

2. Erläuterungsbericht



Projekt-Nr.: 164-s

Bornheim, den 16. März 2015

Ingenieurbüro Leiendecker

Frank Leiendecker

Maximilian Mohr

Inhaltsverzeichnis

Maßnahmenprogramm	1
Inhaltsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
1. Ausgangslage	5
2. Kategorisierung der Haltestellen	6
3. Abgrenzung Haltestellen der Kategorie 2	7
3.1 Schulen.....	7
3.2 Verknüpfung der Verkehrsmittel.....	7
3.3 Haltestellen außerhalb geschlossener Bebauung.....	8
4. Ausbau der Haltestellen.....	8
4.1 Mindeststandards.....	8
4.2. Weitere Ausstattungen.....	9
4.3 Beleuchtung	11
5. Priorisierung.....	11
5.1 Ausbaurzustand.....	12
5.2 Kategorie.....	12
5.3 Räumliche Lage	12
6. Ergebnis	13
6.1 Kategorie 1.....	13
6.2 Kategorie 2.....	14
6.3 Kategorie 3.....	14
6.4 Kategorie 4.....	14
6.5 Kategorie 5.....	15
Anhang:.....	17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Einwohnerverteilung.....	5
Tabelle 2 - Ausbaujahre	11
Tabelle 3 - Kategorisierung der Haltestellen	13
Tabelle 4 - Haltestellen der Kategorie 1	13
Tabelle 5 - Haltestellen der Kategorie 2	14
Tabelle 6 - Haltestellen der Kategorie 3	14
Tabelle 7 - Haltestellen der Kategorie 4	15
Tabelle 8 - Haltestellen der Kategorie 5	15
Tabelle 9 - Haltestellenübersicht	17
Tabelle 10 - Kostenübersicht	19
Tabelle 11 - Übersicht Ausbaujahre.....	21

1. Ausgangslage

Die Stadt Bornheim beabsichtigt ihre Bushaltestellen so umzubauen, dass diese den Anforderungen des §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) entsprechen. Ziel ist es dabei nicht nur die Haltestellen barrierefrei umzubauen, sondern auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu gestalten sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Nahmobilität. In der Stadt Bornheim nutzen 15% der Einwohner den ÖPNV seltener als monatlich, 36% nutzen das ÖPNV-Angebot nie oder fast nie¹. Diese Zahlen belegen, dass die Nachfrage noch ausgebaut werden kann. Verdeutlicht wird dieser Eindruck durch den Modal-Split der Stadt Bornheim. Insgesamt werden nur 11% der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Den größten Anteil hat der MIV mit 59% (41% als Fahrer, 18% als Mitfahrer)². Grund hierfür ist die polyzentrische Siedlungsstruktur der Stadt Bornheim. Insgesamt verfügt die Stadt Bornheim über 47.466 Einwohner³, welche in 14 Ortsteilen leben. Die Verteilung der Einwohner auf die unterschiedlichen Ortsteile ist relativ gleichmäßig (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1 - Einwohnerverteilung

Ortsteil	Einwohner	Anteil
Bornheim-Mitte	7.802	16,4
Brenig	2.237	4,7
Dersdorf	1.182	2,5
Hemmerich	1.459	3,1
Hersel	4.553	9,6
Kardorf	1.809	3,8
Merten	5.369	11,3
Roisdorf	5.771	12,2
Rösberg	1.141	3,0
Sechtem	5.176	10,9
Uedorf	901	1,9
Walberberg	4.676	9,9
Waldorf	3.260	6,9
Widdig	3.260	3,9
Gesamt	47.466	100%

Da es sich bei dem Ausbau der Haltestellen um langfristige Investitionen handelt, muss die prognostizierte Entwicklung der Stadt Bornheim berücksichtigt werden. Die Stadt Bornheim weist in ihrem Flächennutzungsplan etwa 100 Hektar neue Wohnfläche aus, daher ist von einer Zunahme der Bevölkerung und einhergehend von einer wachsenden Verkehrsnachfrage auszugehen.

¹ RSK-BERICHT 2013, S. 23.

² RSK-BERICHT 2013, S. 24.

³ Stadt Bornheim, Stand: 31.12.2013

2. Kategorisierung der Haltestellen

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

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

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

Dieses Konzept nimmt die vorgeschlagenen Kategorien prinzipiell auf und wendet sie an. Dabei kann es durchaus sein, dass bei einigen Haltestellen lediglich kleinere und kostenextensive Maßnahmen, wie beispielsweise der Austausch taktile Elemente, vorgenommen werden müssen.

