. Begründung der Empfehlung Im Sinne einer „harmonisierten“ Nahverkehrs- planung wird dem Wunsch der Stadt Bonn entsprochen. Diese kann viele vorteilhafte As- pekte durch die neue Linie realisieren. Zudem sind für den RSK keine Nachteile durch diese Lösung ersichtlich. Zu 1) Parallelverkehr Duisdorf – Bonn Hbf zur DB würde abgebaut. Zu 2) Die RB 23 könnte in Duisdorf zusätzliche Fahr- gäste Richtung Bonn – insbes. in der Ver- kehrsspitze – nicht bewältigen. Die Direktverbindung in die Bonner Innenstadt für Fahrgäste aus dem RSK ginge verloren. Begründung der Empfehlung „Saubere“ 20'-Takt im Bonner Stadtgebiet. Etwaige Anschluss-Verluste in Bonn wären unbedeutend. Kapazitätsprobleme auf der Schiene in HVZ. Keine Taktdverdichtung möglich wegen Einglei- sigkeit. Keine Zugverlängerung möglich wegen Bahnsteiglängen. Keine Feinverteilung mit Zug möglich (2 fehlende Haltepunkte in Planung). Die Hälfte der Fahrgäste müsste „zwangswei- se“ umsteigen, 25% aller Fahrgäste müssten sogar zwei Mal. Finanzielle Entlastung der Stadt Bonn (SWB müsste „nur“ temporäre Verdichtung zum 10'- Takt fahren). Die RVK begründet konzipierte Linienkombinati- on. Zu 1) Stadtteile Queckenberg, Loch, Sürst, Hardt sind unterversorgt.	Bus: 173.000 / 0 (Rheinbach 92.000 / 0, Meckenheim 12.000 / 0, Alfter 69.000 / 0) TaxiBus: 0 / 0
802	Bad Münstereifel – Scheuerheck – Kur- tenberg – Euskirchen	1) Stadt Rheinbach Verbesserung der Busanbindung für die Stadtteile Queckenberg – Loch – Sürst – Hardt.	Angebot orientiert sich an den Belangen der Schülerbeförde- rung. Bereiche Que- ckenberg, Loch und Hardt unterversorgt.	Einrichtung einer TaxiBus-Linie TBRh1 auf dem Abschnitt Hardt – Queckenberg – Loch – Rheinbach. Anpassung des AST-Verkehrs. Linie 802: Mo-Fr: 5.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus)	Bus: 6.000 / 0 TaxiBus: 29.000 / + 29.000	

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle						
Linien-Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Kml/a] Konzept / Differenz
805	Swisttal-Heimerzheim – Osdorf – Rheinbach Bf – „Monte Mare“	1) Kreis Euskirchen Die Linie ist als grenzüberschreitende Linie zu betrachten. 2) RVK Durchbindung „Monte Mare“ ggf. aufheben.	Weitgehend getaktes Angebot zur HVZ, gute Nachfrage, Am Wochenende sehr geringe Nachfrage: Sa. 68 Fahrgäste bei 26 Fahrten So. 4 Fahrgäste bei 12 Fahrten. Partielle Umstellung auf TaxiBus wäre wirtschaftlich sinnvoll	So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Bedienung im Linienverkehr wie Status quo. Ersatz nachfragegeschwacher Busbetriebsleistungen durch TaxiBus. Partielle Ergänzung mit TaxiBussen. Abbindung „Monte Mare“. Linie 805: Mo-Fr: 5.30 – 10.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 11.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) (morgendliche S-Fahrten mit Bussen) Sa: 7.30 – 14.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 15.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Nachfragegeschwache Busfahrten durch Taxi-Busse ersetzen. TaxiBus-Ergänzungen: Schülerbeförderungsrelevante Fahrten sowie Einzelfahrten im Berufsverkehr wurden erhalten Linie 806: Mo-Fr: 5.30 – 7.00 Uhr (Bus) Mo-Fr: 7.30 – 11.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 12.30 – 15.30 Uhr (Bus) Mo-Fr: 16.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 Uhr (Bus) Sa: 8.30 – 10.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 11.30 – 14.00 Uhr (Bus) Sa: 14.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Zu 1) Zwei HST im Kreis Euskirchen werden bedient. Zu 2) Würde die Linie 805 am Bf Rheinbach enden, könnten Fahrleistungen reduziert und Umläufe wirtschaftlicher gestaltet werden. HST „Monte Mare“ wird so gut wie nicht nachgefragt. Begründung der Empfehlung Bedienung der beiden HST im Kreis Euskirchen durch die Linie 805 und 806 sichergestellt. HST „Monte Mare“ wird lediglich von maximal 4 Personen pro Tag frequentiert. Die RVK begrüßt die Empfehlung.	Bus: 120.000 / - 129.000 (Rheinbach 32.000 / - 34.000, Swisttal 88.000 / - 94.000) TaxiBus: 27.000 / + 27.000 (Rheinbach 12.000 / + 12.000 / Swisttal 15.000 / + 15.000)
806	Swisttal-Heimerzheim – Euskirchen Bf	1) Kreis Euskirchen Einsparung von 11 Fahrten/NWT sowie allen Fahrten an Sa, Ersatz durch TaxiBus, Reduzierung des Betriebszeitfrankens auf Mo-Fr 6.00 Uhr bis 15.00 Uhr. 2) Gemeinde Swisttal Überprüfung der Verbindungsmöglichkeiten für Swisttaler Schüler ab Klasse 11. Anregung einer Verbindung Heimerzheim – Bornheim. 3) Stadt Euskirchen Häufigere Fahrten zwischen Straßfeld und Euskirchen.	Mo-Fr relativ dichtes Angebot auf unterschiedlichen Linienwegen, vorrangig an den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung orientiert. Zahlreiche Fahrten auf der gesamten Streckenlänge (ca. 27 km) mit sehr geringer Nachfrage.	So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Nachfragegeschwache Busfahrten durch Taxi-Busse ersetzen. TaxiBus-Ergänzungen: Schülerbeförderungsrelevante Fahrten sowie Einzelfahrten im Berufsverkehr wurden erhalten Linie 806: Mo-Fr: 5.30 – 7.00 Uhr (Bus) Mo-Fr: 7.30 – 11.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 12.30 – 15.30 Uhr (Bus) Mo-Fr: 16.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 Uhr (Bus) Sa: 8.30 – 10.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 11.30 – 14.00 Uhr (Bus) Sa: 14.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Zu 1) Eingesparte Fahrten werden nur schwach nachgefragt. Zu 2) Verbindung Heimerzheim – Bornheim über neue SwBo1. Zu 3) Bedienungshäufigkeit zwischen Straßfeld und Euskirchen deutlich erhöht (Mo-Fr von 8 auf 14 Fahrten, Sa von 4 auf 14 und So von 0 auf 13 Fahrten je Richtung). Begründung der Empfehlung Nachfrageadequate Bedienung mit (weniger) Bussen und TaxiBussen führt zu einem insgesamt wirtschaftlicheren und attraktiveren Fahrtenangebot an allen Wochentagen. Die RVK begrüßt die Empfehlung.	Bus: 34.000 / - 16.000 TaxiBus: 40.000 / + 40.000
818	Sechtem Bf - Merfen - Waldorf - Brenig - Bornheim - Hesel	1) RVK Abbindung der Bedienung des Stadtteils Brenig durch Linie 818, Einrichtung einer zusätzlichen Linie 817 zur Bedienung des Stadtteils Brenig. 2) Stadt Bornheim Sicherstellung der Anschlussbeziehungen Bf Rolsdorf und Hesel (Stadtbahn). Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Bornheim-Süd, Ausweitung des Betriebszeitfensters am Wochenende. 3) Gemeinde Swisttal Einrichtung einer Verbindung zwischen Swisttal und Bornheim. 4) RVK (Ergänzung) a) Zusammenfassung der Fahrten der Linien 817n und SwBo1. b) TaxiBus-Einsatz an Samstagen. c) Haltestelle „Küppergasse“ impliziert Probleme der Querung.	Montags bis freitags in der Regel Fahrgastzahlen, die den Bus-Einsatz rechtfertigen; Mo-Fr insbes. frühmorgens sowie ab 19.00 Uhr geringe Nachfrage. Samstags 148 Fahrgäste bei 37 Fahrten.	Abbindung der Bedienung des Stadtteils Brenig durch Linie 818 (Samstags in den SVZ und sonntags TaxiBus-Einsatz), Einrichtung einer zusätzlichen Linie 817 zur Bedienung des Stadtteils Brenig (Mo-Fr früh morgens und spät abends TaxiBus-Einsatz, sowie samstags und sonntags ganztägig). Einrichtung einer neuen (TaxiBus-) Linie zwischen Heimerzheim und Bornheim (SwBo1, TaxiBus-Linie montags bis sonntags, an Schultagen einige S-Fahrten). Nach ergänzender RVK-Anregung (4) wird samstags komplett auf TaxiBus im 60'-Takt umgestellt (818n: rund 34 Fahrten, 817n: rund 30 Fahrten für heute 148 Fahrgäste). Linie 817 Mo-Fr: 5.30 Uhr (TaxiBus) Mo-Fr: 6.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 20.30 – 21.30 Uhr (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Zu 1) Einrichtung weiterer Haltestellen (zusätzliche Erschließung von Gewerbegebieten) bedingten Fahrzeitverlängerungen. Fahrplan der Linie 818 ist jedoch bereits „ausgereizt“. Zu 2) Neues Bowlingcenter / neue Diskothek im Gewerbegebiet. Zu 3) Derzeit ausschließlich FO-Verkehr. Zu 4) a) Die Fahrten der Linien 817n und SwBo1 könnten zusammengefasst werden. b) Kein stündlicher Wechsel zwischen Bus und TaxiBus. c) Haltestelle Küppergasse wird von rund 27 Fahrgästen pro Richtung / NWT genutzt. Querungsprobleme existieren bereits heute. Begründung der Empfehlung Die Linie 818 wird beschleunigt. Die Linie 817n ermöglicht DB-Anschluss am Bf Rolsdorf. Ver-	Linie 818 Bus: 210.000 / - 7.000 TaxiBus: 8.000 / + 8.000 Linie 817 Bus: 55.000 / + 55.000 TaxiBus: 17.000 / + 17.000 Linie SwBo1 Bus: 0 / 0 TaxiBus: 41.000 / + 41.000 (Bornheim 33.000 / + 33.000, Swisttal 8.000 / + 8.000)

