



Alter Heeresweg 32 – 53639 Königswinter – 0171-3836135 – [info@siebengebirgsregion.de](mailto:info@siebengebirgsregion.de)

## **Mehr Öffentlicher Verkehr im Siebengebirgsraum**

Mobilität im und um den Nationalpark

Verkehrskonzept des Vereins Lebenswerte Siebengebirgsregion e.V. – LSR vom 12.Juni 2008

### **1. Gesamtbetrachtung**

**Die Menschen im Siebengebirge leiden unter den Verkehrsbelastungen. Wir haben nicht zu wenig, sondern zu viele Landstraßen. Diese mindern neben der Wohnqualität auch den Wert des FFH/NSG Siebengebirge; der Nationalparkprozess und die UN-Konferenz über Biodiversität haben die Bedeutung ungestörter Naturräume endgültig bewusst gemacht. Das ist bei Vielen allerdings nicht angekommen. Deshalb sagen wir deutlich: Man verschone uns mit neuen Straßenplanungen und neuen Belastungen, man vergesse die Südtangente samt Ennertaufstieg und höre den Menschen zu, die Lösungen vorschlagen, ohne die Lasten auf andere Menschen abzuwälzen.**

Wer mitreden will in Verkehrsfragen, muss sich die **Mobilitätsstrukturen** im Siebengebirge ansehen, die die beklagenswerten Zustände auf der Margarethenhöhe, in Dollendorf und andernorts verursachen. Dann wird er folgende **Dominanten** erkennen:

- die mangelhafte ÖV-Anbindung der Bergorte und der touristischen Ziele im Siebengebirge an Verkehrs-, Geschäfts-, Arbeits-, Bildungs-, Freizeit- und Kulturzentren an Rhein und Sieg,
- die schnellen und direkten Straßen von jedem Ort im Siebengebirge ins Rheintal,
- die mangelhafte Erreichbarkeit der vor der Haustür liegenden Autobahn (A 3),
- das Überangebot an Parkplätzen in Bonn für Pendler und Shopper (abgesehen von Park-and-Ride-Plätzen); überlastete Parkplätze im Siebengebirge bei Ausflugs-Wetter,

**und die notwendigen Schlüsse ziehen. Ist sich der NRW-Verkehrsminister bewusst, auch für den ÖV verantwortlich zu sein???**

Im Bergbereich besitzt fast jeder Haushalt mindestens ein, Paare meist zwei, viele Familien mehrere Fahrzeuge. Wer jederzeit ein Auto zur Verfügung hat, benutzt den ÖV nur in

Ausnahmefällen. Viele Familien würden gerne auf **Zweit- und Drittwagen verzichten**, wären Arbeitsplätze, Freizeit- Kultur- und Bildungseinrichtungen mit dem ÖV gut erreichbar.

**Die Stadt Bonn bereitet ihren „Verkehrsentwicklungsplan 2020“ vor. Erklärtes Ziel sind ein menschenfreundlicher Verkehr und eine Reduzierung des Autoverkehrs bis zum Jahre 2020. Der LSR unterstützt dieses Vorhaben mit konkreten Projekten: Ganz vorne steht die Arrondierung des Schienennetzes im Zuge des S-Bahn-Projektes S 13 (Flughafen-) Troisdorf-Bonn (nachstehend Nr. 2e und Anlage 1). Nicht weniger wichtig sind direkte Busverbindungen von den Sieg-Orten zu touristischen Highlights im Siebengebirge und von den Bergorten zu den Zentren an Rhein und Sieg (nachstehend Nr. 2a bis 2d und Anlage 2), sowie die MIV-Reduzierung in den Ortschaften und im FFH/NSG Siebengebirge (nachstehend Nr. 3).**

## **2. ÖV-Massnahmen**

### **a. allgemein**

Wichtigster Ansatzpunkt für Verbesserungen im ÖV in unserem Raum ist der **Berufsverkehr**. Sehr viele Haushalte im Rhein-Sieg-Kreis müssen zwei Autos finanzieren, da nur die wenigsten Arbeitsplätze über den ÖV bequem zu erreichen sind. Wenn es gelingt, dies zu ändern, könnte mancher Berufspendler den Zweitwagen abschaffen und neben der Haushaltskasse auch Umwelt und Anwohner um ein überflüssiges KFZ entlasten.