Die Kategorisierung der Haltestellen erfolgt spiegelungsgleich, sobald eine Fahrtrichtungshaltestelle die Anforderungen einer bestimmten Kategorie erfüllt, wird die gegenüberliegende Fahrtrichtungshaltestelle konsequent der gleichen Kategorie, unabhängig ihrer eigenen Kategorisierung, zugeordnet. Lediglich bei Haltestellen der Kategorie 5 erfolgt eine unterschiedliche Kategorisierung der Fahrtrichtungshaltestellen, da an Fahrtrichtungshaltestellen der Kategorie 5 keine Maßnahmen durchgeführt werden. Durch diese Art der Kategorisierung wird ein einheitlicher, gleichmäßiger und symmetrischer Ausbau der Haltestellen gewährleistet. Die Haltestellen *Hersel (1)*⁴, *Brenig Sportplatz (17)*, *Sechtem Bf (33)* und *Bornheim Europaschule (39)* verfügen als Start- bzw. Endhaltestelle über jeweils nur eine Fahrtrichtungshaltestelle, die Haltestellen *Hersel Siemensacker (2)* und

⁴ Die Zahlen in Klammern hinter einer Haltestelle im Fließtext geben zur leichteren Identifizierung die Nummer der jeweiligen Haltestelle an.

Hersel Alte Schule (38) werden nur in Fahrtrichtung Hersel angefahren, die Haltestelle *Hersel Vorgebirgsstraße (35)* wird nur in Fahrtrichtung Bonn angefahren. Eine Ausnahme bildet die Haltestelle *Waldorf (Stadtbahn) (20)*, diese Haltestelle besteht aus lediglich einer Fahrtrichtungshaltestelle, welche jedoch in beide Fahrtrichtungen angefahren wird.

3. Abgrenzung Haltestellen der Kategorie 2

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

3.1 Schulen

Schulen sind besonders wichtige Einrichtungen des Gemeinbedarfes. Des Weiteren können Schüler bis zum 18. Lebensjahr nicht als MIV-Lenker am Verkehr teilnehmen, sodass der Schulweg zum Großteil über den ÖPNV zurückgelegt werden muss. Durch diese große Abhängigkeit vom ÖPNV sowie die tägliche, hohe Frequentierung ergibt sich eine hohe Anforderung an die Erreichbarkeit der Haltestellen. Weiterhin führt die Nähe einer Haltestelle zu einer Schule zu einer besonders hohen Fahrgastnachfrage, zum anderen müssen die Haltestellen den besonderen Sicherheitsanforderungen des Schülerverkehrs gerecht werden⁵. Aus diesen Gründen verfügen Haltestellen in Schulnähe über einen besonders hohen Ausbaubedarf.

3.2 Verknüpfung der Verkehrsmittel

Haltestellen, welche das Umsteigen in andere Verkehrsmittel ermöglichen, sind Schlüsselstellen des Nahverkehrsnetzes und verfügen ebenfalls über einen hohen Ausbaubedarf. An diesen Haltestellen kann gerade in den Spitzenstunden von einer überdurchschnittlich hohen Verkehrsnachfrage ausgegangen werden. Durch einen Ausbau

⁵ EAÖ 2013, S. 73.

dieser Haltestellen wird die Attraktivität gesteigert, sodass die Bereitschaft, zwei unterschiedliche Verkehrsmittel, zur Zurücklegung einer Strecke, zu verknüpfen, wächst.

3.3 Haltestellen außerhalb geschlossener Bebauung

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

4. Ausbau der Haltestellen

Die Haltestellen werden grundsätzlich als Haltestellenkaps ausgebaut. Die Vorteile bestehen insbesondere darin, dass der Bus parallel anfahren kann und somit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Weiterhin sind keine Ein- oder Ausfahrtsstrecken nötig, sodass die Länge auf das Notwendigste reduziert werden kann. Zuletzt vergrößert das Vorziehen der Haltestelle an die Fahrbahn die Warteflächen, sodass die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und eine Trennung der Warte- und Durchgangsfunktion gewährleistet ist⁶. Autofahrer können an Buskaphaltestellen haltende Busse nur schwer überholen. Daher wird durch die Errichtung von Buskaphaltestellen dem ÖPNV eine höhere Bedeutung zugesprochen. Busbuchten sind an Haltestellen in Schulinähe sinnvoll, da durch den größeren Abstand zum Fahrbahnrand eine größere Sicherheit für die wartenden und oft drängelnden Schüler erreicht wird⁷.

4.1 Mindeststandards

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

- Erhöhter Bordstein (18cm)
- Leitstreifen für Sehbehinderte
- Einstiegsfeld zur Markierung der Position für den Einstieg
- Leitstreifen bis zur nächsten Querungshilfe
- Zugang zur Haltestelle mindestens 1,50m

⁶ EAÖ 2013, S. 65.