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

Linie	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [K/m/a] Konzept / Differenz
828	Bad Münstereifel - Scheuerheck - Rheinbach - Kurtenberg	1) Kreis Euskirchen Verbesserung der Verknüpfung der Linie 828 und Linie 840 in Kurtenberg. Bessere Verbindung für Bürger aus Bad Münstereifel an die Bahn in Rheinbach. Die Anschlussversicherung der 828 an die Bahn in Bad Münstereifel soll nicht tangiert werden.	Abgesehen von Schulfahrten wird die Linie mit TaxiBussen bedient. Für diese Fahrten liegen keine Nachfragedaten vor.	Linie 818 Mo-Fr: 6.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.30 - 13.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 9.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Linie SwBo1 Mo-Fr: 5.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 - 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	bindung von Bornheim zum Schulzentrum Heimerzheim kann dargestellt werden. Das Gewerbegebiet in Bornheim wird neu erschlossen. Samstäglicher Buseinsatz wird abgelehnt, weil man bei der heutigen Nachfrage ein 120'-Takt-Angebot bilden müsste, man aber in diesem (suburbanen) Raum ein 60'-Takt vorhalten sollte. Der relativen Bedeutung der Haltestelle Kuppelgasse wird über die Einbindung in das zukünftige Liniennetz Rechnung getragen. Dadurch keine Parallelbedienung in Brenig 817n / SwBo1. Die Möglichkeit der Zusammenfassung von 817n und SwBo1 wird nicht gesehen. Eine Abblendung der SwBo1 am Wasserturm Brenig erscheint wenig sinnvoll (dann keine Direktverbindung Bornheim – Heimerzheim). Eine Reduzierung der 817n auf die Relation Bornheim – Hersel kommt ebenfalls nicht in Betracht, weil 187 Fahrgäste pro Richtung aus Stadtteil Brenig das TaxiBus-Potential der SwBo1 überschreiten würden. Zudem müssten rund 130 Personen pro Richtung mit der Relation Brenig – Hersel/Rolsdorf umsteigen. Zu 1) Aktuell in Kurtenberg kein Anschluss (Über-gang ca. 30 Minuten von 828 auf 840 nach Rheinbach). Begründung der Empfehlung Anschluss-situation 828/840 in Kurtenberg kann nicht optimiert werden, weil Linie 840 zumeist in Rheinbach Bf auf die RB23 abgestimmt ist und in Hilberath Anschluss zur Linie 849 besteht.	Bus: 0 / 0 TaxiBus: 5.000 / 0
840	Krällingen - Berg - Hilberath - Rheinbach		Aktuelle Nachfragedaten der AWV betätigten vorhandenes Angebot	Geringfügige Fahrplananpassungen.	Begründung der Empfehlung Auf Grund Kostenneutralität für den RSK Beibehaltung des Status quo. Anschluss-situation 828/840 in Kurtenberg kann nicht optimiert werden, weil Linie 840 zumeist in Rheinbach Bf auf die RB23 abgestimmt ist und in Hilberath Anschluss zur Linie 849 besteht.	
842	Euskirchen Bf - Odendorf Bf - Rheinbach Bf		Die Linie 842 ist ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung zugeschnitten.	Zwei schwach nachgefragte Fahrten streichen. Linie 842: Mo-Fr: 7.00 – 13.30 Uhr (Bus, Einzelfahrten) Sa: kein Angebot So: kein Angebot	Begründung der Empfehlung Schwach nachgefragte Fahrten (unter 8 FG) werden ersatzlos gestrichen. Die Linie 805 bedient die gleiche Fahrstrecke bis Odendorf Bf. und bietet ein stündliches Angebot mit Bussen bzw. TaxiBussen.	Bus: 8.000 / - 4.000 (Rheinbach 4.000 / - 2.000, Swisttal 4.000 / - 2.000) TaxiBus: 0 / 0
843	Bonn Hbf - Lengsdorf - Röttgen - Meckenheim	1) Stadt Bonn Abblendung der Linie 843 in Duisdorf Bf, Ersatz durch neue Bonner Linie 631	Die Detailuntersuchung zeigt, dass die Linie wichtige	Linienwegergänzung: Stichfahrten zum DB-Haltepunkt Industriepark (Kottenforst). Linienkombination 800, 843, 845 im Stadtge-	Zu 1) Schaffung interessanter Verbindungen im Nachbarortsverkehr mit dem RSK. Abbau des	Bus: 146.000 / + 11.000 TaxiBus:

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

Lin. Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gürtachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK (Km/a) Konzept / Differenz
		2) Stadt Meckenheim Busverkehrskonzept Meckenheim sieht Linie 843 in Kombination mit Linie 859 als Zubringer zum DB-Haltpunkt Industriepark vor (Stichfahrten zum Haltepunkt). 3) RVK a) Linienweg im Stadtgebiet Bonn muss noch geklärt werden. b) TaxiBus-Einsatz nach Bonn problematisch. 4) Stadt Bonn – Ergänzung Überprüfung des Fahrtenangebotes morgens und ggf. Reduzierung der Fahrtenhäufigkeit.	Erschließungs- und Verbindungsfunktionen erfüllt. Die Nachfrage lässt auf ein im Allgemeinen hinreichendes Angebot schließen.	biet Bonn. Linie 843: Mo-Fr: 6.30 Uhr – 16.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) (zusätzliche Verdichterfahrten in den Morgenstunden) Mo-Fr: 16.00 – 19.00 Uhr / 30'-Takt (Bus) Mo-Fr: 19.00 – 0.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.00 Uhr – 1.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 7.00 Uhr – 0.00 Uhr / 120'-Takt (Bus). Analog zur Linie 845 reduzierte Haltestellenzahl in Bonn. Nach der Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten auf der RB23 und der Infrastruktur (insbesondere modernisierte Haltepunkte) Umsetzung eines von RSK und Stadt Bonn gemeinschaftlich erarbeiteten Zielkonzeptes (Linie 631, Abbau des Parallelverkehrs zur RB23). Im Stadtgebiet Bonn ggf. eindeutigen Linienweg ausweisen (immer über Duisdorf).	Parallelverkehrs Duisdorf – Bonn Hbf zur DB. Zu 2) Zeiterseetzte Bedienung der beiden Linien ermöglicht wochentags 30'-Takt. Zu 3) a) Linienweg im Stadtgebiet Bonn muss noch geklärt werden. b) TaxiBus-Einsatz nach Bonn erscheint wegen temporärer Nachfrageschwankungen problematisch – besser 120'-Takt mit Bussen belassen. Zu 4) Lediglich die Fahrt um 8.35 Uhr Richtung Meckenheim ist schwach nachgefragt (VRS 2004) mit lediglich 4 FG, alle anderen Fahrten – insbesondere die Fahrten im 15'-Takt Richtung Bonn – sind gut nachgefragt und stellen kein Einsparpotential dar. Begründung der Empfehlung Die RB 23 hat in der morgendlichen Verkehrsspitze keine Aufnahmekapazitäten. Weit mehr als die Hälfte der Fahrgäste müsste bei einer Abblendung „zwangsweise“ umsteigen. Finanzielle Entlastung der Stadt Bonn. Etwaige Anschluss-Verluste in Bonn wären unbedeutend. SWB müsste nur temporäre Verdichtung zum 10'-Takt fahren. Stichfahrt zum Industriepark Meckenheim macht die Linie unattraktiver, wäre wirtschaftlich aber vertretbar. RVK begrüßt PGV Köln-Vorschlag.	0 / 0
844	Meckenheim - Graf-schaft - Ahweiler - Bad Neuenahr		Mo-Fr verkehrt die Linie zwischen 5.30 Uhr und 20 Uhr im 60'-Takt, samstags zwischen 7 Uhr und 18 Uhr im 60'-Takt und sonntags 2x je Fahrtrichtung als „Taxi“. Sa keine bzw. sehr geringe Nachfrage auf dem o. g. Streckenabschnitt. So keine Fahrtenangebote im Bf-Nachfrage auf dem Streckenabschnitt Meckenheim - Altdorf - Rheinbach - Meckenheim Bf lässt das Bus-Fahrtenangebot hier	Linie 844: Mo-Fr: 5.30 – 20.00 Uhr (Bus) Sa: 7.00 – 18.00 (Bus) So: kein Angebot im RSK	Begründung der Empfehlung Auf Grund Kostenneutralität für den RSK Beibehaltung des Status quo.	

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

Lin. Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Kml/a] Konzept / Differenz
845	Bonn Hbf - Morenhoven - Heimerzheim	1) Stadt Bonn und Gemeinde Alfter Änderung der Linie 845 in SB80 mit Schnellbus-Funktion zwischen Duisdorf Bf u. Bonn Hbf. 2) Gemeinde Swisttal Überprüfung der Verbindungsmöglichkeiten für Swisttaler Schüler, Forderung einer Verbindung für die Strecke Heimerzheim - Bornheim. 3) Ratsfraktion Alfter BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Vertaktung am Duisdorf Bf 4) RVK a) Linienweg im Stadtgebiet Bonn muss noch geklärt werden. b) TaxiBus-Einsatz nach Bonn problematisch. c) Zusätzliche Frühfahrten nach Bonn und Rückfahrten zur Bundespolizei in Heimerzheim prüfen. d) Prüfung einer zusätzlichen Rückfahrt MF um 16.25 Uhr. e) Prüfung, ob Taktverdichter ohne Erschließung von Morenhoven fahren können.	verzichtbar annehmen. Die Linie weist an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten eine gute, dem Angebot entsprechende Nachfrage auf.	Reduzierung der Bedienung Morenhoven auf 60'-Takt. Linienkombination 800, 843, 845 im Stadtgebiet Bonn Linie 845: Mo-Fr: 6.00 Uhr – 23.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 6.00 Uhr – 24.00 Uhr / 60'-Takt (Bus und TaxiBus-Ergänzung) So: 8.00 Uhr – 22.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) Umsetzung im Dez. 2008.	Zu 1) Vorgeschlagene SB80 entspricht in ihrer Linienführung der heutigen Linie 845, würde aber zwischen Duisdorf Bf und Bonn Hbf zum Schnellbus mit Halt nur noch an ausgewählten Haltestellen aufgewertet. Zu 2) Es gibt keine Verbindungslinie zwischen Bornheim und Heimerzheim. Zu 3) Situation ist heute durch ein „Nebeneinanderfahren“ gekennzeichnet. Zu 4) a) Bündelung der Linien 800, 843, 845. b) TaxiBus-Einsatz nach Bonn erscheint wegen temporärer Nachfrageschwankungen problematisch. c) Wegen entsprechender Kundenanfragen. d) Weil bestehende Fahrten vorher/nachher gut ausgelastet sind. e) Weil Morenhoven über die Linie 845 verknüpft werden könnte. Begründung der Empfehlung Schnellbus-Funktionen reduzieren sich darauf, dass nur noch an ausgewählten Haltestellen gehalten wird (Zeitgewinn). Verbindungslinie SwB01 wird neu eingerichtet mit regelmäßiger Bedienung. Die Taktsituation am Duisdorf Bf kann durch die Linienkombination deutlich verbessert werden. Finanzielle Entlastung der Stadt Bonn. Etwas Anschlussverluste in Bonn wären unbedeutend. SWB müsste nur temporäre Verdichtung zum 10'-Takt fahren. Der Linienweg entspräche dem heutigen. Die vorgeschlagenen TaxiBusse sind als reine Ergänzung zum heutigen Angebot zu sehen, nicht als Ersatz bestehender Fahrten. Die von der RVK vorgeschlagenen zusätzlichen Fahrten erscheinen sinnvoll. Die Anregung der RVK, Morenhoven nur im Stundentakt zu erschließen, erscheint bei rund 202 Fahrgästen pro Mo - Fr (Aussteiger in Morenhoven aus Richtung Heimerzheim 122, aus Richtung Bonn 80 pro NWT) sinnvoll, auch wenn in Morenhoven 70 zusätzliche Wohneinheiten entstehen.	Bus: 157.000 / - 5.000 (Swisttal 133.000 / - 4.000, Alfter 24.000 / - 1.000) TaxiBus: 8.000 / + 8.000 (Swisttal 6.000 / + 6.000, Alfter 2.000 / + 2.000)
846	Rheinbach-Schulzentrum - Rheinbach Bf - Morenhoven - Buschhoven	1) RVK Nur die zur Schülerbeförderung eingesetzten Fahrten zum Schulzentrum führen.	Abgesehen von den Schülerbeförderungsrundzeiten nur schwache Nachfrage, sowohl Mo - Fr, als	Schülerbeförderung mit Bussen. Ersatz mit TaxiBussen und TaxiBus-Ergänzung. Linie 846: Mo-Fr: 6.00 Uhr (TaxiBus)	Zu 1) Aktuell führen nahezu alle Fahrten vom/zum Schulzentrum. Begründung der Empfehlung Die gering nachgefragten Fahrten können	Bus: 33.000 / - 17.000 (Swisttal 16.000 / - 8.000, Rheinbach 17.000 / - 9.000)