Große Bedeutung hat ferner der **Ausflugsverkehr** ins Siebengebirge. Es gibt keine einzige direkte Buslinie, die den Ballungsraum an der Sieg mit den Erholungszentren (z.B. Margarethenhöhe) im Siebengebirge verbindet. Folge dieses Mangels ist u.a. ein erhöhtes MIV-Aufkommen in Ittenbach.

Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV sind allgemein unzureichend und sollten umfassend ausgebaut werden. Mit Handelsunternehmen sollten Gespräche aufgenommen werden, verstärkt Lieferservices anzubieten.

### **b. gemeinsame Nahverkehrspläne**

Die Kleinstaaterei beim ÖV vor Ort erschwert die Gestaltung eines bedarfsgerechten ÖV in unserer Region. So verzichtet der RSK auf direkte Bus-Verbindungen von der Sieg ins Siebengebirge. Es ist Zeit für einen **gemeinsamen Nahverkehrsplan** für Bonn und den RSK. Der ÖV ist grenzüberschreitend zu vernetzen. Das Busangebot muss effektiv und benutzerfreundlich, die Wettbewerbssituation des ÖV muss gestärkt werden.

### **c. ÖV-Offensive 2009 - Bürger einbeziehen**

Eine zentrale Voraussetzung, den ÖV-Anteil an der Gesamt-Mobilität zu steigern, ist, Verbesserungen dort vorzunehmen, wo die Bürger sie brauchen. Wir schlagen ein **grossangelegtes Projekt** der Städte, Gemeinden und des RSK vor, das den beklagenswerten Zustand des ÖV nicht als unabänderbar hinnimmt, sondern alle Bürger aktiv einlädt, an seiner Verbesserung mitzuwirken. Das Projekt-Design sollte von einer PR-Agentur erstellt werden. Zielstellung des Projekts sollte sein, die Schritte zu ermitteln, die getan werden müssen, damit in nennenswertem Umfang Autoverkehr auf den ÖV verlagert wird, und die Bürger dies als Gewinn

an Lebensqualität empfinden. Das Projekt ist also Umfrage, Werbekampagne und praktizierte Bürgerbeteiligung zugleich. Die besten Vorschläge sollen prämiert und mit Preisen bedacht werden.

Die Kampagne, die von Anbeginn ergebnisoffen angelegt sein muss, soll u.a. folgende Elemente berücksichtigen: Befragung, was getan werden muss, um als Einzelner bereit und willens zu sein, den ÖV verstärkt zu nutzen; Befragung, warum jemand welches Verkehrsmittel nutzt; Einladung zum Mitmachen, dass jeder für sich selbst einen besseren ÖV bastelt. Das demotivierende Gefühl, der ÖV sei ein undurchschaubares Gewirr an Institutionen, und jeder schiebe die Verantwortung dem anderen zu, ist zu vermeiden. Zu befragen sind die Bürger und Zielgruppen, die für den ÖV gewonnen werden können (z. B. bei T-mobile oder im Post-Tower).

Eine weitere Komponente einer solchen Initiative könnte sein, monatlich bisherigen Nur-Autofahrern Gratis-Monatskarten anzubieten, und von ihnen umfassend Auskünfte einzuholen, was am ÖPNV gut und was verbesserungsfähig ist. Die BVG in Berlin praktiziert dies seit längerem und stellt eine hohe Quote von Teilnehmern fest, die danach den ÖPNV wesentlich intensiver nutzen als zuvor.

Die umfassende Verbesserung des ÖV muss eine vorrangige Aufgabe der kommunalen und der staatlichen Verwaltung werden, auch wegen der Verpflichtung Deutschlands zur Senkung der CO<sup>2</sup> Emissionen.