⁷ EAÖ 2013, S. 74.

- Prüfung, ob eine Querungshilfe sinnvoll ist

Diese Standards sind bis auf die Mindestbreite grundsätzlich sinnvoll. Nach der EAÖ sollte eine Mindestbreite von 2,5m nicht unterschritten werden, mindestens ist jedoch eine Durchgangsbreite von **1,50m** freizuhalten⁸, diese Anforderung deckt sich mit den vom Rhein-Sieg-Kreis vorgeschlagenen Maßen⁹. Im Sinne einer gerechten Funktionstrennung zwischen dem Durchgangsverkehr und den wartenden Personen sollten, sofern es aus Platzgründen möglich ist, 2,50m als Mindestbreite festgesetzt werden.

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

Des Weiteren sollte an jeder Haltestelle ein Wartehäuschen zu finden sein. Durch die Erhöhung der Wartequalität wird die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen, erhöht. Sollte es aus Platzgründen nicht möglich sein, ein Wartehäuschen zu errichten, so sollten zumindest Wartebänke aufgestellt werden. Bereits vorhandene Wartehäuschen ohne Wartebänke sollten mit Wartebänken ausgestattet werden.

Zuletzt muss zur Erhaltung der Sauberkeit durch die Aufstellung von Abfalleimern Rechnung getragen werden.

4.2. Weitere Ausstattungen

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

- Kategorie 1:
 - Aufstellfläche von mindestens 2,50m
 - Akustische Information
 - Dynamische Abfahrtsanzeiger
 - Überdachte Wartefläche

⁸ EAÖ 2013, S. 75.

⁹ EAÖ 2013, S. 37; S. 75

- Sitzgelegenheiten
- Ausreichende Beleuchtung
- Kategorie 2 (bei Nähe zu einer besonderen Einrichtung für Ältere oder Mobilitätseingeschränkte):
 - Aufstellfläche von mindestens 2,50m
 - Überdachte Warteflächen
 - Sitzgelegenheiten
 - Ausreichende Beleuchtung
- Kategorie 3:
 - Aufstellfläche von 2,50m
 - Überdachte Wartefläche
 - Sitzgelegenheiten
 - Ausreichende Beleuchtung

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

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

Dynamische und akustische Informationsanlagen wie sie für Haltestellen der Kategorie 1 vorgeschlagen werden scheinen vor dem Hintergrund der Anschaffungs- und Folgekosten nur an solchen Haltestellen gerechtfertigt, an welchen sich mindestens zwei Verkehrslinien mit jeweils besonders hoher Fahrgastnachfrage kreuzen. Hier können diese Anlagen den Fahrgast mit den notwendigen Informationen zu Umstiegsmöglichkeiten und Wartezeiten versorgen. In der Stadt Bornheim ist die Anbringung von dynamischen und akustischen Informationsanlagen für den Busverkehr aus diesen Gründen nicht vorgesehen.

Dass die Ausstattung der Haltestellen der Kategorie 2 völlig unabhängig von der Fahrgastnachfrage festgelegt werden soll, erscheint als nicht sachgemäß. Die vom Rhein-Sieg-Kreis vorgeschlagene Bedingung, wonach Haltestellen der Kategorie 2 dann eine höhere Ausbauqualität erfahren sollen, wenn sich in der Nähe der Haltestelle eine besondere Einrichtung für Ältere oder Mobilitätseingeschränkte befindet, ist nicht nachvollziehbar. Zwar

ist eine solche Bedingung grundsätzlich zu befürworten, allerdings muss diese Bedingung auch konsequent an allen Haltestellen die eine Nähe zu solchen Einrichtungen aufweisen, unabhängig der zugeordneten Kategorie, angewandt werden. Andernfalls erfolgt die Aufwertung der Haltestellen, in deren Nähe sich eine "besondere Einrichtung" befindet, willkürlich.

4.3 Beleuchtung

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

5. Priorisierung

Entgegen der Empfehlung des Rhein-Sieg-Kreises erscheint es als unvorteilhaft die Priorisierung der Haltestellen analog zur Kategorisierung durchzuführen. Deshalb wird an dieser Stelle eine eigene Priorisierung durchgeführt, die nachfolgenden Aspekte gehen dabei in die Priorisierung der Haltestellen ein:

- Ausbauzustand
- Kategorie
- Räumliche Lage

Insgesamt gibt es vier unterschiedliche Prioritäten, nach welchen sich die angestrebten Ausbaujahre der jeweiligen Haltestelle richten (vgl. Tabelle 2). Durch die gewählte Priorisierung soll eine größere Flexibilität hinsichtlich des Ausbaujahres und eine höhere Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung erreicht werden.

