Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
1	Gemeinde Alfter	die Rats- und Ausschussmitglieder der Gemeinde Alfter wurden im Verfahren beteiligt, es gab keine Anregungen oder Bedenken bezüglich der Fortschreibung des NVP	--
2	Stadt Bad Honnef	bessere ÖPNV-Versorgung im Stadtbezirk Aegidienberg (NVP-Standards nicht erfüllt, dauerhafte Unterkunft für ca. 300 Flüchtlinge in Rottbitze geplant etc.)	Die Mindestbedienungsstandards sind in den Ortschaften um Aegidienberg nicht erfüllt (Linien 560 und 562 nur im 120-Minuten-Takt). Am Wochenende verkehrt die Linie 560 überhaupt nicht. Darüber hinaus gibt es erhebliche Angebotsdefizite auf der Primärachse Bad Honnef – Aegidienberg. Im Handlungskonzept des NVP sind diese Mängel aufgeführt. Die Verwaltung wird kurzfristige Maßnahmen für die Bedienung aller Haltestellen im Stundentakt sowie der Einführung eines ggf. bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Aegidienberg und Oberpleis am Wochenende erarbeiten. > K1 Maßnahmen zur Behebung der Angebotsdefizite auf der Primärachse Bad Honnef – Aegidienberg sind nach erster Abschätzung mit einem hohen zusätzlichen Betriebsaufwand verbunden und werden daher als mittelfristige Maßnahme zusammen mit Optimierungen im Bergbereich Königswinter weiterverfolgt. > M1
3.1	Stadt Bornheim	Taktverlängerung auf der Stadtbahnlinie 18 an Samstagen	Die Verwaltung sieht ebenfalls Handlungserfordernis, da der Taktwechsel von 30- auf 60-Minuten Takt bereits gegen 15:30 Uhr nicht der Fahrgastnachfrage gerecht wird. Angestrebt wird eine Integration der heutigen Fahrten der Linie 68 in die Linie 18, so dass ein durchgehender Halbstundentakt entsteht. Diese Maßnahme wird aktuell in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“ abgestimmt. > M2
3.2		Prüfung einer Taktverdichtung auf der Linie 16 in den Hauptverkehrszeiten	Auf der Linie 16 bestehen morgens Kapazitätsengpässe. In der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“ wird aktuell (erneut) die Realisierung eines 10-Minuten-Taktes geprüft. > M2
3.3		Prüfung einer Angebotsverbesserung auf den Stadtbahnlinien 16 und 18 in den Abendstunden	Mögliche Maßnahmen werden in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“ geprüft. Die Verwaltung sieht jedoch eine höhere Priorität bzgl. der Punkte 3.1 und 3.2. > M2
3.4		Verdichtung des AST-Verkehrs für die Höhenorte und Walberberg, alternativ Prüfung einer Kleinbuslinie auf Grundlage der Erfahrungen in Alfter	Eine Herstellung der Grundbedienungsstandards im AST-Verkehr wird zum kommenden Fahrplanwechsel angestrebt (vgl. Punkt 5.1). Damit kann auch das AST Bornheim durchgehend stündlich angeboten werden (derzeit teilweise nur Zweistundentakt). > K2 Eine Kleinbuslinie für die Höhenbereiche nach dem Vorbild von Alfter ist vor dem Hintergrund der dichten Besiedelung und der Straßeninfrastruktur (keine Befahrbarkeit mit Standardbussen) durchaus denkbar. Weitere Ansätze zur Attraktivitätssteigerung und Optimierung des ÖPNV in den Höhenorten werden auf der Linie 818 und in einer Integration des freigestellten Schülerverkehrs gesehen. Maßnahmen werden mittelfristig geprüft, nachdem die Evaluation der Kleinbuslinien in Alfter erfolgt ist (Zeithorizont 2017/18). > M3
3.5		Überprüfung des AST im Stadtgebiet Bornheim insgesamt	Eine Überprüfung erfolgt zum kommenden Fahrplanwechsel. > L2
3.6		Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte der Linie 16	Der Rhein-Sieg-Kreis ist nicht Baulasträger, aber in die laufende Abstimmung der Stadt Bornheim mit der HGK involviert. Der barrierefreie Ausbau hat für die Verwaltung eine sehr hohe Priorität.
3.7		Prüfung der Tarifzonen und Abschaffung der Tarifzone 2b	Für den Gemeinschaftstarif im gesamten VRS-Gebiet ist der VRS zuständig. Der Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV hat hier keine direkte Einwirkungsmöglichkeit. Bereits im März 2014 hat es eine Initiative des Rhein-Sieg-Kreises beim VRS gegeben, um eine Tarifreform zu initiieren, um vor allem die Fahrten zwischen Kernstädten und den angrenzenden Nachbarkommunen (Tarif 2b) preislich attraktiver zu gestalten. Hier wird es aber in näherer Zukunft zu keine Veränderungen kommen, da deutlichen Einnahmeverluste zu erwarten wären. Im Rahmen der zukünftigen Tarifgestaltung mittels e-Tarifs bzw. e-Tickets wird eine Veränderung als realistisch eingeschätzt.
3.8		Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Dersdorf prüfen	Die fehlende Barrierefreiheit bezieht sich auf die Zuwegung zum Bahnsteig. Diesbezüglich wird eine Abstimmung zwischen Stadt Bornheim und der HGK angeregt.
3.9		Ergänzung Bahnhof Sechtem als Verknüpfungspunkt 3. Ordnung	Dem Vorschlag wird gefolgt. In diesem Zusammenhang werden außerdem die Busverbindungen (Alfter –) Roisdorf – Bornheim und Hersel – Bornheim – Sechtem in das Primärnetz hochgestuft.

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
3.10		Ergänzung des Kapitels 7.2 um einen zusätzlichen Abschnitt zum Thema Pünktlichkeit der Stadtbahnen, hier insbesondere der Linie 18	Im Kapitel 6. „Vorgaben zur Betriebsqualität“ werden u.a. die Anforderungen an die Pünktlichkeit beschrieben. Zudem beabsichtigt der Rhein-Sieg-Kreis, mit den Verkehrsunternehmen Qualitätsvereinbarungen hinsichtlich der Service- und Qualitätsstandards abzuschließen. Auf bereits heute bekannte Mängel bei einzelnen Linien wird im NVP nicht gesondert eingegangen.
3.11		Ergänzung des Abschnitts 7.8.2 in Bezug auf die linke Rheinstrecke um die Hinweise auf den hohen Bedarf und das große Fahrgastpotenzial, das Ziel S-Bahn und S-Bahn-Vorlaufbetrieb, die seitens des NVR erstellte Machbarkeitsstudie und die bereits erfolgte Anmeldung für den ÖPNV-Bedarfsplan	Die Ergänzung wird aufgenommen. Allgemein wird das Kapitel 7.8 (Ausbau der Infrastruktur) in Hinblick auf die Anmeldungen für den ÖPNV-Bedarfsplan erweitert und aktualisiert.
3.12		Ergänzung des Kapitels 7.8 um einen zusätzlichen Abschnitt zum Ausbau des DB-Bahnhofs Roisdorf	Die Ergänzung wird aufgenommen.
4	Gemeinde Eitorf	Keine weitere Stellungnahme	--
5.1	Stadt Hennef	AST soll als eigenständiges Bedienelement in die Vorgaben des NVP zur Angebotsgestaltung aufgenommen werden	Der Anregung wird gefolgt, das AST wird zukünftig vollständiger Bestandteil des NVP. Im Kreistag wurde dies am 9.3.2016 bereits bestätigt. Damit verbunden sind folgende sachliche Anpassungen des NVP: <ul style="list-style-type: none"> - AST und TaxiBus werden planerisch gleichgestellt. In abgegrenzten Räumen und Zeitblöcken soll zukünftig stets nur noch eine der beiden Bedienformen angeboten werden, da das Nebeneinander von AST und TaxiBus den Fahrgästen gegenüber nur schwer kommuniziert werden kann. Optimierungsmaßnahmen wird die Verwaltung sukzessive ausarbeiten. > L2 - Für alle AST-Verkehre wird eine Bedienung mindestens entsprechend der NVP-Grundbedienungsstandards vorausgesetzt. Vorhandene Angebotslücken werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 geschlossen. > K2 - Die Mindestgröße für Ortschaften, die per ÖPNV bedient werden, wird von 500 auf 200 Einwohner gesenkt. Gleichzeitig wird das AST für die Erschließung von Ortschaften unter 500 Einwohnern, für innerörtliche Feinerschließungsaufgaben sowie zur Ergänzung von Buslinien abends und am Wochenende explizit als gleichwertige Bedienform zugelassen. - Die Abrechnung der AST-Verkehre erfolgt analog zum Bus- und TaxiBus-Verkehr über die ÖPNV-Umlage.