#### **d. Buslinien-Vorschläge**

##### **Fortschreibung des Buslinienkonzepts für den Siebengebirgsraum**

Das geltende Buslinienkonzept spiegelt den Stand z.Zt. der kommunalen Gebietsreform vor vierzig Jahren. Ein modernes Konzept muss ausgerichtet werden an den wichtigen **Quellen und Zielen der Mobilität**: den zentralen (Linienverkehr) und dezentralen (AST-Verkehr) Wohnstandorten einerseits, den weiterführenden Schulen, Arbeitsplatz-, Geschäfts- und Dienstleistungszentren, überregionalen Verkehrsknotenpunkten, Naherholungs- Tourismus- und Kulturzentren andererseits. Zu benennen sind:

- die Geschäfts- und Dienstleistungszentren in Bonn und Siegburg,
- die Arbeitsplatzkonzentrationen (B 9, UN-Viertel, Beuel-Süd, Siegschiene, Flughafen),
- die Verkehrsknotenpunkte (ICE-Bahnhof, DB-Bahnhöfe, Flughafen Köln/Bonn),
- die weiterführenden Schulen,
- die wichtigen touristischen Ziele im Siebengebirge.

Die Effizienz des ÖV für den Siebengebirgsraum kann durch **direkte Busverbindungen** von den Zentren an der Sieg zu den Bergorten am östlichen Rand des Siebengebirges und zu den touristischen Zielen im Siebengebirge gesteigert werden. Diese sind für den Schüler-, Pendler- und Freizeitverkehr attraktiv, und kurzfristig sowie kostenneutral umsetzbar. An erster Stelle steht hier die Busverbindung von Siegburg über Stieldorf nach Ramersdorf zu T-Mobile (L 512 in veränderter Linienführung), sowie weitere direkte Busverbindungen von Siegburg über Oberpleis und Heisterbach nach Dollendorf (L 535 mit dem nördlichen Ast des Rundverkehrs) und von Troisdorf über Oberpleis und Margarethenhöhe nach Königswinter Altstadt (L 508 mit dem südlichen Ast des Rundverkehrs). Zumindest sollte das Umsteigen von der Bahn (Linie 66) auf Buslinien erleichtert werden, indem den Bewohnern der Bergorte eine bessere Abstimmung

der Abfahrtszeiten zwischen Bus und Linie 66 (Anschluss-Sicherung durch fahrplanmässige und technische Massnahmen) garantiert würde. Zur Neuordnung des Busverkehrs im einzelnen vgl. Anlage 2.

Einsparungen sind für Verbesserungen des Schülerverkehrs und abendliche Taktverdichtungen einzusetzen.

### **e. Schienen-Vorschläge**

Die **ÖV-Schienenstrecken** im Bereich Bonn-Rhein-Sieg sind nicht miteinander verknüpft und damit **nicht fit für die Zukunft** des ÖV. **Es fehlen die Verknüpfungen** in Vilich (S 13/L 66), am Bahnhof Beuel (S 13/L 62), bei Ramersdorf (S 13/L 62/L 66 - Südbrücke), in Bad Godesberg (L 63/L 66 - Südbrücke). Die Planfeststellung S 13 kann diese Mängel rechtsrheinisch beheben.

Dazu müssen die Schienen-Verkehrsträger von der Landes- und Bundesregierung an einen Tisch gezwungen werden. Wer die knappen öffentlichen Mittel effizient einsetzen will, kann sich den parallelen Betrieb von Schienennetzen der Stadtbahn, der S Bahn und der Allgemeinen Bahn nicht länger leisten. Die Deutsche Industrie ist fähig, Fahrzeuge zu entwickeln, die sowohl S Bahn- als auch Stadtbahngleise nutzen können. Wir warten auf einen Entwicklungsauftrag aus dem Hause Wittke an die Industrie! Es muss möglich werden, ohne Umsteigen von Beuel-Süd nach Siegburg, nach Bad Godesberg, zur Telekom oder zum UN-Campus zu gelangen (und umgekehrt), wenn die Bahnen mit der Straße erfolgreich konkurrieren sollen. Dieses verkehrspolitische Ziel braucht die dargestellten Verknüpfungen (s. Anlage 1).