Tabelle 2 - Ausbaujahre

Priorität	Ausbaujahre
1	2015/16
2	2017/18
3	2019/20
4	2021

5.1 Ausbauzustand

Eine Priorisierung ohne Berücksichtigung des Ausbauzustands würde zu nicht wünschenswerten Ergebnissen führen. So kann es sein, dass bei Haltestellen, welche erst vor kurzem errichtet oder umgebaut wurden, die taktilen Elemente nicht mehr der aktuellen Norm entsprechen. Allerdings verfügen diese Haltestellen bereits über taktile Elemente, wohingegen diese bei anderen Haltestellen noch vollkommen fehlen. Überdies werden die Normen für taktile Elemente derzeit überarbeitet, sodass ein Austausch der taktilen Elemente möglichst spät erfolgen sollte, um die zu diesem Zeitpunkt aktuellen Normen zu erfüllen. Daher ist es sachgerechter, den zuletzt genannten Haltestellen eine höhere Priorität zuzuordnen, um die gravierenderen Mängel und Einschränkungen der Barrierefreiheit zuerst zu beseitigen.

5.2 Kategorie

Wie bereits dargestellt, schlägt der Rhein-Sieg-Kreis vor, die Priorisierung stringent nach der Kategorisierung der Haltestellen vorzunehmen. Auch wenn aus den bereits aufgeführten Gründen diese starre Art der Priorisierung abgelehnt wird, so wird die Kategorie der jeweiligen Haltestelle keinesfalls ignoriert. Durch die Kategorisierung der Haltestellen wird deren Bedeutung quantifiziert, sodass die Kategorie einen entscheidenden Einfluss auf die Priorisierung hat. Insbesondere durch die Berücksichtigung des aktuellen Ausbauzustands (vgl. 6.1) kann es jedoch vorkommen, dass einige Haltestellen der höheren Kategorien zunächst zurückgestellt werden.

5.3 Räumliche Lage

Der zweite Aspekt ist die räumliche Lage der Haltestelle. Durch die Berücksichtigung der Lage soll ein möglichst quantitativ gleichmäßiger Ausbau in den verschiedenen Ortsteilen der Stadt Bornheim ermöglicht werden. Es soll dabei vermieden werden, dass es in bestimmten Jahren zu einer Konzentration der Baumaßnahmen in wenigen Ortsteilen kommt. Vielmehr sollen in allen Jahren, im Sinne einer "gerechten" Priorisierung über das gesamte Stadtgebiet Maßnahmen durchgeführt werden.

6. Ergebnis

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

Tabelle 3 - Kategorisierung der Haltestellen

Anzahl der Fahrtrichtungshaltestellen	Planung
Kategorie 1:	11
Kategorie 2:	15
Kategorie 3:	6
Kategorie 4:	33
Kategorie 5:	9
Gesamt:	74

Im Folgenden werden die Haltestellen der jeweiligen Kategorie aufgelistet. Eine vollständige Liste aller Haltestellen inklusive Nummerierung, Kategorisierung und Priorisierung findet sich im Anhang.

6.1 Kategorie 1

Insgesamt acht Haltestellen (elf Fahrtrichtungshaltestellen) sind der höchsten Kategorie zugeordnet, davon sind drei Haltestellen (*Hersel (1)*, *Sechtem Bf (33)* und *Bornheim Europaschule (39)*) End- bzw. Starthaltestellen. Drei Haltestellen der Kategorie 1 befinden sich in Bornheim, zwei weitere Haltestellen liegen in Merten und eine Haltestelle der Kategorie 1 ist im Ortsteil Hersel vorhanden.

Tabelle 4 - Haltestellen der Kategorie 1

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
1		Hersel		604, 817, 818	1
7	a	Bornheim Rathaus	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	1
7	b	Bornheim Rathaus	Hersel/Alfter	633, 817, 818	1
9	a	Bornheim Schwimmbad	Brenig/Sechtem	817, 818	1
9	b	Bornheim Schwimmbad	Hersel	817, 818	1
28	a	Merten Schule	Sechtem	818	1
28	b	Merten Schule	Hersel	818	1
30	b	Merten (Stadtbahn)	Hersel	818	1
33		Sechtem Bf		818	1
38		Hersel Alte Schule	Hersel	604	1
39		Bornheim Europaschule		633	1

6.2 Kategorie 2

Der Kategorie 2 sind acht Haltestellen (15 Fahrtrichtungshaltestellen) zugeordnet, bei welchen ein hoher Ausbaubedarf (vgl. 3.) besteht.