6.1	Stadt Königswinter	Zum SPNV, insbesondere zur Notwendigkeit des Ausbaus und des barrierefreien Umbaus der Bahnhöfe Niederdollendorf und Königswinter, wird auf das Schreiben vom 07.10.2015 zum ÖPNV Bedarfsplan hingewiesen	Die für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldeten SPNV-Maßnahmen werden im NVP dargestellt.

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1															
6.2		Angebotsausweitung der Linie 541 gewünscht	<p>Aktuelle Fahrgasterhebungen zeigen deutliche Nachfragesteigerungen zwischen dem Bergbereich Königswinter und dem Rheintal in Höhe von etwa 20%, resultierend aus der Netzoptimierung von 2010. Dies betrifft insbesondere die Linien 520 und 541, die beide in einigen Zeiträumen vollständig ausgelastet sind, so dass dort weitere Angebotsverbesserungen sinnvoll sind. Dagegen stagniert das Fahrgastaufkommen auf der Linie 537.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Linie</th> <th>Zählung RSK 2015</th> <th>Zählung VRS 2009</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>520</td> <td>2.618</td> <td>1.552</td> </tr> <tr> <td>521</td> <td>1.488</td> <td>1.893</td> </tr> <tr> <td>537</td> <td>2.647</td> <td>2.690</td> </tr> <tr> <td>541</td> <td>802</td> <td>170</td> </tr> </tbody> </table> <p>(Angabe in Fahrgästen pro Werktag, die Werte der Linien 520/521 sind aufgrund der Auflösung des alten Ringverkehrs nicht direkt vergleichbar, die dortigen Zuwächse entfallen weitestgehend auf den Abschnitt Niederdollendorf – Thomasberg – Oberpleis)</p> <p>Andererseits ermöglicht das bestehende Angebot der Linie 541 im Stundentakt für den Schüler- und Berufsverkehr keine attraktive Anbindung an den Stadtbahnverkehr in Oberkassel, auch aus diesem Grunde sind Verbesserungen wünschenswert.</p> <p>Kurzfristig wird die Verwaltung Optimierungsmaßnahmen im Bestand untersuchen, mit dem Ziel die Linie 541 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten > K3</p> <p>Weitere Optimierungsmaßnahmen für den Bergbereich Königswinter sollen zu einem späteren Zeitpunkt untersucht werden. > M1</p>	Linie	Zählung RSK 2015	Zählung VRS 2009	520	2.618	1.552	521	1.488	1.893	537	2.647	2.690	541	802	170
Linie	Zählung RSK 2015	Zählung VRS 2009																
520	2.618	1.552																
521	1.488	1.893																
537	2.647	2.690																
541	802	170																
6.3		Aufgrund der geplanten Unterbringung von Flüchtlingen am nahegelegenen Sportplatz (Hermann-Wallraf-Anlage) soll die Einrichtung der Haltestelle „Niederdollendorf Haus der Jugend“ vorangetrieben werden	Der Rhein-Sieg-Kreis befürwortet die Einrichtung der Haltestelle. Die Einbeziehung in den Fahrplan der Linie 541 kann erfolgen, sobald die Stadt Königswinter als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Haltestelle angelegt hat.															
6.4		Verbesserung des Angebotes aus dem Stieldorfer Raum nach Bonn, entweder durch Verstärkung der Linie 541 auf Halbstundentakt oder durch Wiedereinführung von Fahrten der Linie 537 über Rauschendorf (Eingabe Bürgerverein Rauschendorf)	Die Verwaltung empfiehlt in eine Angebotsverbesserung der Linie 541, zumal dies gegenüber einer veränderten Linie 537 effektiv zusätzliche Verbindungen nach Bonn bringt und damit auch Verbesserungen für die Ortschaften Stieldorf und Vinxel. Bei einer Umlegung der Linie 537 über Rauschendorf würde dagegen das Angebot für Oelinghoven, Stieldorferhohn und Thomasberg verschlechtert werden. > K3															
6.5		Prüfung der Führung einzelner Fahrten der Linie 537 über Rauschendorf	Die Führung einzelner Fahrten auf abweichenden Linienwegen ist gemäß NVP nicht vorgesehen. Die Verwaltung empfiehlt, zur besseren Anbindung von Rauschendorf an Bonn eine Angebotsverbesserung der Linie 541 zu realisieren (vgl. Punkt 6.2). > K3															
7	Stadt Lohmar	Der Rhein-Sieg-Kreis wird gebeten, sich baldmöglichst mit der nächsten modularen Betrachtung im Hinblick auf eine Verbesserung des Lohmarer ÖPNV-Angebotes zu befassen.	Die Verwaltung hat im Februar 2013 eine Untersuchung zum ÖPNV-Angebot in Lohmar vorgelegt. Auf dieser Grundlage können ggf. weitere Planungsschritte durchgeführt werden. Derzeit führt die Verwaltung derzeit Fahrgasterhebungen auf den Linien 554-558 durch. Zudem wird im Rahmen der Prüfung von Angebotsverbesserungen im Raum Neunkirchen-Seelscheid eine Verlängerung der Linie Lohmar – Pohlhausen nach Neunkirchen untersucht (vgl. Punkt 10.4). > M4															
8	Stadt Meckenheim	--	Bzgl. Umsetzung des Buskonzeptes Meckenheim zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 stehen noch Teilmaßnahmen aus (insbesondere Anbindung der Merler Straße), deren Realisierung zwischen der Verwaltung und der Stadt Meckenheim abgestimmt werden.															

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
9.1	Gemeinde Much	Prüfung einer Taktverdichtung auf der Linie 319, da auf dem Linienweg im Bereich der Ortschaften Niederwahn, Oberwahn und Wellerscheid zahlreiche Wohnungen für Flüchtlinge durch die Gemeinde Much angemietet wurden	Das Angebot der Buslinie 319 wurde vor mehreren Jahren mangels Nachfrage auf drei Fahrtenpaare pro Tag ausgedünnt. Sofern die angestrebte Integration des Schülerverkehrs der Gemeinde Much in den Linienverkehr gelingt, können weitere Fahrten eingerichtet werden. > L3
9.2		Prüfung, ob der Streckenabschnitt der SB 56 zwischen Haltestellen Much Post und Marienfeld Kirche wieder in den regulären Streckenabschnitt der Linie 576 aufgenommen werden kann	In der aktuellen Fahrplankonzeption ist ein derartiger Tausch nicht möglich, da die Wendezeit der Linie 576 in Much (Ankunft Minute 20, Abfahrt Minute 35) nicht ausreichend lang ist, um in dieser Zeit bis Marienfeld und zurück zu fahren. Einer Verschiebung der Grundtaktlage der Linie 576 steht die Angebotsabstimmung mit der teilweise parallelen Linie 577 entgegen. Die Bedienung von Marienfeld mit der SB 56 hat wiederum den Vorteil, dass damit die Reisezeiten nach Siegburg verkürzt werden. Nachteilig ist, dass die Linie SB 56 zu einigen Verkehrszeiten nicht durchgängig bedient wird und Marienfeld dann nur mit TaxiBus-Fahrten erreichbar ist. Angebotsverbesserung für die Linien SB56/576 sollen mittelfristig untersucht werden (vgl. Punkt 10.1). > M4
9.3		Vor Einstellung der SB 56 im Bereich Wahnbachtal sind aktuelle Fahrgastzahlen den örtlichen politischen Gremien zur vorherigen Stellungnahme vorzulegen	Im Wahnbachtal ist gemäß Fahrplan-Rahmenkonzeption des NVP kein regelmäßiges Busangebot vorgesehen. Die bestehenden drei Fahrten pro Tag sind auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet und stehen unter dem Vorbehalt der Notwendigkeit bzw. können ggf. durch eine anderweitige Bedienung ersetzt werden, wenn sich dadurch Optimierungspotenziale ergeben. Gemäß Zählergebnis von Ende 2014 wird die morgendliche Fahrt auf dem gesamten betroffenen Abschnitt Seelscheid – Herchenrath von 15 Fahrgästen genutzt und die beiden Fahrten am Nachmittag von 4 bzw. 2 Fahrgästen.