Der Bahnhof Beuel sollte deutlich kundenfreundlicher gestaltet werden (mehr P+R-Plätze, mehr gesicherte Fahrradparkplätze, Aufzug zum Gleis 2 für Kunden, die mit viel Gepäck zum Flughafen reisen)

## **3. MIV – Motorisierter Individualverkehr**

Der **MIV** im Siebengebirgsraum **muss reduziert werden**, um Mensch und Natur zu schützen. Verantwortlich für die unzumutbaren MIV-Belastungen in einigen Ortschaften und im FFH/NSG ist der fahrdynamisch perfekte Ausbau der Straßen vor Fertigstellung der A 560 im Siegtal. Es wäre sinnvoll gewesen, zugleich mit der A 560 und ihren kurz aufeinander folgenden Straßenanschlüssen an die **Einbindung der A 3 in das regionale Verkehrsnetz** zu denken, um den MIV mit den Fahrtzielen Bonn und Köln aus der Siebengebirgsregion heraus zu nehmen und auf den Autobahnen zu kanalisieren. Das ist nun nachzuholen. Nach Fertigstellung der A 560 ist zwar die L 331 in der Ortslage Ittenbach zurückgebaut worden; die Fahrdynamik muss aber auch in anderen Ortslagen sowie im FFH/NSG unbequemer werden, auch wenn es nicht Nationalpark werden sollte. Die L 331 als designierter Bestandteil der Deutschen Alleenstraße bedarf einer aufwertenden Gestaltung, die die Qualität des FFH/NSG unterstützt. Daraus folgt:

### **Umfahrung Siebengebirge attraktiv machen**

Es ist möglich und dem MIV zumutbar, von den Bergorten über die A 3 nach Bonn zu fahren. Der Vorteil für die Wohngebiete und das FFH/NSG überwiegt deutlich die durch den Mehrweg entstehenden Nachteile. Der Mehrweg ist durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Der Ausbau der A 59 zwischen AD Bonn-Beuel-Ost und AD St. Augustin-West von 3 auf 4 Spuren je Fahrtrichtung wird die werktäglichen Staus auf der A 560 vor dem AD St. Augustin-West beseitigen (vordringlicher Bedarf im BVWP, Planfeststellungsverfahren begonnen).

Neue Anschlüsse an die A 3, ausschließlich für nördliche Destinationen, bei Dambroich und Thomasberg (noch keine Planung) verkürzen den Mehrweg. Der MIV aus dem Siebengebirsraum mit Fahrtziel Bonn, aber auch Richtung Köln, erreicht auf kurzem Wege die A 3 und entlastet einige Orte, vor allem Ittenbach, Dollendorf und Niederholtorf, sowie das FFH/NSG. In Birlinghoven wird es weniger MIV von Süden (L 143) und mehr MIV von Westen (L 490) geben; das wird sich ausgleichen.

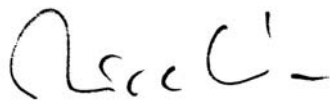
### **Fahrdynamik zwischen A 3 und B 42 unbequemer machen**