Tabelle 5 - Haltestellen der Kategorie 2

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
5	a	Roisdorf Bf/Rosental	Brenig/Sechtem	817, 818	2
5	b	Roisdorf Bf/Rosental	Hersel	817, 818	2
12	a	Bornheim Hellenkreuz	Brenig/Sechtem	817, 818	2
12	b	Bornheim Hellenkreuz	Hersel	817, 818	2
18	a	Dersdorf	Sechtem	818	2
18	b	Dersdorf	Hersel	818	2
20		Waldorf (Stadtbahn)		818	2
21	a	Kardorf Auf dem Knickert	Sechtem	818	2
21	b	Kardorf Auf dem Knickert	Hersel	818	2
24	a	Hemmerich Schule	Sechtem	818	2
24	b	Hemmerich Schule	Hersel	818	2
26	a	Rösberg Schule	Sechtem	818	2
26	b	Rösberg Schule	Hersel	818	2
41	a	Roisdorf Bahnhof	Bornheim	633	2
41	b	Roisdorf Bahnhof	Alfter	633	2

6.3 Kategorie 3

Mit drei Haltestellen (sechs Fahrtrichtungshaltestellen) sind der Kategorie 3 die wenigsten Haltestellen zugeordnet. Diese Haltestellen sind durch eine hohe Fahrgastnachfrage gekennzeichnet.

Tabelle 6 - Haltestellen der Kategorie 3

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
6	a	Roisdorf Siegesstraße	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	3
6	b	Roisdorf Siegesstraße	Hersel/Alfter	633, 817, 818	3
27	a	Merten Heide	Sechtem	818	3
27	b	Merten Heide	Hersel	818	3
32	a	Sechtem Krausplatz	Sechtem	818	3
32	b	Sechtem Krausplatz	Hersel	818	3

6.4 Kategorie 4

Die mit Abstand größte Anzahl an Haltestellen (18 Haltestellen, 33 Fahrtrichtungshaltestellen) sind der Kategorie 4 zugeordnet. Diese Haltestellen verfügen über eine niedrige Fahrgastnachfrage.

Tabelle 7 - Haltestellen der Kategorie 4

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
2		Hersel Siemensacker	Hersel	604, 817, 819	4
3	a	Bornheim Gewerbepark Süd	Brenig/Sechtem	817, 818	4
4	a	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Brenig/Sechtem	817, 818	4
4	b	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Hersel	817, 818	4
8	a	Bornheim Kartäuser Str.	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	4
8	b	Bornheim Kartäuser Str.	Hersel/Alfter	633, 817, 818	4
11	a	Bornheim Mühlenstraße	Brenig/Sechtem	817, 818	4
11	b	Bornheim Mühlenstraße	Hersel	817, 818	4
13	a	Brenig Hennesenbergstr.	Brenig	817	4
13	b	Brenig Hennesenbergstr.	Hersel	817	4
14	a	Brenig Auf dem Plon	Brenig	817	4
14	b	Brenig Auf dem Plon	Hersel	817	4
15	a	Brenig Post	Brenig	817	4
15	b	Brenig Post	Hersel	817	4
16	a	Brenig Wasserturm	Brenig	817	4
16	b	Brenig Wasserturm	Hersel	817	4
19	a	Waldorf Gaststätte Kreuel	Sechtem	818	4
19	b	Waldorf Gaststätte Kreuel	Hersel	818	4
22	a	Kardorf Lindenstraße	Sechtem	818	4
22	b	Kardorf Lindenstraße	Hersel	818	4
23	a	Kardorf Schulstraße	Sechtem	818	4
23	b	Kardorf Schulstraße	Hersel	818	4
25	a	Rösberg Hemmergasse	Sechtem	818	4
25	b	Rösberg Hemmergasse	Hersel	818	4
29	a	Merten Apotheke	Sechtem	818	4
29	b	Merten Apotheke	Hersel	818	4
34	a	Hersel Moselstraße	Bonn	604	4
34	b	Hersel Moselstraße	Hersel	604	4
35		Hersel Vorgebirgsstraße	Bonn	604	4
36	a	Hersel Clarenweg	Bonn	604	4
36	b	Hersel Clarenweg	Hersel	604	4
37	a	Hersel Grüner Weg	Bonn	604	4
37	b	Hersel Grüner Weg	Hersel	604	4

6.5 Kategorie 5

In die letzte Kategorie fallen sechs Haltestellen (neun Fahrtrichtungshaltestellen), welche nicht ausgebaut werden sollen.