9.4		Vor Streichung des Spätverkehrs auf der Linie 576 an Samstagen und Sonntagen sind aktuelle Fahrgastzahlen den örtlichen politischen Gremien zur vorherigen Stellungnahme vorzulegen	Eine Streichung des Spätverkehrs auf der Linie 576 ist nicht vorgesehen.
9.5		Einführung einer Busfahrt der Linie 575 im Anschluss an die letzte Ankunft der RB25 am Abend in Overath	Die Einführung dieser Fahrt ist abhängig von der Bereitschaft des Rheinisch-Bergischen Kreises zur Mitfinanzierung. Die Verwaltung wird mögliche Maßnahmen mit diesem abstimmen. > K4
9.6		Einführung einer Taktverdichtung am Morgen zwischen Much und Overath auf der Linie 575 bzw. Splittung der Linienwege sowohl über Bövingen als auch über Gerlinghausen	Derzeit verkehren morgens zwischen 5 Uhr und 8:30 Uhr sechs Busse auf der Linie 575 in Richtung Overath, davon haben aber nur drei Anschluss an die RB 25 nach Köln. Insbesondere fehlt eine Fahrmöglichkeit für Berufspendler nach Köln vor 6:39 Uhr sowie zwischen 6:39 Uhr und 7:55 Uhr ab Much. Die Verwaltung wird mögliche Maßnahmen mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis abstimmen. > K4 Eine generelle Splittung der Linienwege – über die zusätzlich zum normalen Angebot gefahrenen Schulverstärker hinaus – wird aufgrund des Planungsprinzips „eine Linie – ein Linienweg“ nicht befürwortet. Da die Linie 575 nur im Stundentakt fährt, würde dies zu einer unattraktiven Bedienung für beide Linienwegvarianten führen. Im Rahmen einer Überprüfung der Linie kann aber erörtert werden, die Linie 575 grundsätzlich über Gerlinghausen und Gibbinghausen umzulegen. Bövingen würde dann nur noch über die Linie 576 bedient werden, Eckhausen nur noch über eine ortsferne Haltestelle. > M4

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
9.7		Bessere Vertaktung der ankommenden Buslinien an der Haltestelle Much-Rathaus untereinander	Die Linien 575 und 577 gehen in Much i.A. aufeinander über und stellen einerseits in Overath (RB25) sowie andererseits in Neunkirchen (578) und Siegburg (RE9) stündlich systematische Anschlüsse her. Die Linien 576 und 577 wiederum fahren im halbstündlichen Wechsel von und nach Siegburg, um einen Halbstundentakt für die Relationen Siegburg – Much sowie Siegburg – Heide anzubieten. Vor diesem Hintergrund ist eine bessere Anschlussabstimmung in Much im bestehenden Fahrplankonzept nicht sinnvoll möglich. Dazu kommt die Problematik, dass es zu den Zeiten des Schülerverkehrs am Nachmittag zahlreiche Taktabweichungen gibt und damit kein merkbares Angebot vorhanden ist. Die Verwaltung strebt an, analog zu ähnlichen Planungsräumen in diesem Zeitraum mittelfristig das Angebot auf 30'-Takt auszuweiten, so dass keine Taktabweichungen mehr erforderlich sind. > M4
9.8		Wiedereinführung einer Buslinie zwischen Ruppichteroth und Much	Die Verwaltung sieht für diese Verbindung kein ausreichendes Fahrgastpotenzial. Die Verbindung wurde seinerzeit mangels Nachfrage eingestellt.
10.1	Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	allgemein: Verbesserung der Angebote der Linien 576, 577, 578 und SB 56 (Vertaktung, Fahrtenumfang, Bedienungszeiten)	Im Handlungskonzept des NVP sind die genannten Mängel aufgeführt. Besonderer Handlungsbedarf besteht auf den Linien 578 und SB56. Die Verwaltung wird mittelfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge erarbeiten. > M4
10.2		Verlängerung der TaxiBus-Linie 534 bis Bahnhof Eitorf und Fortführung als Linienverbindung von Neunkirchen über Pohlhausen-Donrath-Altenrath zum Bahnhof Flughafen Köln/Bonn	Eine Verlängerung der TaxiBus-Linie 534 nach Eitorf wird als nicht prioritär angesehen, auch in Hinblick auf die zu behebenden Angebotsdefizite auf den bestehenden Buslinien. Eine TaxiBus-Verbindung zwischen Neunkirchen und Flughafen Köln/Bonn wird aufgrund des sehr langen Linienweges und geringer zusätzlicher Erschließung als nicht zielführend angesehen. Um Fahrgastströme bündeln zu können, empfiehlt die Verwaltung stattdessen Angebotsverbesserungen der Buslinien in Richtung Hennef und Siegburg mit dortigem Anschluss an den SPNV (vgl. Punkt 10.1).
10.3		Straffung der SB56 (möglichst direkter Linienweg, keine Fahrten mehr über Birk) und Taktverdichtung	Die Eingabe wird geteilt, da die SB56 aktuellen Fahrgasterhebungen zufolge trotz eingeschränktem Angebot (Betrieb nur in den Hauptverkehrszeiten, kein merkbarer Taktverkehr) sehr gut ausgelastet ist und eine weitere Stärkung der Schnellbusfunktion planerisch gewünscht wird. Die Verwaltung wird mittelfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge erarbeiten. > M4
10.4		Detailliertes Verkehrskonzept für den Zentralen Omnibusbahnhof Antoniusplatz sehr gewünscht, inklusive Verlängerung Linie 543 bis Neunkirchen	Die Forderung entspricht dem Handlungskonzept des NVP. Die Verwaltung wird mittelfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge erarbeiten. > M4
10.5		Zukunftsvision kostenloser ÖPNV als Klimaschutzziel, um den Individualverkehr zu reduzieren, die Infrastruktur Straße im bevölkerungsreichsten Bundesland zu entlasten, Staus zu vermeiden, Emissionen zu reduzieren	Die Verwaltung sieht unter den derzeitigen finanziellen Spielräumen keine Perspektive für einen kostenlosen ÖPNV. Zudem sei auf die Einwände hingewiesen, dass die volkswirtschaftlichen Kosten der Mobilität (auch des ÖPNV) nicht negiert werden sollten und ein <i>kostenloser</i> ÖPNV nicht automatisch Anreize für die Schaffung eines <i>guten</i> ÖPNV darstellt. Die Verwaltung ist vor diesem Hintergrund der Ansicht, dass Angebotsverbesserungen des ÖPNV Vorrang vor einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung haben sollten.
10.6		Kapitel Schülerbeförderung: beim Fußweg zur Schule ist in der Sekundarstufe I maximal 3,5 km und in der Sekundarstufe II maximal 5 km anzugeben	Die im NVP genannten 2 km beziehen sich auf die maximale Haltestellenentfernung für Fahrschüler gemäß SchfkVO, die von der Gemeinde genannten Werte auf die Gesamtentfernung Schule/Wohnort, ab der Anspruch auf Fahrtkostenübernahme besteht. Der NVP wird diesbezüglich konkretisiert.