- Der neue Anschluss an die A 59 - Maarstraße - (in Planung) ermöglicht die **Schließung des Anschlusses Oberkasseler Straße an die A 562 (Südbrücke)**. Die um etwa 1,5 KM entferntere Zufahrt Landgrabenweg ist zumutbar für Holtorf und weniger attraktiv für östlicher liegende Orte. Pützchen hat die neue Zufahrt Maarstraße. Das FFH/NSG gewinnt durch **Entsiegelung** der Flächen, die für das Autobahndreieck A 59 / A 562 entbehrlich sind.
- Überlegungen, die Cäsariusstraße in Römlinghoven (L 268) mit der **Langemarckstraße** in Oberkassel (L 490) zu verbinden, sind unnötig; dieses Projekt lädt den MIV ein, das Siebengebirge zu queren statt es zu umfahren. Es erzeugt zusätzlichen MIV auf der L 490.
- Die K 25 (nur 1.200 Fz/Tag) - **Krötenstraße** – ist entbehrlich. Sie sollte wegen des Arten- und Naturschutzes (Krötenwanderung, Zerschneidung, Versiegelung) **entwidmet und entsiegelt** werden. Als einzige Straße im Siebengebirge verlagert sie MIV von einer Landstraße (L 490) zur Anderen (L 268) und umgekehrt. Das ist verkehrspolitisch unerwünscht.
- Zur Reduzierung des MIV sind Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung** in den Orten und im FFH/NSG (analog L 193 Oberkassel) geboten; in Betracht kommen bauliche Maßnahmen und Verkehrsbeschränkungen (die nachstehende Aufzählung ist nicht abschließend):
  - Fahrbahnbreite reduzieren (6m); Fahrbahnteiler (Kreuzungen mit Wanderwegen); Straßenverengungen (Wechselverkehr, Baumtore); Aufpflasterungen (Kloster Heisterbach); Kreisverkehre L 331 (L 83 – Stöckerhof; Margarethenhöhe; Auffahrten Petersberg und B 42), L 268 (L 83 – Siebengebirgsstraße);
  - Radwege einrichten (L 331, L 268, L 83, L 490); Allee pflanzen (L 331, östlich der Margarethenhöhe und westlich der Auffahrt zum Petersberg);
  - MIV-Lenkung; LKW-Beschränkungen ausweiten, kontrollieren; Tempobeschränkungen in den Orten und außenorts, Ampelvorrang für ÖV, Wanderer; verkehrspolitische Ziele, z.B. „Umfahrung“, ausschildern.
  - Parkplatz-Angebot regulieren

In Bonn: Verteuerung der Parkplätze für **Berufspendler**, ausgenommen ausgewiesene Park- und Ride-Plätze, zB Ramersdorf; Reduzierung der **Stellplatzverpflichtungen** für Betriebe und Dienststellen.

Im Siebengebirgsraum: **Parkleitsystem**; neue Parkplätze frühestens 3 Jahre nach Neuordnung des ÖV; Parkplatzregulierung in den Wohnstraßen.

**Beschlossen am 12. Juni 2008**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jürgen Maier'.

**(Jürgen Maier, Vorsitzender)**

## Schienen-Vorschläge

Das ÖV-Schienennetz im Bereich Bonn-Rhein-Sieg bildet kein wirkliches Netz. Es fehlen die Verknüpfungen zwischen einzelnen Bahnlinien, um ÖV-Kunden, die per Bus an die Schiene herangeführt werden, auf die Arbeitsplatz- und Geschäftszentren in Bonn zügig verteilen zu können. Das ist nicht nur ein verkehrspolitisches Anliegen, sondern folgt auch aus dem Gebot, öffentliche Mittel effizient zu verwenden. Im Planfeststellungsverfahren für die S-13 **können die Bahn- und Stadtbahngleise rechtsrheinisch mit- und untereinander verknüpft werden.** In Bad Godesberg ist eine neue Planung erforderlich. Der Widerstand der DB gegen gemeinsame Gleise kann politisch überwunden werden. Die wichtigsten Verknüpfungspunkte sind in Vilich, Beuel-Bahnhof, Küdinghoven/Ramersdorf und Bad Godesberg/Plittersdorf. Neue Schienentrassen sind nicht erforderlich.

### **S 13 - Streckenabschnitt Troisdorf - Beuel Bhf:**

Planfeststellung erweitern und voranbringen. Verknüpfung der Schienentrassen der S 13 und der L 66 bei Vilich für alle Fahrrichtungen in der Planfeststellung sicherstellen. S 13-Trasse in die Gleise der L 62 am Bahnhof Beuel überführen.

Die Verknüpfung S 13 / L. 66 bei Vilich ermöglicht die direkte Schienenanbindung der Kernstadt Bonn an den Flughafen und des Stadtteils Beuel - Süd an St. Augustin und Siegburg. Die Vorteile sind u.a. kürzere Fahrtzeiten, weniger Umsteigen.