Tabelle 8 - Haltestellen der Kategorie 5

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie
3	b	Bornheim Gewerbepark Süd	Hersel	817, 818	5
10	a	Bornheim KSK	Brenig/Sechtem	817, 818	5
10	b	Bornheim KSK	Hersel	817, 818	5
17		Brenig Sportplatz		817	5
30	a	Merten (Stadtbahn)	Sechtem	818	5

31	a	Sechtem Eupener Straße	Sechtem	818	5
31	b	Sechtem Eupener Straße	Hersel	818	5
40	a	Roisdorf Friedrichstraße	Bornheim	633	5
40	b	Roisdorf Friedrichstraße	Alfter	633	5

Anhang:

Tabelle 9 - Haltestellenübersicht

Nr.		Haltestelle	Fahrtrichtung	Linien	Kategorie	Priorität	Ausbaujahr
1		Hersel		604, 817, 818	1	3	2020
2		Hersel Siemensacker	Hersel	604, 817, 819	4	1	2016
3	a	Bornheim Gewerbepark Süd	Brenig/Sechtem	817, 818	4	3	2020
3	b	Bornheim Gewerbepark Süd	Hersel	817, 818	5	-	-
4	a	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Brenig/Sechtem	817, 818	4	2	2018
4	b	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	Hersel	817, 818	4	2	2018
5	a	Roisdorf Bf/Rosental	Brenig/Sechtem	817, 818	2	2	2017
5	b	Roisdorf Bf/Rosental	Hersel	817, 818	2	2	2017
6	a	Roisdorf Siegesstraße	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	3	2	2018
6	b	Roisdorf Siegesstraße	Hersel/Alfter	633, 817, 818	3	2	2018
7	a	Bornheim Rathaus	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	1	3	2020
7	b	Bornheim Rathaus	Hersel/Alfter	633, 817, 818	1	3	2020
8	a	Bornheim Kartäuser Str.	Brenig/Sechtem/Bornheim	633, 817, 818	4	3	2019
8	b	Bornheim Kartäuser Str.	Hersel/Alfter	633, 817, 818	4	3	2019
9	a	Bornheim Schwimmbad	Brenig/Sechtem	817, 818	1	1	2015
9	b	Bornheim Schwimmbad	Hersel	817, 818	1	1	2015
10	a	Bornheim KSK	Brenig/Sechtem	817, 818	5	-	-
10	b	Bornheim KSK	Hersel	817, 818	5	-	-
11	a	Bornheim Mühlenstraße	Brenig/Sechtem	817, 818	4	3	2019
11	b	Bornheim Mühlenstraße	Hersel	817, 818	4	3	2019
12	a	Bornheim Hellenkreuz	Brenig/Sechtem	817, 818	2	4	2021
12	b	Bornheim Hellenkreuz	Hersel	817, 818	2	4	2021
13	a	Brenig Hennesenbergstr.	Brenig	817	4	3	2020
13	b	Brenig Hennesenbergstr.	Hersel	817	4	3	2020
14	a	Brenig Auf dem Plon	Brenig	817	4	3	2020
14	b	Brenig Auf dem Plon	Hersel	817	4	3	2020
15	a	Brenig Post	Brenig	817	4	3	2020
15	b	Brenig Post	Hersel	817	4	3	2020
16	a	Brenig Wasserturm	Brenig	817	4	3	2020
16	b	Brenig Wasserturm	Hersel	817	4	3	2020
17		Brenig Sportplatz		817	5	-	-
18	a	Dersdorf	Sechtem	818	2	1	2015
18	b	Dersdorf	Hersel	818	2	1	2015
19	a	Waldorf Gaststätte Kreuel	Sechtem	818	4	2	2017
19	b	Waldorf Gaststätte Kreuel	Hersel	818	4	2	2017
20		Waldorf (Stadtbahn)		818	2	3	2020
21	a	Kardorf Auf dem Knickert	Sechtem	818	2	3	2019
21	b	Kardorf Auf dem Knickert	Hersel	818	2	3	2019
22	a	Kardorf Lindenstraße	Sechtem	818	4	3	2020
22	b	Kardorf Lindenstraße	Hersel	818	4	3	2020
23	a	Kardorf Schulstraße	Sechtem	818	4	1	2016
23	b	Kardorf Schulstraße	Hersel	818	4	1	2016
24	a	Hemmerich Schule	Sechtem	818	2	2	2017
24	b	Hemmerich Schule	Hersel	818	2	2	2017