10.7		verbessertes Angebot auf den Linien 576 und 577 vor dem Hintergrund starker Inanspruchnahme von Flüchtlingen	Die Achse Siegburg – Neunkirchen (Linie 577) wird aufgrund ihrer generell hohen Bedeutung ins Primärnetz hochgestuft. Damit erhöhen sich die angestrebten Bedienungsstandards entsprechend. Die Verwaltung wird kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge erarbeiten. Die Linie 576 ist immer im Verbund mit der abschnittsweise parallelen Linie SB 56 zu sehen. Auch hier besteht aus Sicht der Verwaltung Handlungsbedarf (s. auch Punkt 10.1). > M4
10.8		verbessertes Angebot zwischen Neunkirchen und Seelscheid	Die Verwaltung wird mögliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erstellung eines Konzeptes für den ZOB Antoniusplatz (s. Punkt 10.4) prüfen. > M4

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
10.9		Direkte Busverbindung Neunkirchen – Winterscheid insbesondere für Schüler	Die Verbindung wird durch die TaxiBus-Linie 534 und den Schülerspezialverkehr der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid bedient. Eine Integration des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr wird geprüft. > M4
11	Stadt Niederkassel	Dem vorliegenden Entwurf wird zugestimmt	--
12	Stadt Rheinbach	Verbesserte Busanbindung des Raums Loch/Queckenberg auch vor dem Hintergrund der dortigen Flüchtlingsunterkünfte	Die Verwaltung prüft in Abstimmung mit der RVK, ob kurzfristig TaxiBus-Fahrten der Linie 814 auf Busbetrieb umgestellt werden können. > L2
13	Gemeinde Ruppichterath	gewünschte Angebotsverbesserungen auf der Linie 531 zwischen Hennef und Winterscheid: 30-Minuten-Takt morgens sowie nachmittags zwischen 15:30 und 17:30 Uhr	Einzelne Verstärkerfahrten sind in den genannten Zeiträumen bereits vorhanden, aber teilweise als Schulverstärker nicht im Fahrplan aufgeführt. Die Verwaltung wird zusammen mit der RSVG prüfen, ob eine Optimierung der Schulverstärker mit dem Ziel der Schaffung eines 30'-Taktes zwischen Hennef und Winterscheid möglich ist. > L3
14.1	Stadt Sankt Augustin	Dem vorliegenden Entwurf wird zugestimmt, insbesondere bzgl. dem festgestellten Handlungsbedarf zur betrieblichen Stabilisierung der Linie 517 inkl. Linienführung/Endhaltestellen in Hangelar und Meindorf	Die Verwaltung wird in Zusammenarbeit mit der RSVG zeitnah ein Konzept zur betrieblichen Stabilisierung der Linie 517 vorlegen, um dies noch im Dezember 2016 umsetzen zu können. Nach erster Abschätzung entsteht dadurch ein Mehraufwand von etwa 30.000 Bus-km/a > K5
14.2		In Hinblick auf das Projekt „Beschleunigung und Kapazitätserhöhung Linie 66“ wird davon ausgegangen, dass eine Beteiligung in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“ erfolgt	Die Stadt Sankt Augustin wird in der Arbeitsgruppe beteiligt, wenn dort das Projekt erörtert wird.
15	Stadt Siegburg	Keine Anregungen oder Bedenken	--
16	Gemeinde Swisttal	Keine Anregungen, Korrekturen oder Bedenken; die Einführung des Swisttaler Landhüpfers wird ausdrücklich begrüßt, in der Hoffnung, dass dieser nach Durchlaufen einer erfolgreichen Probephase fest in den Fahrplan integriert wird	--
17	Stadt Troisdorf	--	Die im Buskonzept Troisdorf vorgesehenen weiteren Angebotsverbesserungen werden nach der für Anfang 2017 geplanten Evaluation in Abstimmung mit der Stadt Troisdorf und der RSVG weiter ausgearbeitet. > M5
18	Gemeinde Wachtberg	--	Die Abstimmung mit der Gemeinde Wachtberg über das zukünftige ÖPNV-Angebot erfolgt zusammen mit der laufenden Erarbeitung des Buskonzeptes Godesberg/Wachtberg. > L1
19	Gemeinde Windeck	--	--
20	Stadt Bonn	Die Vorgaben des NVP werden geteilt, insbesondere bzgl. festgestellter Handlungsschwerpunkte	--
21.1	Stadt Köln	Neue Planungsabsichten im Rahmen der Kölner Nahverkehrsplanung, die den Rhein-Sieg-Kreis betreffen würden, bestehen aktuell nicht	--

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
21.2		Die mögliche Anpassung von Buslinien im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Linie 7 bis Zündorf-Süd ist zu gegebener Zeit abzustimmen	Die Verwaltung wird eine diesbezügliche Abstimmung mit der Stadt Köln führen, wenn sich das Projekt zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 konkretisiert.
22.1	Kreis Altenkirchen	es wird begrüßt, dass für die überwiegend im LK Ahrweiler verlaufende eigenwirtschaftliche Linie 523 keine Bedienungsstandards vorgegeben werden	--
22.2		Anmeldung des Ausbaus der Siegstrecke für den ÖPNV-Bedarfsplan wird begrüßt	--
23	Rhein-Erft-Kreis	keine fachlichen Anregungen oder Bedenken	--
24.1	Kreis Euskirchen	Liniennummer 889 (Nachtbus Meckenheim) bereits für den AST-Verkehr Mechernich vergeben	Der Meckenheimer Nachtbus ist ein Verkehr nach PBefG §43.4, für den die RVK eine Genehmigung beantragt hat. Beim VRS werden allerdings nur Liniennummern von Verkehren nach PBefG §42 verwaltet. Die Fahrt taucht zwar in der Online-Auskunft auf, nicht jedoch als Minifahrplan. Der AST 889 Mechernich ist eine Konzession des Kreises Euskirchen und nicht der RVK. Die Verwaltung wird mit der RVK eine Bereinigung der Situation abstimmen.
24.2		keine Durchbindung der TaxiBus-Linien 828 und 814 (Bad Münstereifel – Sürst-Hardt bzw. Sürst-Hardt – Rheinbach) anstreben	Der Hinweis wurde aufgenommen. Aufgrund der inzwischen erfolgten Einführung der neuen Buslinie 740 ist ggf. eine zusätzliche Verknüpfung der TaxiBuslinie 828 in Kurtenberg möglich. Dies wird im Rahmen von Fahrplandetailkonzepten geprüft.
24.3		Bedienungsstandards der Linie 986 werden im Rahmen der Aufstellung des NVP Kreis Euskirchen überprüft und ggf. angehoben	Die im Kreis Euskirchen diskutierte Anhebung der Bedienungsstandards würde eine Synchronisierung mit den beschlossenen Standards des Rhein-Sieg-Kreises bedeuten (Fahrten bis ca. 21 Uhr und Einführung Sonntagsangebot). Eine etwaige Umsetzung wird daher begrüßt.
25.1	Kreis Neuwied	Richtigstellung zur beabsichtigen Betrauung grenzüberschreitender Linien und Korrektur von Konzessionslaufzeiten	Die Hinweise werden aufgenommen.
25.2		Vorgeschlagene Systematisierung der Linien außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises und Wiederherstellung durchgehender Fahrten auf den Linien 522 und 564 werden zunächst mit der Firma Martin Becker erörtert und dann mit RSK abgestimmt	Die Vorgehensweise des Landkreises Neuwied wird begrüßt.
26	Oberbergischer Kreis	Korrektur von Konzessionslaufzeiten, ansonsten keine Bedenken	--
27	Rheinisch-Bergischer Kreis	Angebotsverbesserungen auf der Linie 556 sind aus Sicht der Stadt Lohmar verständlich, im Rheinisch-Bergischen Kreis aber nicht erforderlich. Etwaige Mehrleistungen müssten daher zu 100% seitens des Rhein-Sieg-Kreises bzw. der Stadt Lohmar getragen werden.	--
28.1	RSVG	Übernahme der Fahrzeugstandards durch die örtlichen Bürgerbusvereine wird kritisch gesehen, Bürgerbusse sollten komplett ausgeklammert werden	Der Nahverkehrsplan setzt die Übernahme der Fahrzeugstandards bei Bürgerbussen nicht voraus, sondern bezeichnet sie als „wünschenswert“. Dies entspricht der Abstimmung in der Arbeitsgruppe „Barrierefreiheit“.

Nr.	Potent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
28.2		Höchstalter der Fahrzeuge sollte bei Verstärkerfahrten über 14 Jahre hinausgehen dürfen	Die Forderung ist bereits erfüllt, ein Vermerk dazu wird in Tabelle 19 ergänzt.
29.1	SWBV	unklare Definition des Begriffs „abendlicher Ergänzungsverkehr“ im Zusammenhang mit AST in Kapitel 5.4	Der entsprechende Textabschnitt ist in Bezug auf die Neudefinition der AST-Verkehre als NVP-Angebot (s. Punkt 5.2) neu gefasst worden.
29.2		Verknüpfungspunkt Bonn-Beuel wird nicht erwähnt	Am Bahnhof Bonn-Beuel werden keine für den Rhein-Sieg-Kreis planerisch relevanten Verknüpfungen hergestellt, zumal die Linien 529 und 537 dort nur in einer Fahrtrichtung verkehren.
29.3		Sicherstellung von Anschlüssen über das ITCS zu verschiedenen Verkehrsunternehmen setzt eine funktionierende Datendreh-scheibe voraus	Der Hinweis wird aufgenommen.
29.4		Kapitel 6.1 Vorgaben zur Betriebsquali-tät/Zuständigkeiten bzgl. Infrastruktur nur auf den Bereich Haltestellen bezogen	Ausführungen bzgl. der Stadtbahninfrastruktur werden ergänzt.