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksröh					ch, erweiterte Tabelle	
Linien-Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK (Kil/a) Konzept / Differenz
848	Ahrweiler - Bad Neuenahr - Grafschaft - Wachtberg - Meckenheim	1) Stadt Meckenheim Keine Linienwegsänderungen, aber Verbesserung des Wochenendangebotes erwünscht. 2) Gemeinde Wachtberg Angebotsverweiterung, Durchtarifizierte Einrichtungen der zentralen Versorgungs-einrichtungen am ZOB, Verbindung der beiden Täler (Ggf. Einrichtung einer TaxiBus-Linie ZOB – Gewerbepark – Villip – Villipfitt – Pech – ZOB). Ortsteile Arzdorf, Fritzdorf und Adendorf nicht nach Wachtberg gut angebunden. Problematisch ist auch die Anbindung der Ortschaft Holzern (Ggf. Einrichtung einer TaxiBus-Linie ZOB – Holzern – Züllighoven) 3) RVK Beachten, dass Linie 848 eigenwirtschaftlich betrieben wird.	auch sa (insgesamt 13 Fahrgäste auf 8 Fahrten) Mo-Fr wird auf dem Streckenabschnitt Meckenheim Bf – Bad Neuenahr ein temporär verdichtetes Fahrtenangebot im 60'-Takt offeriert, dessen maximale Besetzung (bis auf wendige Fahrten zur Schülerbeförderung im Kreis Ahrweiler) jedoch zumeist nur zwischen 0 und 4 Fahrgästen bzw. bis zu 8 Fahrgästen je Fahrt beträgt. Sa sowie so/fe werden die Fahrten im Kreis Ahrweiler mit „Taxen“ gefahren; Zählraten liegen nicht vor.	Mo-Fr: 7.00 – 9.00 Uhr (Bus) Mo-Fr: 9.30 – 12.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 12.30 – 15.30 Uhr (Bus) Mo-Fr: 16.00 – 22.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.00 Uhr – 22.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.00 Uhr – 22.00 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Linie 848: Mo-Fr: 5.30 – 20.00 Uhr (Bus) Sa: 6.30 – 20.00 (Bus) So: kein Angebot im RSK	durch TaxiBusse ersetzt werden. Darüber hinaus kann das Angebot deutlich attraktiver gestaltet werden. Die RVK begründet die Empfehlung. Da neben den Schulfahrten auch einige andere Fahrten Ein- bzw. Aussteiger am Schulzentrum aufweisen, bleibt die Bedienung wie bisher, zumal keine nennenswerte Reduzierung von Busbetriebsleistung erkennbar ist. Zu 1) Die Linie verkehrt überörtlich als Regionalbuslinie und erschließt Teilbereiche des Kerngebietes von Meckenheim. Sie verkehrt aus Richtung Bad Neuenahr / Ahrweiler (wie zwei weitere Linien) und fährt - aus Adendorf kommend - über die Altstadt zum Bf Meckenheim. Samstags geringe Bedienungshäufigkeit, sonntags so gut wie keine Verbindung Richtung Ahrweiler. Zu 2) Handlungsbedarf infolge geänderter Schulendzeiten. Ortsteile Arzdorf, Fritzdorf und Adendorf sind über die Linie 848 nur nach Meckenheim, nicht aber nach Wachtberg gut angebunden. Auch Holzern ist nicht gut angebunden. Zu 3) Korrekturmöglichkeiten zur Linie 848 sind hoch zu prüfen. Begründung der Empfehlung Auf Grund Kostenneutralität für den RSK Beibehaltung des Status quo.	TaxiBus: 21.000 / + 21.000 (Swistal 10.000 / + 10.000, Rheinbach 11.000 / + 11.000)
849	Kreuzberg - Altenahr - Grafschaft - Hilberath - Rheinbach			Linie 849: Mo-Fr: 6.30 – 20.00 Uhr (Bus) Sa: 7.00 – 12.00 (Bus, Einzelfahrten) So: kein Angebot Beibehaltung des Status quo.	Begründung der Empfehlung Auf Grund Kostenneutralität für den RSK Beibehaltung des Status quo.	
851	Remagen-Kripp - Grafschaft - Ahrweiler - Bad Neuenahr	1) Gemeinde Wachtberg Anschlussversicherung mit der Linie 854 zu Schulanfangs/-endenzeiten. Anbindung der nördlichen Ortschaften Grafschafts an Wachtberg (Einkaufszentrum, Ärzte, Hauptschule). Ausdehnung des VRS-Tarifgefüges auf den Kreis Ahrweiler.	Nachfragedaten weisen zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr sowie zwischen 11.00 Uhr und 15.00 Uhr eine gute, zu den anderen Bedienzeiten aus schließlich geringe Nachfrage (< 9 Fahrgäste) aus.	Beibehaltung des Status quo.	Zu 1) Abstimmung von Linie 851 und 854 zur Schülerbeförderung notwendig. Bewohner der nördlichen Ortschaften Grafschafts nutzen in Wachtberg Einkaufszentrum, Ärzte, Hauptschule. Das Verbundgebiet des VRS endet linksrheinisch am Bf Mehlern. Die Region ist formuliert als Region „Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Ahrweiler“. Dem sollte auch konsequent in der Tarifstruktur Rechnung getragen werden. Begründung der Empfehlung Linie hat für die Erschließung Wachtbergs nahezu keine Bewandnis.	
853	Remagen-Kripp - Bad-Neuenahr-Kirchdaun - Grafschaft - Wachtberg -		Linie hat für die Erschließung Wachtbergs nahezu keine Bewandnis. Mo-Fr	Beibehaltung des Status quo.	Begründung der Empfehlung Linie hat keine Bedeutung für Wachtberg.	