25	a	Rösberg Hemmergasse	Sechtem	818	4	4	2021
25	b	Rösberg Hemmergasse	Hersel	818	4	4	2021
26	a	Rösberg Schule	Sechtem	818	2	1	2015
26	b	Rösberg Schule	Hersel	818	2	1	2015
27	a	Merten Heide	Sechtem	818	3	4	2021
27	b	Merten Heide	Hersel	818	3	4	2021
28	a	Merten Schule	Sechtem	818	1	1	2016
28	b	Merten Schule	Hersel	818	1	1	2016
29	a	Merten Apotheke	Sechtem	818	4	3	2019
29	b	Merten Apotheke	Hersel	818	4	3	2019
30	b	Merten (Stadtbahn)	Hersel	818	1	1	2016
30	a	Merten (Stadtbahn)	Sechtem	818	5	-	-
31	a	Sechtem Eupener Straße	Sechtem	818	5	-	-
31	b	Sechtem Eupener Straße	Hersel	818	5	-	-
32	a	Sechtem Krausplatz	Sechtem	818	3	2	2017
32	b	Sechtem Krausplatz	Hersel	818	3	2	2017
33		Sechtem Bf		818	1	4	2021
34	a	Hersel Moselstraße	Bonn	604	4	1	2016
34	b	Hersel Moselstraße	Hersel	604	4	1	2016
35		Hersel Vorgebirgsstraße	Bonn	604	4	4	2021
36	a	Hersel Clarenweg	Bonn	604	4	3	2020
36	b	Hersel Clarenweg	Hersel	604	4	3	2020
37	a	Hersel Grüner Weg	Bonn	604	4	2	2018
37	b	Hersel Grüner Weg	Hersel	604	4	2	2018
38		Hersel Alte Schule	Hersel	604	1	1	2015
39		Bornheim Europaschule		633	1	1	2016
40	a	Roisdorf Friedrichstraße	Bornheim	633	5	-	-
40	b	Roisdorf Friedrichstraße	Alfter	633	5	-	-
41	a	Roisdorf Bahnhof	Bornheim	633	2	3	2019
41	b	Roisdorf Bahnhof	Alfter	633	2	3	2019

Tabelle 10 - Kostenübersicht

Nr.		Haltestelle	Kategorie	Geschätzte Kosten	Ausbaujahr
1		Hersel	1	1.409,44 €	2020
2		Hersel Siemensacker	4	17.891,24 €	2016
3	a	Bornheim Gewerbepark Süd	4	1.259,98 €	2020
3	b	Bornheim Gewerbepark Süd	5	Wird nicht ausgebaut	-
4	a	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	4	22.122,78 €	2018
4	b	Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.	4	21.326,33 €	2018
5	a	Roisdorf Bf/Rosental	2	26.615,10 €	2017
5	b	Roisdorf Bf/Rosental	2	25.580,51 €	2017
6	a	Bornheim Siegesstr.	3	24.944,27 €	2018
6	b	Bornheim Siegesstr.	3	1.915,16 €	2018
7	a	Bornheim Rathaus	1	1.740,43 €	2020
7	b	Bornheim Rathaus	1	3.609,43 €	2020
8	a	Bornheim Kartäuserstr.	4	14.874,14 €	2019
8	b	Bornheim Kartäuserstr.	4	14.110,98 €	2019
9	a	Bornheim Schwimmbad	1	41.844,13 €	2015
9	b	Bornheim Schwimmbad	1	14.274,38 €	2015
10	a	Bornheim KSK	5	Wird nicht ausgebaut	-
10	b	Bornheim KSK	5	Wird nicht ausgebaut	-
11	a	Bornheim Mühlenstr.	4	18.777,82 €	2019
11	b	Bornheim Mühlenstr.	4	10.758,82 €	2019
12	a	Bornheim Hellenkreuz	2	23.270,03 €	2021
12	b	Bornheim Hellenkreuz	2	15.563,36 €	2021
13	a	Brenig Hennesenbergstr.	4	8.827,66 €	2020
13	b	Brenig Hennesenbergstr.	4	19.195,27 €	2020
14	a	Brenig Auf dem Ploon	4	1.865,22 €	2020
14	b	Brenig Auf dem Ploon	4	1.425,67 €	2020
15	a	Brenig Post	4	1.276,21 €	2020
15	b	Brenig Post	4	1.094,30 €	2020
16	a	Brenig Wasserturm	4	1.702,44 €	2020
16	b	Brenig Wasserturm	4	1.021,84 €	2020
17		Brenig Sportplatz	5	Wird nicht ausgebaut	-
18	a	Dersdorf	2	14.998,37 €	2015
18	b	Dersdorf	2	21.454,10 €	2015
19	a	Waldorf Gaststätte Kreuel	4	21.761,15 €	2017
19	b	Waldorf Gaststätte Kreuel	4	22.762,47 €	2017
20		Waldorf Stadtbahn	2	12.470,70 €	2020
21	a	Kardorf Auf dem Knickert	2	22.359,63 €	2019
21	b	Kardorf Auf dem Knickert	2	17.442,40 €	2019
22	a	Kardorf Lindenstraße	4	9.825,44 €	2020
22	b	Kardorf Lindenstraße	4	10.450,19 €	2020
23	a	Kardorf Schulstraße	2	14.225,00 €	2016
23	b	Kardorf Schulstraße	2	14.514,29 €	2016
24	a	Hemmerich Schule	2	31.254,22 €	2017