29.5		Organisation von Behindertenfahrdiensten kann nicht durch die Verkehrsunternehmen erfolgen, da nicht mit einem Fahrplan vereinbar	Der NVP gibt das abgestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe „Barrierefreiheit“ wieder. Die Verwaltung teilt die Ansicht der SWBV, dass derartige Verkehre nicht mit einem Fahrplan vereinbar sind, d.h. sie müssten zusätzlich zum normalen ÖPNV-Angebot vorgehalten werden.
29.6		Stufen- und spaltfreie Einstiegsverhältnisse bei der Stadtbahn technisch nicht umsetzbar	Die Formulierung wird entsprechend der gängigen Empfehlungen auf „Reststufe/Restspalt maximal 5 cm“ geändert
29.7		Der Ausbau der Haltestellen entsprechend der Ausstattungskriterien würde einen enormen finanziellen und bautechnischen Aufwand erfordern (insbesondere in Bezug auf DFI und Lautsprecher)	Die Realisierung von nicht für die Barrierefreiheit nötigen Ausstattungselementen an Haltestellen liegt im Ermessen der Kommunen. Der NVP stellt diesbezüglich nur einen empfehlenden Charakter dar. Im Bedienungsgebiet der RVK wird angestrebt, die Ausstattung der Haltestellen mit preisgünstigen Mini-DFI inklusive Ansagefunktion voranzutreiben. Diese Anlagen benötigen keine Verkabelung (Batteriebetrieb und mobile Datenübertragung) und können in die Haltestellenstelen der RVK integriert werden.
29.8		Es darf bezweifelt werden, dass in engen Straßen und historisch gewachsenen Ortsteilen eine Aufstellfläche von 2,50 m pro Fahrtrichtung umsetzbar ist.	2,50 m Aufstellfläche werden zur barrierefreien Anwendung der Klapprampe benötigt. Der Ansatz einer geringeren Breite wäre damit nicht richtlinienkonform. Es gibt im Rhein-Sieg-Kreis Beispiele, wie dies mit Haltestellenkaps auch in engen Straßenquerschnitten realisierbar ist. Ansonsten gilt die Kapitel 6.3.1 vermerkte Einschränkung, dass Ausbauten bei fehlenden Platzverhältnissen ggf. nur teilweise erfolgen können.
29.9		N8 fehlt in Tabelle 28	In Tabelle 28 werden nur die Primärachsen gemäß NVP dargestellt, dazu gehört die Linie N8 nicht.
30	SWBV (hier: Betriebsführung AWV-Linien)	keine weiteren Anmerkungen	--
31.1	Rhein-Sieg-Kreis 50.2	Problematik der unterschiedlichen Bahnsteighöhen an S-Bahn-Mischverkehrsstrecken muss mittelfristig gelöst werden	Die Zuständigkeit liegt diesbezüglich beim NVR bzw. beim Land NRW. Ein landesweites Bahnsteignutzlängen- und höhenkonzept, welches die langfristigen Bahnsteignutzlängen und Bahnsteighöhen in NRW zusammenfasst, befindet sich derzeit in der finalen Abstimmungsphase und soll über die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW in Kraft treten.
31.2		bis 01.01.2022 muss der barrierefreie Ausbau aller Stadtbahnhaltestellen erreicht werden bzw. zumindest eine konkrete auch zeitlich definierte Ausbauplanung vorliegen	Diese Zielvorstellung wird von der Verwaltung vollumfänglich geteilt. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Königswinter Clemens-August-Straße wird von der SWBV/SSB koordiniert und ist derzeit für 2019 eingeplant. Für die noch nicht ausgebauten Haltestellen im HGK-Netz (Hersel, Uedorf, Widdig) stehen derzeit keine Infrastrukturfördermittel zur Verfügung. Die Abstimmung zum barrierefreien Ausbau wird gleichwohl vorangetrieben, mit dem Ziel Planungsrecht zu schaffen, so dass eine Umsetzung erfolgen kann, wenn die Finanzierung gesichert ist.

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
31.3		Anforderungsprofil für Fahrzeuge sollte eine Mindestplatzzahl für die Mitnahme von Personen, die im Rollstuhl sitzend befördert werden müssen, vorsehen	Sowohl die RVK als auch die RSVG beschaffen inzwischen nur noch Standard- und Gelenkbusse mit vergrößerter Mehrzweckfläche. Insofern wird die Anforderung im Rahmen der sukzessiven Erneuerung des Fahrzeugparks erfüllt. Aufgrund des Einsatzes von Kleinbussen mit entsprechenden Restriktionen bei der Größe der Mehrzweckfläche ist die grundsätzliche Vorgabe von mehr als einem Rollstuhlplatz nicht zielführend.
31.4		nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Diskussion um ein Mitnahmeverbot für sogenannte E-Scooter ist darauf hinzuwirken, dass neue Sicherungssysteme für Fahrzeuge entwickelt und installiert werden	Scooter entsprechen nicht den Rolli-Abmessungen und sind schwer zu rangieren. So können sie nicht auf den dafür vorgesehenen Plätzen abgestellt werden. Auch mit neuen Sicherungssystemen ist die Frage, ob diese so gestaltet werden können, dass sie einen sicheren Transport von Fahrzeug mit aufsitzender Person gewährleisten können.
31.5		Einhaltung der Fahrzeugstandards muss auf alle Fahrzeuge ausgeweitet werden (auch TaxiBus- und AST-Fahrzeuge)	TaxiBus und AST-Fahrten werden i.A. von örtlichen Taxi- und Mietwagenunternehmen durchgeführt. Daher werden hierfür die Zulassungsbedingungen des Taxi- und Mietwagengewerbes zugrunde gelegt, zumal die Unternehmer i.A. keinen speziellen Fuhrpark für diese Verkehre vorhalten. Gerade im ländlichen Raum ist es in den letzten Jahren auch immer schwieriger geworden, überhaupt geeignete Unternehmer zu finden. Bei einer Ausweitung der Fahrzeugstandards entsprechend derer für den Busbetrieb müssten alle TaxiBus- und AST-Verkehre auf Kleinbusbedienung umgestellt werden (niveaugleicher Einstieg, Rollstuhlplatz). Dies würde zu einem sehr hohen Kostenaufwand bei gleichzeitig sehr geringer Fahrgastnachfrage führen, was vor dem Hintergrund des übergeordneten Planungsziel „Optimierung“ als nicht zielführend erscheint. Da viele TaxiBus- und AST-Angebote über die Mindestbedienungsstandards des Nahverkehrsplans hinausgehen (z.B. Anbindung von kleinen Ortschaften, die gemäß Anforderungsprofil gar nicht vom ÖPNV angefahren werden müssen, Herstellung von Spätverkehren), wäre also in diesem Zusammenhang immer auch eine ersatzlose Einstellung der Verkehre zu erörtern. Vor diesem Hintergrund wurde in der Arbeitsgruppe „Barrierefreiheit“ des Rhein-Sieg-Kreises die abweichende Regelung für TaxiBus- und AST-Fahrzeuge von allen Beteiligten akzeptiert. Unabhängig davon strebt die Verwaltung an, per AST oder TaxiBus bediente Relationen bei ausreichender Nachfrage und wirtschaftlicher Vertretbarkeit auf (Kleinbus-)Betrieb umzustellen, so wie dies etwa bei der Neuordnung des linksrheinischen Netzes im Dezember 2015 in großem Maße praktiziert wurde.
31.6		Anspruch behinderter Kinder oder Jugendliche auf Besuch einer Regelschule muss mittelfristig die Möglichkeit der Inanspruchnahme des regulären Schülerbeförderungsverkehrs umfassen, daher wird das reduzierte Fahrzeug-Anforderungsprofil für Verstärkerfahrten kritisch gesehen	Mit der sukzessiven Erneuerung des Fahrzeugparks kann das reduzierte Anforderungsprofil für Verstärkerfahrten bzgl. der Einstiegsverhältnisse (Niederflurfahrzeug mit Rampe) zukünftig entfallen. Die RSVG prüft, ob dies bereits zum jetzigen Zeitpunkt gewährleistet werden kann.
31.7		Belange von sehbehinderten/blinden und gehörlosen/hörgeschädigten Personen müssen Gegenstand von Schulungen im Sinne einer Sensibilisierung des Fahrpersonals sein	Die Fahrerinnen und Fahrer werden entsprechend geschult.
31.8		Für das Ausklappen der Rampe muss eine klare Anweisung bestehen	Die Verkehrsunternehmen werden hierauf deutlich hingewiesen. Die entsprechende Vorgabe im NVP wird mit der Formulierung „Das Fahrpersonal bedient die Klapprampe“ konkretisiert.