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linkerheinisch, erweiterte Tabelle

Lin.-Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Kma] Konzept / Differenz
	Gelsdorf		morgens 2 Busfahrten von Wachtberg, Nachfragedaten fehlen. Mo-Fr mittags 4 Busfahrten nach Wachtberg (Besetzung in Fritzdorf < 5 Personen), Nennenswerte Nachfrage lediglich im Bereich Rheinland-Pfalz. Ansonsten nur „durchfahrende Taxen“.			
854	Ahrweiler - Bachem - Bad Neuenahr - Wachtberg - Berkum	1) Gemeinde Wachtberg Sicherung von Anschlussverbindungen mit der Linie 851, zumindest morgens zum Schulanfang und mittags zur 5. und 6. Stunde. Erreichbarkeit des Einkaufszentrums, der Ärzte und der Hauptschule sollte verbessert werden.	Im Bereich des Rhein-Sieg-Kreises nur sehr rudimentäres Fahrtenangebot, ausschließlich Mo-Fr. Durchgebundene Fahrten nach Berkum lediglich zur Schülerbeförderung.	Beibehaltung des Status quo.	Zu 1) Sicherung von Anschlussverbindungen mit der Linie 851 zur Schülerbeförderung. Erreichbarkeit des Einkaufszentrums, der Ärzte und der Hauptschule sollte verbessert werden, da die nördlichen Ortschaften der Grafschaft historisch nach Wachtberg / Bonn orientiert sind. Begründung der Empfehlung Lediglich die drei Fahrten zur Schülerbeförderung besitzen eine weitergehende Bedeutung für Wachtberg. Diese sollten in ihrer heutigen Form erhalten bleiben.	
855	Bad Godesberg - Villip - Merl - Meckenheim - Rheinbach	1) Stadt Bonn Verlängerung von Rheinallee bis Bad Godesberg Rheinufer (im 60'-Takt) 2) Stadt Meckenheim Die Linie sollte als Grundangebot werktags durchgängig einen 60'-Takt aufweisen (16 Fahrten / Richtung). Für eine Verdichtung zu den Schulverkehrszeiten sind weitere 2 Fahrten / Richtung vorgesehen. An den Wochenenden keine Änderungen in der Bedienungshäufigkeit vorgeschlagen. Keine Linienwegsänderungen. 3) RVK Trennung der Linie am Le-Mée-Platz und Fahrten zum Bf Meckenheim mit der Linie 858. Linie 855: alle 30 Min. Bonn Bad Godesberg - Meckenheim, Le-Mée-Platz.	Mo-Fr und samstags Fahrgastzahlen, die den Bus-Einsatz im 60'-Takt rechtfertigen. Sonntags reicht der aktuelle 120'-Takt aus. Zur Schülerbeförderung werden die S-Fahrten zusätzlich durchgeführt.	Linie 855: Mo-Fr: 5.00 Uhr – 23.00 Uhr / 60'-Takt bzw. temporär 2 Fahrten pro Stunde (Bus) Sa: 6.00 Uhr – 16.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 16.00 – 22.00 Uhr / 120'-Takt (Bus) So: 11.00 Uhr – 21.00 Uhr / 120'-Takt (Bus)	Zu 1) Ersatz für entfallende Linie 615. Studententakt zum Rheinufer aufgrund geringer Nachfrage ausreichend (Busbesetzung an der HST Kronprinzstr. Ca. 700 Fahrgäste/Werktag, d. h. nur ca. 8 Fahrgäste/Fahrt, HST Otto-Kühn-Schule ca. 400 Fahrgäste, d. h. nur ca. 4 Fahrgäste/Fahrt) PVA des RSK stimmt der Verlängerung zum Rheinufer zum Dezember 2008 zu. Zu 2) 60'-Grundtakt an Werktagen ist bei der jetzigen Nachfrage ausreichend. Zu 3) Zugangschluss in Bad Godesberg wäre so alle 30 Min. möglich (Zug-Takt). Le-Mée-Platz – Meckenheim Bf nur noch mit einer Linie (heute Parallelbedienung). Begründung der Empfehlung Angebot im Status quo bedient die Nachfrage in adäquater Weise. Der RVK-Anregung zur Linientrennung wird nicht zugestimmt. Zwar könnten ca. 186 Fahrgäste pro Richtung komplett auf die Linie 858 ausweichen, da der Linienabschnitt Le-Mée-Platz – Bf parallel bedient wird, allerdings müssten ca. 140 Personen pro Richtung zwischen Bonn und Mecken-	Bus: 258.000 / 0 (Wachtberg 101.000/0, Meckenheim 144.000 / 0, Rheinbach 14.000 / 0) TaxiBus: 0 / 0

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrh.					ch, erweiterte Tabelle	
Linien-Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Kml/a] Konzept / Differenz
856	Oedingen - Berkum - Ließem - Bad Go- desberg	1) Stadt Bonn Neue Linienführung zwischen Bad Go- desberg Stadthalle und Johanniskirche über Deutscherherrenstraße 2) Gemeinde Wachtberg Anschlussversicherung mit der Linie 854 zu Schulanfangs- und -endzeiten. Anbin- dung der nördlichen Ortschaften Graf- schafts an Wachtberg. Ausdehnung des Tarifgefüges auf den Kreis Ahweiler. 3) RVK Sonn- und feiertags „Zwitterfahrten“ (856/857) beibehalten.	Weitgehend getakte- tes Angebot. Mo-Fr und Sa generell gute Nachfrage. Sonntäg- liche „Kurzläufer“ zwischen Oedingen und Berkum nur schwach nachge- fragt. Partielle Ergänzung mit TaxiBussen wür- den Angebot kom- plettieren.	Neustrukturierung der Linien 856 und 857 (613) Linienweg 856 wie Status quo, jedoch in Schwachverkehrszeiten auf Teilstrecken mit unterschiedlichen Betriebsformen; dann Teilstrecke Bad Godesberg - Ließem mit Bus; Ließem - Berkum - Oedingen mit TaxiBus Linie 856: Teilstrecke Bad Godesberg - Ließem: Mo-Fr: 5.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Teilstrecke Ließem - Berkum: Mo-Fr: 5.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 21.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 21.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Teilstrecke Berkum - Oedingen: Mo-Fr: 5.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Mo-Fr: 21.30 – 00.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Sa: 21.30 – 00.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	helfen Bf umsteigen (855 auf 858). Für ca. 319 Personen pro Richtung aus/nach Rheinbach würde die Linientrennung mindestens einen Umsatz (z. T. sogar mehr) nach sich ziehen. Zu 1) Linienwegsänderung zur Bedienung der HST Miramonti (Ersatz für Linie 614), PVA des RSK (14.02.2008) stimmt der neuen Linienführung zum Dezember 2008 zu. Zu 2) Verknüpfung mit 854 zu Schülerbeförderungs- zwecken wichtig. Einwohner Grafschafts nut- zen in Wachtberg Einkaufszentrum, Ärzte, Hauptschule. Tarifgefüge verbesserungswül- dig. Zu 3) Auf unterschiedliche Züge in Bad Godesberg ausgerichtet. Begründung der Empfehlung Eindeutige Linienwege, TaxiBus-Einsatz ermöglicht deutliche Ange- botsverbesserung	Bus: 105.000 / + 14.000 TaxiBus: 2.000 / + 2.000
857	Meckenheim - Villip - Züllighoven - Berkum - Niederbachem - Bad Godesberg	1) Stadt Bonn Auf der Teilstrecke Bad Godesberg - Ber- kum soll die Hauptlinie 613 (20'-Takt) die Linie 857 ersetzen. Ab Mehlem Bf würde die Linie nicht mehr durch das „Pennenfeld“, sondern über Rüngsdorf zur Haltestelle Rheinallee ge- führt. Die E-Wagen-Fahrten (Schülerver- kehr) würden ab Mehlem Bf weiterhin direkt zu den Schulen im Pennenfeld ge- führt. 2) Gemeinde Wachtberg Angebotsverteilung infolge geänderter Schulenzeiten optimieren. Durchtariferte Erreichbarkeit der zentralen Versor- gungseinrichtungen am ZOB sowie die Verbindung der beiden Täler über den Wachtberggring zum ZOB sollten gewähr- leistet sein. Anbindung Arzdorf, Fritzdorf und Adendorf an Berkum. Anbindung der Ortschaft Holzem. 3) Stadt Meckenheim Beibehaltung des Status quo. 4) RVK	Mo-Fr relativ dichtes, getaktetes Fahrten- angebot auf der Teilstrecke Berkum - Bad Godesberg mit gleichmäßig guter Nachfrage. Das deut- lich ausgedünnte Fahrtenangebot auf der Teilstrecke Ber- kum - Meckenheim erfährt eine glei- chermaßen reduzier- te Nachfrage, über- wiegend s 9 Fahr- gästen je Fahrt, z. T. s 5 Fahrgästen je Fahrt. Sa ist die Nachfrage auf den getakteten Fahrten (vormittags 60', nachmittags 120') mit durch- schnittlich 18 Fahr-	Neustrukturierung der Linien 856 und 857 (613); Teilung der Linie 857 in Berkum: Teilstrecke Bad Godesberg - Berkum (613); kei- ne Linienwegsänderung in Schwachver- kehrszeiten: Linie 857 Teilstrecke Bad Godesberg - Berkum: Mo-Fr: 5.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.30 – 00.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Teilstrecke Berkum - Meckenheim: Mo-Fr: 5.30 – 00.30 Uhr / 120'-Takt (Bus) Mo-Fr: 5.30 – 00.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 00.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Zu 1) Der DB-Anschluss am Bf Mehlem bliebe erhal- ten. Die Linie 615 (SWB) verkehrt 10 Min. ver- setzt. Linie 613 würde nicht mehr durch Bad Godesberg Innenstadt (Koblenzer Str.) fahren (Verschlechterung der Erreichbarkeit aus RSK). Durch Anschlussvorgaben am Bf Meh- lem nur geringe Fahrzeitanpassungen möglich. An Endhaltestelle Rheinallee blieben keine Wendeleiten für zusätzliche Fahrten zwischen Rheinallee und Giselherstr. RSK-PVA-Beschluss (14.02.08): Status quo in Bad Godesberg beibehalten. Zu 2) Ortsstelle Arzdorf, Fritzdorf und Adendorf sind über die Linie 848 nur nach Meckenheim, nicht aber nach Wachtberg gut angebunden. Ggf. Einrichtung einer TaxiBus-Linie ZOB – Gewer- bepark – Villip – Villiprott – Pech – ZOB zur Verbindung der Täler. Ggf. Einrichtung einer TaxiBus-Linie ZOB – Holzem – Züllighoven Zu 3) Die Linie verkehrt überörtlich als Regionalbus- linie und erschließt Teilbereiche des Kernge-	Bus: 226.000 / + 26.000 (Meckenheim 46.000 / + 6.000, Wachtberg 180.000 / + 20.000) TaxiBus: 50.000 / + 50.000 (Meckenheim 5.000 / + 5.000 Wachtberg 45.000 / + 45.000)