### **S 13 - Streckenabschnitt Beuel Bhf – Oberkassel Bhf**

S 13 und L 62 zwischen Bhf Beuel und Oberkassel auf gemeinsamem Gleis. Planfeststellung beschränken auf die Verknüpfung der Schienentrasse der S 13 mit der L 62 - Trasse am Bhf Beuel und mit der L 66 – Trasse zur Südbrücke.

Parallelverkehr S 13 einerseits und Stadtbahn andererseits durch gemeinsame Nutzung des vorhandenen Stadtbahngleises vermeiden. Die DB-Linien zum Flughafen und nach Köln müssen bleiben. Der Abzweig der L 62 aus Richtung Beuel-Mitte zur Südbrücke und umgekehrt verknüpft das südliche Bonn unter Umgehung der Kernstadt mit Flughafen und ICE.

### **Verknüpfung Bad Godesberg – Südbrücke**

Neue Planung für einen Abzweig der linksrheinischen Stadtbahntrasse aus Bad Godesberg zur Stadtbahntrasse Südbrücke mit Fahrtziel Beuel.

Die Schienenverbindung von Bad Godesberg nach Beuel und weiter zum Flughafen und zum ICE-Bhf ist ebenso notwendig wie die L 66 von Bad Honnef zur Kernstadt Bonn.

### **Mängelbeseitigung auf der L 66**

Externe Evaluierung der anscheinend durch die SWB in Eigenregie nicht zu behebbenden chronischen (und in den GA-Leserbriefspalten umfänglich dokumentierten) Dauermängel der L 66 und Umsetzung der notwendigen Maßnahmen.

## 2.1. Buslinien-Vorschläge

**Die Effizienz des Nahverkehrsplans für den Siebengebirgsraum soll mit den nachfolgend dargestellten Änderungsempfehlungen gesteigert werden. Erzielte Einsparungen sind für Verbesserungen des Schülerverkehrs und abendliche Taktverdichtungen einzusetzen.**

### **L 508 (Wahn/Sieglar/Troisdorf/St. Augustin-Markt) – Niederpleis – Dambroich**

- Verlängern bis Oberpleis und verbinden mit Rundverkehr Königswinter, südlicher Ast, s.u. L 521/520
- Frequenz beibehalten.

### **L 512 (geänderte Linienführung): Oberkassel Bhf - Ramersdorf –Holtorf – Vinxel – Stieldorf – Rauschendorf - Birlinghoven – Niederpleis – Siegburg**

- Anbindung Raum Stieldorf an Rheinschiene (L 62 und L 66), Koordinierung mit L 627 erforderlich: Abschnitt Ramersdorf – Holtorf der L 627 in die L 512 integrieren, Abschnitt Hoholz – Hangelar der L 627 an L 608 (Ende in Gielgen) anbinden;
- Frequenz entsprechend L 535; Parallelverkehr L 508, L 512, L 535 zwischen Birlinghoven und Niederpleis;
- Verbindung der Arbeitsplatz- und Geschäftszentren Bonn-Süd und Siegburg,
- Anbindung ICE/DB (Bhf Bonn/Siegburg), DB (Köln/Koblenz), Flughafen, Kalkuhl-Gymnasium,
- Wegfall Abschnitt Ittenbach – Stieldorf (L 512 alt); Direktverbindung Itt. – SU entfällt; neue Direktverbindung Itt. – St. Augustin-Mitte - Troisdorf mit L 508

### **L 520/521: Opl – Thomasberg - Nddf (nördlicher Ast Rundverkehr Königswinter) verbinden mit L 535 (Oberpleis – Birlinghoven - Niederpleis – Siegburg)**

- Direktverbindung der Zentren Siegburg/ICE/S Bahn mit Wohnstandorten und Tourismuszielen im Siebengebirgsraum und im Rheintal,
- Anbindung an L 66, Bhf Nddf unverändert; in HVZ Verlängerung zum Schulzentrum;
- Frequenz Opl – Rhein u. Opl - Siegburg bleiben unverändert
- Wegfall L 520/521 zwischen Niederdollendorf und Königswinter (Parallelverkehr zur L 66),
- Wegfall L 520/521 Variante Sti/Boc.