31.9		Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen muss als Daueraufgabe betrachtet werden, so dass auch nach Erreichen des Stichtags hier weitere Fortschritte erzielt werden	Diese Einschätzung wird von der Verwaltung geteilt und auf dieser Grundlage soll weiter vorgegangen werden.

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
31.10		Anregung zur Haltestellenausstattung: Bezeichnung/Nummerierung von Buslinien durch farbliche Markierungen ergänzen	Die Verwaltung strebt eine sukzessive Verbesserung der Fahrgastinformation an und ist sich gleichzeitig mit den Verkehrsunternehmen einig, dass dies nur Schritt für Schritt erfolgen kann. Aktuelle Schwerpunkte erfassen eine verbesserte Übertragung von Echtzeitdaten für dynamische Fahrgastinformationsanzeiger und zur Ermöglichung einer verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung sowie die Erstellung von topografischen Liniennetzplänen insbesondere für die Ballungsrandzone, die dann u.a. an den Haltestellen ausgehangen werden können. Eine farbliche Markierung von Buslinien nach Bonner Vorbild ist im Rhein-Sieg-Kreis aufgrund der wesentlich größeren Linienanzahl nur bedingt möglich. Zudem stünde sie erst im Nachgang der o.g. Erstellung von Liniennetzplänen.
31.11		Thema Barrierefreiheit sollte künftig regelmäßig Gegenstand der Überwachung von Qualitätsstandards und auch des Qualitätsberichts sein	Der Anforderungskatalog der Qualitätsvereinbarungen mit den Unternehmen wurde um die Aspekte der Barrierefreiheit ergänzt. Daher ist das Thema auch Bestandteil (zukünftiger) Qualitätsstandards sowie –berichte.
32.1	VCD Bonn/ Rhein-Sieg/ Ahr	Beschleunigung Linie 66 (Infrastrukturmaßnahmen)	Das Projekt wurde zusammen mit der Stadt Bonn für den neuen ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet.
32.2		Vorrangschaltungen für Straßen- und Stadtbahnen	Im Rhein-Sieg-Kreis verkehren die Stadtbahnlinien weitestgehend auf unabhängigem Bahnkörper mit absoluter Bevorrechtigung. Die Verwaltung sieht Handlungsbedarf innerhalb der Stadt Bonn (insbesondere Linie 66 in Beuel). Maßnahmen sollen in das Projekt zur Beschleunigung der Linie 66 eingebracht werden.
32.3		Barrierefreiheit an allen Haltestellen des Schienenverkehr	Diese Anforderung wird im NVP ebenfalls gestellt. Zum Sachstand vgl. Punkt 31.2.
32.4		Beschleunigung der Linie 66 durch Eilzüge	Die Verwaltung sieht Eilzüge auf der Linie 66 in Einklang mit vorliegenden gutachterlichen Untersuchungen als nicht zielführend an. Der bestehende 10-Minuten-Takt lässt bei akzeptierten Fahrplantulanzanzen von bis zu 3 Minuten zwischen Bonn und Siegburg maximal fünf Minuten Fahrzeitleitvorteil zu. Dies rechtfertigt aus Sicht der Verwaltung nicht die dadurch entstehenden Nachteile (weniger Angebot für die Zwischenstationen oder aber erhebliche Mehrleistungen, schwierigere Fahrgastorientierung, keine Zeitreserven bei Verspätungen).
32.5		Ausbau S13 bis Bonn-Oberkassel: Bauzeiten verkürzen, Betriebsprogramm der RE-Verkehre abstimmen, Kapazität S-Bahn-Stammstrecke Köln unzureichend (Weiterbetrieb S19 nicht möglich)	Der Rhein-Sieg-Kreis teilt die Eingaben und stimmt sich diesbezüglich regelmäßig mit dem NVR ab.
32.6		Zweissystem-Stadtbahn in Bonn soll bei zukünftigen Projekten berücksichtigt werden	Ein möglicher Zweissystemstadtbahnbetrieb wurde bei der Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW in den „weiteren Bedarf“ klassifiziert.
32.7		Führung einer neuen Flughafenbahn über den Rhein	Im Rahmen der Fortschreibung des BVWP und des ÖPNV-Bedarfsplans NRW werden aktuell mehrere Varianten für zusätzliche Rheinquerungen zwischen Köln und Bonn untersucht. Der Rhein-Sieg-Kreis hat sich für eine gebündelte Straße/Schiene-Querung zwischen Lültdorf und Köln-Godorf positioniert, die von einer Stadtbahnlinie Köln - Niederkassel – Bonn und ggf. auch weiteren Eisenbahnverkehren genutzt werden kann (insb. Güterverkehr zum trimodalen KV-Terminal in Lültdorf).
32.8		Stadtbahn- und SPNV-maßnahmen: - Abzweig von der Südbrücke nach Bad Godesberg - Hardtbergbahn - Anbindung Buschdorf - Tieferlegung DB-Strecke in Bonn - Ausbau Kapazität Bonn Hbf	Diese Maßnahmen befinden sich in der Zuständigkeit der Stadt Bonn (bzw. des NVR).

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
32.9		Verbindungskurve Siegstrecke/rechte Rhein-strecke	Eine derartige Verbindungskurve wird derzeit aus Sicht der Verwaltung für nicht notwendig erachtet, da sie keine für einen schienenverkehrswürdige Verkehrsrelation abdecken würde (Direktverbindung aus Siegburg nach Bonn bereits per Stadtbahn vorhanden, Verkehrsverflechtungen von der oberen Sieg nach Bonn sehr schwach ausgeprägt). Der Bauaufwand wäre zudem sehr hoch (Trassierung durch Werksgelände, Überquerung der ICE-Strecke in Höhe der Aggerbrücke) und eine Anbindung des Bonner Zentrums wäre trotzdem nicht gegeben.
32.10		Rechtsrheinische Uferbahn	Die Stadtbahnverbindung Bonn – Niederkassel – Köln wurde zusammen mit der Stadt Bonn für den neuen ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet. Die Verwaltung beabsichtigt, zur Trassierung ein Gutachten zu beauftragen.
32.11		Stadtbahnanbindung Pützchen und Hangelar (RSE-Trasse)	Die Planungen der Stadt Bonn sehen eine Nutzung der RSE-Trasse bis Pützchen und eine dort anschließende Neubaustrecke nach Holzlar vor. Diese Planung ist aus Sicht der Verwaltung bzgl. der Erschließungswirkung nachvollziehbar. Eine Anbindung von Hangelar wird für nicht erforderlich gehalten, da diese bereits mit der Linie 66 gegeben ist.
32.12		SPNV-Projekte - Linksrheinische S-Bahn Köln – Bonn - S23: Angebotsausweitungen, Elektrifizierung und weiterer Ausbau - Führung der S23 bis Bonn-Mehlem/Ahrtalbahn	Diese Maßnahmen wurden zusammen mit der Stadt Bonn für den neuen ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet. Der Rhein-Sieg-Kreis ist zudem in das laufende Gutachten zum weiteren Ausbau der S23 involviert und wird beim NVR auf Verbesserungen bzgl. der Infrastruktur und des Fahrplanangebotes hinwirken.
32.13		Verbindungskurve von der Linie 66 zur Linie 62 in Beuel (für Verbindung Siegburg - Oberkassel ohne Rheinquerung)	Eine derartige Verbindungskurve ist aus Sicht der Verwaltung aus folgenden Gründen nicht zielführend: - an der Stelle mit der höchsten Fahrgastquerschnittsbelastung (Konrad-Adenauer-Platz) würden nicht mehr alle Züge der Linie 66 verkehren - das Projekt steht in Konkurrenz zur zukünftigen Verknüpfung S13/66 in Vilich, welche u.a. die gewünschte Relation Siegburg – Oberkassel verbessert - die Linien 62 und 66 benötigen unterschiedliche Bahnsteighöhen
32.14		Seilbahn Venusberg – rechte Rheinseite	Die Verwaltung steht Überlegungen für eine Weiterführung der geplanten Seilbahn auf die rechte Rheinseite offen gegenüber.
32.15		Wiederherstellung durchgehender Busverkehre von Rheinbach/Meckenheim bis Bad Neuenahr	Der Landkreis Ahrweiler beabsichtigt im Rahmen der Fortschreibung seines Nahverkehrsplans die Einführung durchgehender Verkehre ab Mitte 2017, jedoch ohne Zwischenortsbedienung im Rhein-Sieg-Kreis. Die Planungen werden laufend abgestimmt und von der Verwaltung unterstützt.