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

Lin. Nr.	Linienweg	Altregelungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Km/a] Konzept / Differenz
TB W1	Züllighoven – Berkum – Villip (Gewerbepark) – Pech	a) TaxiBus-Einsatz nach Bonn problematisch. b) TaxiBus-Linie nach Villip sollte bis Pech verlängert werden. c) Beachten, dass Linie 848 eigenwirtschaftlich betrieben wird. d) 2 TaxiBus-Linien zu einer zusammenfassen. 5) Stadt Bonn – Ergänzung Alternative Linienführung über die Deutscherstraße und die HST „Miramont“	gästen je Fahrt gut, dasselbe gilt für die Fahrten an Sonntagen und Feiertagen. Aus einer konsistenten Verkettung sowie (ggf. in Kombination mit der Linie 856) eindeutigen Linienwegen ist eine Verbesserung der Nachfrage zu erwarten.	Einrichtung einer neuen TaxiBus-Linie TBW1 Züllighoven – Berkum – Villip (Gewerbepark) – Pech Linie TBW1: Mo-Fr: 5.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Sa: 7.30 – 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 9.30 – 21.30 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	bietes von Meckenheim. Sie verkehrt in Richtung Bonn / Bad Godesberg (wie drei weitere Linien) und fährt aus Adendorf kommend über die Altstadt zum Bf Meckenheim. Zu 4) a) Grund: temporäre Nachfrage-schwankungen b) Direktanbindung von Pech an Berkum c) Korrekturmöglichkeiten zur Linie 848 sind noch zu prüfen. d) TaxiBus-Linien sind kombinierbar. Zu 5) Diese Linienführung ist für den RSK denkbar. Begründung der Empfehlung Eindeutige Linienwege (nur Schülerfahrten weichen ggf. ab). Systematische Angebotsstruktur. Verbindung Villip – Berkum und Züllighoven – Berkum. Erschließung des Gewerbeparks Villip sowie der Neubaugebiete in Züllighoven. „Zwangsumsteiger“ in Fritzdorf von/nach Meckenheim werktags: 14 von insgesamt 147 Fahrgästen. Auf Anraten der RVK wird auf den Einsatz von TaxiBussen von/nach Bonn sonntags abends verzichtet; stattdessen Busfahrten wie Status quo.	Bus: 96.000 / + 33.000 TaxiBus: 8.000 / + 8.000
858	Meckenheim Bf - Am Kölnkreuz - Le Mée- Platz	1) Stadt Meckenheim a) Verbesserung der Anbindung an Regionalbahn. b) Verlängerung der Linie bis Lützelberg. c) Linienwegkorrekturen nach Fertigstellung der K 53n. 2) RVK a) Verlängerung nach Lützelberg erscheint problematisch. Besser Fahrten der Linie 855 integrieren. b) Industriepark DB in HVZ direkt anfahren.	Mo-Fr: 60'-Takt mit Verdichtungen zu den Berufsverkehrszeiten. Nachfrage rechtzeitig nur teilweise den Einsatz von Bussen. Sa: 60'-/120'-Takt mit 2 Verdichtungen zum 30'-Takt am Morgen. 341 Fahrgäste bei 35 Fahrten (Ø 10 Fahrgäste/Fahrt). So: 120-Min.-Takt. 66 Fahrgäste bei 12 Fahrten (Ø 6 Fahrgäste/Fahrt).	Neustrukturierung Liniengänge in Verbindung mit den Linien 843, 859n. Erschließung Gewerbepark Kottenforst, Anbindung Lützelbergs an Meckenheim. Linie 858n: Abschnitt Le-Mée-Platz – Meckenheim Bf Mo-Fr: 5.30 – 19.30 Uhr / 30'-Takt (Bus) Sa: 7.30 – 19.30 Uhr / 30'-Takt (Bus) So: 9.30 – 19.30 Uhr / 30'-Takt (Bus) Abschnitt Meckenheim – Lützelberg Mo-Fr: 5.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Sa: 7.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) So: 9.30 – 19.30 Uhr / 60'-Takt (Bus)	a) Anbindung an Regionalbahn: Busverkehrskonzept Meckenheim: Anbindung aller Züge in / aus Richtung Bonn am Bf Meckenheim. Mo-Fr 15'-/30'-/60'-Takt (44 Fahrtenpaare). Sa 30'-/60'-Takt (30 Fahrtenpaare). So 60'-Takt (12 Fahrtenpaare). b) Verlängerung der Linie bis Lützelberg: Erschließung des Industrieparks Kottenforst und Schaffung einer Direktverbindung von Lützelberg nach Alt-Meckenheim (Durchbindung jeder 2. Fahrt; an Sonntagen hier kein Angebot). Zu 2) a) Die Verbindung des näher gelegenen Industrieparks zum Bf würde aufgegeben. b) Verlustzeitfreier Umstieg von/ auf RB23. Begründung der Empfehlung Anpassung des Angebotes an die Nachfrage. Angebotsausweitung (stündlicher 30'-/60'-Takt). Erschließung des gesamten Gewerbeparks Kottenforst. Direkte Anbindung des Stadtteils Lützelberg an „Alt-Meckenheim“. Entfallende Direktverbindung Merl – Lützelberg bedingt Umstieg in Meckenheim, Le-Mée-Platz (nur ca. 3 FG / Richtung mo - fr). Entfallende Verbindung HP Industriepark – Lützelberg be-	Bus: 96.000 / + 33.000 TaxiBus: 8.000 / + 8.000