### **L 521/520: Opl – Ittenbach – Kw-Altstadt (südlicher Ast Rundverkehr Königswinter) verbinden mit L 508 (Troisdorf - St. Augustin/Markt – Niederpleis – Opl, w.o.)**

- Direktverbindung der Zentren Troisdorf/St. Augustin, Siegschiene mit Wohnstandorten und Tourismuszielen im Siebengebirgsraum und im Rheintal,
- Anbindung an Rheintal (L 66, Bhf Kw) unverändert; in HVZ Verlängerung Schulzentrum,
- ÖV-Verdichtung mit Siegschiene durch Lückenschluss Opl – Dambroich (s.o.), Frequenz Opl – Rhein unverändert,
- Wegfall L 520/521 zwischen Niederdollendorf und Königswinter (Parallelverkehr zur L 66).

### **L 525/536 Oberpleis – Pleiserhohn – Söven – Hennef sowie Oberpleis – Oberhau - Asbach**

- Beschränkung auf HVZ (Schülerverkehr, Berufspendler), zum Ausgleich AST/L 582/Hennef (Westerhausen, Rott, Söven) und AST/L 588/Königswinter kostenneutral verdichten.

**L 534 zur Disposition (Bedarf unklar, nur 2 bzw. 4 Fahrten / täglich je Richtung).**

### **L 537 Oberpleis (Direkt oder Heisterbachtal) - Stieldorf – Holtorf – Pützchen – Bonn Hbf**

- Bereinigung der Linienführung: zwei statt drei Alternativen, eine über Heisterbachtal, die andere über Stieldorferhahn – Bockeroth – Rauschendorf; Sonderregelung für Schüler- u. Berufspendler, AST für Oberscheuren u. Düferoth (einbinden in L 582/Hennef oder L 588/Königswinter),
- Unterführung A 3 nutzbar (Gesamtbreite 3,50m, Fahrbahn 3,00m, Höhe 3,50m),
- Frequenz anpassen! Keine Zusammenlegung mit L 538 (Fahrziel Hennef) im Stadtgebiet Bonn,
- Vertaktung künftig möglich (nur noch zwei zeitlich angeglichene Linienalternativen).

### **L 538 (alt) Bonn/Hbf (Kohlkaul – Hoholz) – Birlinghoven - Söven - Hennef/Bhf**

- Im Beueler Gebiet künftig L 609 bis Gielgen. Rhein-Sieg-Abschnitt an diese „neue“ Bonner Linie anschließen, oder als zweiten Ast der L 512 ab Birlinghoven (Verdichtung Abschnitt Ramersdorf – Stieldorf);
- Keine Zusammenlegung mit der L 537 (Fahrziel Oberpleis).

### **L 541/560 zu erhalten;**

### **L 508 / L 512 / L 520 / L 521 /L 535**

- Taktverdichtungen in der abendlichen HVZ – je zwei zusätzliche Buspaare

### **AST nach Bedarf zu entwickeln.**

### **Schülerverkehr**

Der **Schülerverkehr** zu den weiterführenden Schulen wird ohne Einschränkungen fortgeführt und den schulischen Anforderungen gemäß entwickelt.

Grundsätzlich müssen für den Schülerverkehr zu den normalen Schulbeginn- und Schulschlusszeiten ÖV-Verbindungen ohne Umsteigen vorhanden sein. Größte Probleme haben hier die Schüler aus dem Stieldorfer Raum auf dem Rückweg vom CJD, Königswinter-Altstadt, nach der 5. Stunde und vom Kalkuhl-Gymnasium, Bonn-Oberkassel, zu jeder Schulschlusszeit.

Für CJD-Schüler aus dem Stieldorfer Raum ist an Schultagen eine weitere Busfahrt nach der 5. Stunde (gegen 12.30 Uhr) von Königswinter über Vinxel, Stieldorf, Rauschendorf, Bockeroth und Uthweiler nach Oberpleis einzurichten.