32.16		Linie 541 ab Oberkassel Süd nach Ramersdorf statt Königswinter	Eine Führung der Linie 541 nach Ramersdorf wurde von der Stadt Bonn in der Vergangenheit aufgrund des Parallelverkehrs zur Stadtbahn nicht unterstützt. Gleichzeitig würden dadurch Angebotsdefizite in Niederdollendorf entstehen, da die Buslinie auf diesem Abschnitt nicht durch die Stadtbahn erschlossene Bereiche abdeckt. Mittelfristig kann eine veränderte Anbindung aus Sicht der Verwaltung dennoch erörtert werden, um die Linie 541 mit der verlängerten S13 verknüpfen zu können.
32.17		Taktverdichtung der Linie 541	Die Forderung wird unterstützt (vgl. Punkt 6.2) > K3
32.18		Durchbindung von Buslinien in Oberpleis	Da es in Oberpleis keine eindeutigen durchgehenden Verkehrsrelationen, sondern flächige Verknüpfungserfordernisse gibt, sieht die Verwaltung den 2010 etablierten Rendezvous-Verkehr als zielführender an. Dieser bietet betrieblich wesentlich bessere Voraussetzungen, um auf stark schwankende und linienbezogen sehr unterschiedliche Nachfrage und den sehr starken Schülerverkehr reagieren zu können (Fahrzeugeinsatz, Angebotskonzepte, Verlängerung einzelner Fahrten zu den Schulstandorten), sowie um die Linien jeweils am anderen Ende möglichst optimal auf weiterführende Linien des Schienenverkehrs abzustimmen.
33.1	Lebenswertes Siebengebirge e.V.	Tarifstruktur im Abobereich besser an die Streckenlänge anpassen	Für den Gemeinschaftstarif im gesamten VRS-Gebiet ist der VRS zuständig. Siehe hierzu auch Punkt 3.7.
33.2		tarifliche Sonderangebote vorsehen (wie bei der Sperrung der Nordbrücke)	Für den Gemeinschaftstarif im gesamten VRS-Gebiet ist der VRS zuständig. Siehe hierzu auch Punkt 3.7.

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
33.3		Anforderung: Klimatisierung der Busse	Die Klimatisierung von Bussen ist im Anforderungsprofil bislang nicht vorgesehen, kann jedoch bei Bereitstellung entsprechender Finanzmittel jederzeit ergänzt werden.
33.4		keine werbebeklebten Scheiben	Ziel im Rhein-Sieg-Kreis ist es, dass nicht mehr als 30% einer Scheibe mit Werbung überklebt werden dürfen.
33.5		Fahrradabstellplätze (inkl. sichere Plätze für E-Bikes) an Bushaltestellen fördern/dokumentieren	Im Radverkehrskonzept wurde für die Haltepunkte und Bahnhöfe des Schienenverkehrs die notwendige Anzahl von Abstellanlagen ermittelt. An einigen Standorten fehlen noch Abstellanlagen. Der Kreis wird im Rahmen der Gespräche mit den Aufgabenträgern und den kreisangehörigen Kommunen darauf hinwirken, diese zu ergänzen. Ein ähnliches Vorgehen bzgl. der Bushaltestellen kann in einem zweiten Schritt erfolgen. Gemeinsam mit dem Nahverkehr Rheinland wird aktuell ein Kataster der ÖPNV-Haltestellen aufgestellt. Dort werden auch Fahrradstellplätze dokumentiert.
33.6		Fahrradmitnahme: pauschale Lösungen sind wenig hilfreich, Möglichkeiten der Mitnahme im Königswinterer Raum tagsüber sollen ausgelotet werden	Die Regelungen zur Fahrradmitnahme sind Bestandteil des VRS-Tarifs. Sofern besondere Anforderungsprofile im Raum Königswinter bestehen, sollten diese zwischen dem Verkehrsunternehmen RSVG und der Stadt Königswinter unter Beteiligung der Verwaltung geklärt werden.
33.7		Prüfung, ob sich ausgewählte Bushaltestellen für Park+Ride eignen (z.B. in Ittenbach)	Die Verwaltung hält Park+Ride vor allem für Verkehre in die Zentren als geeignet, wenn der parallele MIV staugefährdet ist. Wenn für derartige Relationen kein Schienenverkehr zur Verfügung steht, ist allerdings der Busverkehr oft selbst auch staugefährdet und keine attraktive Alternative (s. z.B. das genannte Beispiel Ittenbach). Die Rahmenbedingungen für Park+Ride im Busbereich können daher aus Sicht der Verwaltung nur durch einen Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV verbessert werden (ÖPNV-Priorisierung, Busspuren, Busschleusen). Die Verwaltung wird mögliche mittel- bis langfristige Maßnahmen im Nahverkehrsplan erörtern. Darüber hinaus sieht die Verwaltung auch Potenzial für weitere Park+Ride-Anlagen an den Schienenstrecken.
33.8		gebrochene Verbindungen Bus/Bahn sollen weiter ausgebaut werden (nicht immer muss der Bus bis Bonn Hbf fahren), problematisch sind diese, wenn der Takt >20 Minuten beträgt; Echtzeit-Informationen wären hilfreich	Die Vor- und Nachteile von gebrochenen Verkehren werden im Planungsprozess im Einzelfall immer abgewogen. Aktuelle Fahrgasterhebungen bestätigen, dass attraktive Zubringerverbindungen zu Nachfragezuwächsen im Busbetrieb führen können (vgl. Punkt 6.2). Nahezu alle Busnetzoptimierungskonzepte der jüngeren Vergangenheit setzen auf weitere Verbesserungen bei den Zubringerverkehren, und die Verwaltung strebt eine Fortführung dieser Planungsphilosophie an. Bereits heute können Echtzeitinformation per Smartphone abgerufen werden. Zudem wird zusammen mit dem VRS, den Verkehrsunternehmen und dem benachbarten Aufgabenträger Stadt Bonn in der AG „Verkehrsunternehmen übergreifenden dynamische Fahrgastinformation und Anschlusssicherung“ das Thema Echtzeitinformationen bearbeitet (vgl. Punkt 34.7)
33.9		Haupt-Taktzeiten aufgrund flexibler Arbeitszeiten und kultureller Unternehmungen nach Arbeitsende bis 22 Uhr verlängern	Ganz besonders auf den stark frequentierten Primärachsen im verdichteten Raum stellt der gemäß NVP vorgesehene Taktbruch gegen 20 Uhr von 15'/20'-Takt auf 60'-Takt tatsächlich eine erhebliche Einschränkung für die ÖPNV-Nutzung dar. Aus vorliegenden Fahrgastzählungen lassen sich Verbesserungen grundsätzlich rechtfertigen, und auf einzelnen Achsen wird abends bereits ein 30'-Takt angeboten (z.B. Linie 501). Vor diesem Hintergrund wird die Zielvorstellung eines 30'-Taktes im Abendverkehr für die Primärachsen im städtischen Raum in den NVP übernommen. > M6 Im ländlichen Raum und im Sekundärnetz rechtfertigt die Fahrgastnachfrage dagegen i.A. maximal einen Stunden-takt.
33.10		Überarbeitung der Fahrpläne der Linie 521, da die Anschlüsse in Oberpleis wegen Verspätungen oft nicht erreicht werden	Die Verwaltung wird die Situation mit der RSVG untersuchen und ggf. kurzfristig umsetzbare Maßnahmen abstimmen.
33.11		Verbesserung des Angebotes aus dem Stieldorfer Raum nach Bonn, entweder durch Verstärkung der Linie 541 auf Halbstundentakt oder durch Wiedereinführung von Fahrten der Linie 537 über Rauschendorf	Die Verstärkung der Linie 541 soll kurzfristig umgesetzt werden (vgl. Punkt 6.2). > K3
33.12		Ausweitung der Linie 520	Die Forderung wird unterstützt (vgl. Punkt 6.2) > M1

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
34.1	PRO BAHN Rhein-Sieg	SPNV - Qualität auf der linken Rheinostrecke inakzeptabel - Bedienungsdefizite auf der S23, insbesondere fehlende Frühverbindungen für Beschäftigte im Schichtdienst und unzureichendes Taktangebot am Wochenende und abends	Die Einschätzungen werden geteilt. Die Verwaltung wird beim NVR auf Verbesserungen bzgl. des Fahrplanangebotes hinwirken.