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, OPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

Lin.-Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Kml/a] Konzept / Differenz
859	Meckenheim Le-Mée-Platz - Merl - Industriepark Bf - Lüftelberg	1) Stadt Meckenheim Verbesserung der Anbindung an DB Haltepunkt Industriepark Kottenforst. 2) RVK Angebotsreduzierung Mo-Fr von 15' - auf 30' -Takt ggf. fraglich.	Mo-Fr: 30'-Takt; zu Berufsverkehrszeiten Verdichtung zum 15'-Takt. Nachfrage rechtfertigt nur teilweise den Einsatz von Bussen sowie keine E-Wagen zu den Berufsverkehrszeiten. Sa: 60'-Takt mit 276 Fahrgästen bei 31 Fahrten (Ø 9 Fahrgäste/ Fahrt). So: 60'-Takt mit 158 Fahrgästen bei 30 Fahrten (Ø 5 Fahrgäste/ Fahrt).	Neustrukturierung des Liniengefüges in Verbindung mit den Linien 843, 858n, Linienweg: Le-Mée-Platz - HP Industriepark. Linie 859n: Mo-Fr: 5.30 - 18.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Verdichtung in Hauptverkehrszeiten, um gemeinsam mit Linie 843 die RB23-Anbindung am HP Industriepark im 15'-Takt zu erreichen (bis 21.30 Uhr mit 843) Sa: 7.30 - 15.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) (bis 21.30 Uhr mit 843). So: Bedienung ganztägig im 60'-Takt durch Linie 843 Ggf. kann Linienbezeichnung 859 entfallen und das Fahrtenangebot im Fahrplan der Linie 843 dargestellt werden;	dingt „Umweg“ über Meckenheim Bf (nur ca. 8 FG / Richtung mo - fr). Die Verbindung Meckenheim Bf - HP Industriepark wird von der RB 23 bedient. Lüftelberg ist am Bf Meckenheim an die Bahn angeschlossen (10 Fahrgäste von diesem längeren Weg pro Richtung mo - fr betroffen). HP Industriepark wird von Linie 843 und 859 bedient. Zu 1) Busverkehrskonzept Meckenheim: Zubringer HP Industriepark Kottenforst in Kombination mit Linie 843 (Linie 843 soll DB Haltepunkt mit Stichfahrten bedienen). Mo-Fr 30'-Takt (durch zeitversetzte Bedienung mit Linie 843). Sa 30'-Takt (durch zeitversetzte Bedienung mit Linie 843). So 60'-Takt (durch Bedienung mit Linie 843). Abbildung der Linie 859 am HP Industriepark (Erschließung / Bedienung des Ortsteils Lüftelberg durch die Linie 858n). Linienwegskorrekturen im Bereich Merl (Godesberger Straße) wurden bereits politisch abgelehnt. Zu 2) Taktalisierung Mo-Fr auf Linie 859n. Dann 15'-Takt in Verbindung mit Linie 843 Begründung der Empfehlung Anpassung des Angebotes an die Nachfrage. Stringente Taktfolgen. Erschließung des gesamten Gewerbeparks Kottenforst. Direkte Anbindung des Stadtteils Lüftelberg an „Alt-Meckenheim“. Entfallende Direktverbindung Merl - Lüftelberg bedingt Umstieg in Meckenheim (nur ca. 3 FG / Richtung mo - fr). Entfallende Verbindung HP Industriepark - Lüftelberg bedingt „Umweg“ über Meckenheim Bf (nur ca. 8 FG / Richtung mo - fr). Begründung der Empfehlung Da weder Anregungen für diese Linie vorliegen noch Nachfragedaten eine Analyse ermöglichen, wird aktuell keine Optimierungsmöglichkeit gesehen.	Bus: 47.000 / - 114.000 TaxiBus: 0 / 0
984	Swisttal - Erftstadt - Zulpich - Wellerswist		Die Linie 984 ist nahezu ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet. Es liegen keine Nachfragedaten vor. Mo-Fr verkehren Busse im Stunden-takt mit Anschlussleistung am Bf Wellerswist. Eine gute Nachfrage zeichnet sich zwischen 7.00 Uhr - 8.00 Uhr, um ca. 14.00 Uhr sowie	Beibehaltung des Status quo.		
986	Heimerzheim - Neukirchen - Wellerswist	1) Gemeinde Swisttal Überprüfung der Verbindungsmöglichkeiten für Swisttaler Schüler (ab der Oberklasse 11), Forderung einer Verbindung für die Strecke Heimerzheim - Bornheim.	Mo-Fr verkehren Busse im Stunden-takt mit Anschlussleistung am Bf Wellerswist. Eine gute Nachfrage zeichnet sich zwischen 7.00 Uhr - 8.00 Uhr, um ca. 14.00 Uhr sowie	Beibehaltung des heutigen Liniennetzes. Linie 986: Mo-Fr: 6.00 Uhr (TaxiBus) Mo-Fr: 6.30 - 8.30 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 9.00 - 13.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) Mo-Fr: 13.30 - 18.00 Uhr / 60'-Takt (Bus) Mo-Fr: 18.30 - 21.30 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 7.00 - 22.00 Uhr / 60'-Takt (TaxiBus) So: 10.00 - 22.00 Uhr / 120'-Takt (TaxiBus)	Zu 1) Es gibt aktuell keine regelmäßige Bedienung zwischen Heimerzheim und Bornheim. Begründung der Empfehlung Fahrten mit (sehr) geringer Nachfrage können durch TaxiBusse ersetzt werden. Das Angebot wird durch weitere TaxiBus-Fahrten komplettiert. Die Relation Heimerzheim - Bornheim wird zukünftig von der neuen SwBo1 bedient.	Bus: 8.000 / - 6.000 TaxiBus: 4.000 / + 4.000

3. Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV-Konzept linksrheinisch, erweiterte Tabelle