24	b	Hemmerich Schule	2	34.142,05 €	2017
25	a	Rösberg Hemmergasse	4	21.306,03 €	2021
25	b	Rösberg Hemmergasse	4	22.298,25 €	2021
26	a	Rösberg Schule	2	13.338,85 €	2015
26	b	Rösberg Schule	2	37.977,37 €	2015
27	a	Merten Heide	3	23.645,59 €	2021
27	b	Merten Heide	3	13.462,75 €	2021
28	a	Merten Schule	1	33.486,81 €	2016
28	b	Merten Schule	1	34.960,37 €	2016
29	a	Merten Apotheke	4	20.816,96 €	2019
29	b	Merten Apotheke	4	11.670,38 €	2019
30	a	Merten (Stadtbahn)	5	Wird nicht ausgebaut	-
30	b	Merten (Stadtbahn)	1	19.790,24 €	2016
31	a	Sechtem Eupener Straße	5	Wird nicht ausgebaut	-
31	b	Sechtem Eupener Straße	5	Wird nicht ausgebaut	-
32	a	Sechtem Krausplatz	3	11.564,66 €	2017
32	b	Sechtem Krausplatz	3	11.564,66 €	2017
33		Sechtem Bahnhof	1	1.790,25 €	2021
34	a	Hersel Moselstraße	4	20.815,55 €	2016
34	b	Hersel Moselstraße	4	7.137,77 €	2016
35		Hersel Vorgebirgsstraße	4	18.427,75 €	2021
36	a	Hersel Clarenweg	4	24.331,11 €	2020
36	b	Hersel Clarenweg	4	21.894,55 €	2020
37	a	Hersel Grüner Weg	4	30.101,39 €	2018
37	b	Hersel Grüner Weg	4	23.989,84 €	2018
38		Hersel Alte Schule	1	59.781,70 €	2015
39		Bornheim Europaschule	1	23.411,54 €	2016
40	a	Roisdorf Friedrichstraße	5	Wird nicht ausgebaut	-
40	b	Roisdorf Friedrichstraße	5	Wird nicht ausgebaut	-
41	a	Roisdorf Bahnhof	2	17.608,88 €	2019
41	b	Roisdorf Bahnhof	2	20.968,10 €	2019
Gesamtkosten:				1.180.098,31 €	bis 2021

Tabelle 11 - Übersicht Ausbaujahre

Nr.	Haltestelle	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
9	a Bornheim Schwimmbad	41.844,13 €						
9	b Bornheim Schwimmbad	14.274,38 €						
18	a Dersdorf	18.998,37 €						
18	b Dersdorf	21.454,10 €						
26	a Rösberg Schule	13.338,85 €						
26	b Rösberg Schule	37.977,37 €						
38	Hersel Alte Schule	59.781,70 €						
2	Hersel Siemensacker		17.891,24 €					
23	b Kardorf Schulstraße		14.514,29 €					
23	a Kardorf Schulstraße		18.225,00 €					
28	a Merten Schule		37.486,81 €					
28	b Merten Schule		34.960,37 €					
30	b Merten (Stadtbahn)		19.790,24 €					
34	a Hersel Moselstraße		24.815,55 €					
34	b Hersel Moselstraße		7.137,77 €					
39	Bornheim Europaschule		23.411,54 €					
5	a Roisdorf Bf/Rosental			30.615,10 €				
5	b Roisdorf Bf/Rosental			29.580,51 €				
19	a Waldorf Gaststätte Kreuel			25.761,15 €				
19	b Waldorf Gaststätte Kreuel			22.762,47 €				
24	a Hemmerich Schule			31.254,22 €				
24	b Hemmerich Schule			34.142,05 €				
32	a Sechtem Krausplatz			11.564,66 €				
32	b Sechtem Krausplatz			11.564,66 €				
4	a Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.				22.122,78 €			
4	b Roisdorf Joh.-Phil.-Reis-Str.				21.326,33 €			
6	a Bornheim Siegesstr.				28.944,27 €			
6	b Bornheim Siegesstr.				1.915,16 €			
37	a Hersel Grüner Weg				30.101,39 €			
37	b Hersel Grüner Weg				23.989,84 €			
8	a Bornheim Kartäuserstr.					14.874,14 €		
8	b Bornheim Kartäuserstr.					14.110,98 €		
11	a Bornheim Mühlenstr.					18.777,82 €		
11	b Bornheim Mühlenstr.					10.758,82 €		
21	a Kardorf Auf dem Knickert					22.359,63 €		
21	b Kardorf Auf dem Knickert					17.442,40 €		
29	a Merten Apotheke					24.816,96 €		