34.2		Regelmäßige Ausfälle auf den Linien 16, 18 und 66 mutmaßlich wegen Personalmangel nicht akzeptabel	Siehe hierzu Punkt 3.10.
34.3		Kapazitätssteigerung und Beschleunigung der Linie 66 zwischen Siegburg und Bonn erforderlich	Das Projekt wurde zusammen mit der Stadt Bonn für den neuen ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet.
34.4		Stundentakt auf der Linie 18 samstagsnachts und sonntags unzureichend	Die Verwaltung sieht diesbezüglich ebenfalls Handlungserfordernis. Maßnahmen werden aktuell in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“ abgestimmt. Dabei hat ein durchgehender Halbstundentakt an Samstagen Priorität. > M2
34.5		10-Minuten-Takt auf der Linie 16 in der HVZ wünschenswert	Die Verwaltung sieht diesbezüglich ebenfalls Handlungserfordernis. Maßnahmen werden aktuell in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“ abgestimmt. > M2
34.6		Verstärkte Ausrichtung des Busverkehrs auf den Schienenverkehr grundsätzlich richtig, jedoch wird die Akzeptanz entscheidend von der Taktfolge und Anschlusssicherung geprägt. Buslinien, die nur stündlich oder seltener verkehren, bieten nur einen sehr geringen Anreiz zum Umstieg	Im NVP ist der Zielzustand formuliert, dass Zubringerlinien taktgleich zum Schienenverkehr fahren. Aufgrund des hohen finanziellen Aufwandes konnte dies bislang nur auf ausgewählten Relationen realisiert werden. Bei der Erstellung von Optimierungskonzepten besitzt diese Thematik gleichwohl eine hohe planerische Relevanz.
34.7		Anschlusssicherheit im VRS generell zu wenig thematisiert, gesicherte Übergänge in der Fahrgastinformation nicht erkennbar	Die Verwaltung ist in regelmäßige Abstimmungen mit der Stadt Bonn, dem VRS und den Verkehrsunternehmen involviert. Ziel ist es, eine verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherung zu etablieren. Voraussetzung dafür ist die „Datendrehscheibe“ des VRS.
34.8		Mobilitätsgarantie für Umsteigebeziehungen ungeeignet	Diese Einschätzung wird von der Verwaltung bezogen auf die bestehende Garantie geteilt. Die Verkehrsunternehmen weisen darauf hin, dass vor etwaigen Neuregelungen eine verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherung etabliert sein muss.
34.9		Übergangszeiten an einigen Stellen knapp kalkuliert (z.B. Linie 858 in Meckenheim am Wochenende und 843 in Alfter Richtung Rheinbach)	Die Übergangszeiten der Linie 858 am Wochenende wurden zwischenzeitlich angepasst. In Alfter/Linie 843 ist aufgrund der kurzen Wendezeit am Hertersplatz derzeit keine Verlängerung der Übergangszeiten möglich. Grundsätzlich stehen Übergangszeiten immer im Spannungsfeld zwischen sichereren Anschlüssen, wirtschaftlichen Fahrzeugumläufen und nicht zu langen Wartezeiten. Wesentliche Verbesserungen bedingen die Etablierung einer verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung.
34.10		öffentliche Bewerbung neuer Busverkehre generell unzureichend	Die Bewerbung neuer Busverkehre erfolgt im Rhein-Sieg-Kreis in Abstimmung zwischen Verwaltung, betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen.
34.11		Fahrpläne der Linien 680, 858 und 633 samstags aufgrund des Stundentaktes der S23 nicht optimal auf den Zugverkehr ausgerichtet	Die Hauptproblematik ist die Taktlücke auf der S23 samstags zwischen ca. 18 und 20 Uhr. Die Verwaltung wird beim NVR auf Verbesserungen bzgl. des Fahrplanangebotes hinwirken.

Nr.	Petent	Eingabe (Zusammenfassung)	Stellungnahme 61.1
34.12		Fahrzeiten von TaxiBus und AST der RVK stimmen nicht mit den Betriebszeiten der Dispositionszentrale (bis 1 Uhr) überein, es wird nicht darauf hingewiesen, dass Nachtfahrten mit größerem Zeitvorlauf gebucht werden müssen	Nach 1:00 Uhr erfolgt für die AST-Verkehre eine Rufweiterleitung zum Unternehmer. Bei den TaxiBus-Verkehren wird die Verwaltung einen entsprechenden Vermerk auf den Fahrplänen mit der RVK abstimmen.
34.13		Spätabfahrten am Wochenende sollten zeitlich gestreckt werden (120'- statt 60'-Takt), so dass eine längere Betriebszeit in der Nacht besteht	Gemäß NVP soll ein Konzept zur Verbesserung des Spätverkehrs erstellt werden. Die Anregung wird dabei mit berücksichtigt. > M6
34.14		Linie 845 sollte werktags auf Halbstundentakt verdichtet werden	Diese Angebotsverdichtung entspricht den im NVP festgestellten Handlungsfeldern im Primärnetz. Aufgrund der hohen nötigen Mehrleistung (auch innerhalb der Stadt Bonn) sowie dringlicherer Maßnahmen an anderen Achsen des ländlichen Primärnetzes (insbesondere Linien 560/562, 578 und SB56) wird eine Umsetzung jedoch erst mittelfristig möglich sein.
34.15		Generell sollte bei einem Ausbau des Verkehrsangebotes einem werktäglichen Halbstundentakt der Vorzug gegenüber einem stündlichen Angebot an Sonntagen gegeben werden.	Die Verwaltung sieht einen werktäglichen Halbstundentakt ebenfalls als ein wesentliches Attraktivitätskriterium zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung an und hat diesen daher bei vielen Optimierungsmaßnahmen in der jüngeren Zeit auch realisiert (z.B. Kleinbuslinien Alfter und neue Linie 749). Inwieweit dabei Vorrang zu einem Stundentakt an Sonntagen besteht, ist letztendlich eine planerische Einzelfallentscheidung.
34.16		Beim Busverkehr an Silvester ist es unverständlich, warum die RVK den Betrieb gegen 19 Uhr einstellt, erforderlich ist ein planmäßiger Verkehr bis 23 Uhr und ein Nachtverkehr auf den Hauptlinien	Bislang bestehen im Spätverkehr an Feiertagen, über die Karnevalstage, über die Weihnachtstage und zum Jahreswechsel im Rhein-Sieg-Kreis keine einheitlichen Bedienungsstandards, sondern es werden seitens der Verkehrsunternehmen eigenverantwortliche Regelungen getroffen. Im Zusammenhang mit der Erstellung einer Konzeption zur Weiterentwicklung des Spätverkehrs sollen eindeutige Regelungen festgelegt werden. > M6
34.17		Beim Busverkehr an Karneval ist das Angebot der RSVG unzureichend (Sonntagsfahrplan am Rosenmontag deckt morgendliche Nachfrage nicht ab, TaxiBusse verkehren Weiberfastnacht und Rosenmontag nicht)	Siehe hierzu Punkt 34.16. > M6
34.18		Beklebung von Scheiben zu Werbezwecken wird grundsätzlich abgelehnt (Ausnahme: Fahrzeugrückseite)	Ziel im Rhein-Sieg-Kreis ist es, dass nicht mehr als 30% einer Scheibe mit Werbung überklebt werden dürfen.
34.19		Bereitstellung von WLAN in den Bussen wird abgelehnt, da dies nicht zur Kernaufgabe des ÖPNV gehört	Die Bereitstellung von WLAN in den Bussen ist gemäß NVP bislang nicht vorgesehen.
34.20		Einige Subunternehmer der RVK weisen einen niedrigen Qualitätsstandard auf, der auch nach zahlreichen Fahrgastbeschwerden nicht in Frage gestellt wird.	Der Rhein-Sieg-Kreis beabsichtigt, mit den Verkehrsunternehmen Qualitätsvereinbarungen hinsichtlich der Service- und Qualitätsstandards abzuschließen. Diese gelten auch für die Subunternehmer.
34.21		Für Bornheim sollte das bestehende Busangebot dahingehend überprüft werden, ob die Einrichtung und Vermarktung eines Stadtbusses analog zu Meckenheim möglich wäre	Vergleiche hierzu Punkt 3.4. Das Verkehrsangebot in den Höhenorten soll mittelfristig überprüft werden. Dabei wird auch die mögliche Vermarktung eines Stadtbusses erörtert. > M3