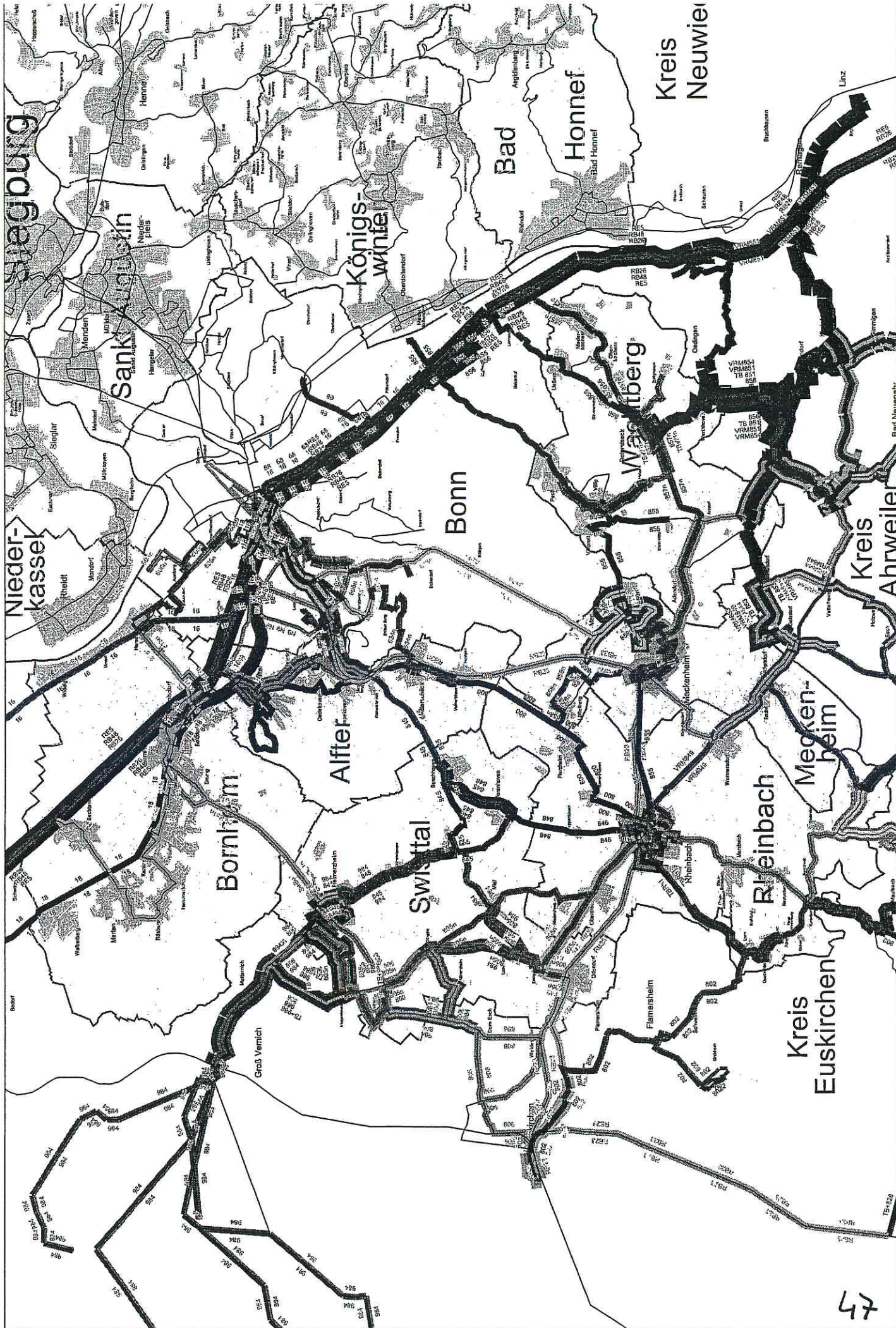
Lin. Nr.	Linienweg	Anregungen/Prüfaufträge	Analyseergebnis	Empfehlung des Gutachters	Begründung Bewertung der Anregungen und Prüfaufträge	Betriebsleistungen RSK [Km/a] Konzept / Differenz
			um 16.00 Uhr und gegen 18.00 Uhr ab. Samstags werden bereits TaxiBusse zwischen 7.00 Uhr und 14.00 Uhr einge- setzt.			

Anhang 4

7.3 ÖPNV-Konzept, linksrheinisch, Liniengrafik

Hinweis:

Für die Mitglieder des Planungs- und Verkehrsausschusses ist zusätzlich eine farbige Ausfertigung der Liniengrafik am Ende der Einladung beigelegt.



47

Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis	Konzept (Norm: 31.12.2009)	erstellt am: 02.02.2009
Bearbeitung: PGV Köln	Linienwege	1:101473

Anhang 5

Grundzüge des geplanten ÖPNV-Angebotes für den Raum Niederkassel

Buskonzept Niederkassel

Der Rhein-Sieg-Kreis plant im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine Optimierung des Busverkehrs im Stadtgebiet Niederkassel. Betroffen sind die Buslinien 501, 503, 504, 550, SB55, 163 und 164. Aufgrund vielfältiger Verflechtungen der Linien untereinander lässt sich die Maßnahme nur als Ganzes umsetzen. Die Überplanung wirkt sich am Rande auch auf die Städte Siegburg und Troisdorf sowie auf die benachbarten Aufgabenträger Köln und Bonn aus.

Mit der Optimierung werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Abstimmung mit der S-Bahn (insbesondere am Bahnhof Wahn),
- übersichtlichere Gestaltung des Busnetzes,
- Abbau von Parallelverkehren, dafür Angebotsverbesserung auf stark nachgefragten Relationen.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- 1) Verlängerung der Linie 501 von Zündorf nach Wahn inklusive Taktverdichtung auf der Gesamtlinie. Zur Kompensation Aufgabe von Parallelverkehren (Einstellung der Linie 164, Verkürzung der Linie 503 auf den Abschnitt Lülsdorf – Troisdorf Bahnhof).
- 2) Zusammenfassung der Linien 163, 504 und 550 zu einer neuen Hauptlinie Bonn Hbf – Wahn mit systematischem S-Bahn-Anschluss (Montag-Freitag alle 20 Minuten).
- 3) Ganztägiger Betrieb der bisher nur in der HVZ verkehrenden Linie SB 55.
- 4) Einführung von Abendfahrten auf der Linie 551 Bonn – Troisdorf.

Moderate Einschränkungen für die Fahrgäste ergeben sich im Wesentlichen aus der Verkürzung der Linie 503 (ca. 25 Fahrgäste zwischen Spich und Siegburg müssen umsteigen). Fahrgäste aus Uckendorf zur S-Bahn müssen aufgrund der veränderten Linie 504 zukünftig über Spich statt über Wahn fahren. Durch die Ausweitung des Schnellbusbetriebes wird Lülsdorf den ganzen Tag über mit kürzeren Reisezeiten an Bonn angebunden, dafür wird allerdings die Fahrtenanzahl zwischen Lülsdorf und Bonn insgesamt vermindert. Auf der anderen Seite erhalten über 20.000 Einwohner des südlichen Stadtgebietes Niederkassel erstmals eine tagesdurchgängige direkte Anbindung an die S-Bahn nach Köln. Die Hauptlinien 501 und 504/550 werden systematisch an den Takt der S-Bahn und Stadtbahn angeglichen (neu unter der Woche alle 20 Minuten mit partieller Verdichtung auf 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten anstatt wie im Ist-Zustand alle 15 oder 30 Minuten). Resultat ist eine strukturelle Angebotsverbesserung auf den nachfragestarken Routen.

Gemäß dem aktuell vorliegenden Planungsstand kann die Umstrukturierung weitestgehend kostenneutral umgesetzt werden. Im Gebiet der Stadt Niederkassel kommt es zu einer moderaten Erhöhung der Kilometerleistung in einer Größenordnung von unter 5%. Andererseits ist insbesondere auf der Verbindung Niederkassel – Wahn (– Köln) mit maßgeblichen Fahrgaststeigerungen zu rechnen.