## **2.2 Buslinien-Bestand im Siebengebirgsraum (RSVG) – Stand: Juni 2007**

- L 508 (Wahn/Sieglar/Troisdorf/St. Augustin-Markt) – Niederpleis – Dambroich  
30/60 Minutentakt, je 18 Fahrten Dambroich – Npl tägl.
- L 512 SU – Npl – Bir – Rau – Stie – Tho - Ittenbach  
30/60 Minutentakt, 36 Fahrten tägl je 44 Minuten
- L 520/521 Königswinter – Rundverkehr (gemeindebezogene Rundverkehre gibt es auch in  
anderen Rhein-Sieg-Gemeinden, z.B. Hennef  
30/60, in HVZ auch öfter; ca. 72 Fahrten insges. tägl. + Schülerverk, je 56 Min
- L 525 Hennef Bhf – Söven – Westerhausen – Pleiserhohn oder Sand – Oberpleis  
je 23 Fahrten Westerhausen - Opl
- L 534 SU – Npl – Bir – Rau – Sti – Bir – Uthw. – Opl – Tho – H`rott  
nur Abends, 2 Abfahrten H`rott, 4 Abfahrten SU
- L 535 Siegburg – Niederpleis – Birlinghoven – Uthweiler – Oberpleis  
30/60 Minutentakt, je 22 Fahrten je 33 Minuten
- L 536 Opl – Bergh. – Wilmeroth – Quirrenb. – Eudenb – Sassenbg – Buchholz – Asbach  
ca. stündlich (11 Fahrten ab Opl)
- L 537 Opl – H`rott/Boc/Direkt – Stieldorf – Vinxel – Holtorf – Pützchen – Bonn; je 34 Fahrten,  
12 Direkt, je 11 Boc./H`rott (+6 ab Düferoth); Fahrtzeit ca. 58/50/59 Minuten
- L 538 Bonn Hbf – Pützchen – Kohlkaul - Hoholz – Birlinghoven – Dambroich – Hennef Bhf  
je 19 Fahrten (+S), i.d.R. stündlich
- L 541 Opl – Bockeroth – Rauschendorf – Stieldorf – Vinxel – Ramersdorf – Hochkreuz  
je vier Fahrten morgens von Opl, abends nach Opl
- L 560 Opl – Aegidienberg – Bad Honnef; 8 Fahrten nach Opl, 10 Fahrten von Opl

### **AST-Verkehr**

- L 507/508 Buslinienbezogener AST-Verkehr im Troisdorfer Bereich
- L 580 – 588 Gebietsbezogener AST-Verkehr in neun rechtsrheinischen Kreisgemeinden (nicht  
St. Augustin)
- L 582 AST Hennef (u.a. Dambr, Rott, Söven, Westerh, Blankenbach, Scheurenmühle)

L 588

AST Königswinter (Vinxel und Oberhau – einschl. Niederbuchholz und Hüscheid)

**2.3 Finanzstatus** (Maßnahmen Anlage 2.1), bezogen auf Fahrtzeiten - Stand: Juni 2007

**L 508** 36 zusätzliche Fahrten Dambroich - Opl x 10 Min = (+) 360 Min

**L 512** Verzicht auf Abschnitt Ittenbach – Stieldorf/Kirche  
36 Fahrten x 15 Minuten = (-) 540 Min

Zusätzlich Abschnitt Stieldorf/Kirche – Ettenhausen  
36 Fahrten x 5 Minuten = (+) 180 Min

Zusätzlich 8 Fahrten (Verdichten analog 535) x 34Minuten (+) 272 Min

**L 520/521** Verzicht auf Abschnitt Kw/Bhf – Ddf/Fähre  
72 Fahrten (Linien 520/521) x 6 Min = (-) 432 Min

Verzicht auf Mehrweg über Vinxel – Boc – Opl  
11 Mehrwege (520/521) x 9 Minuten = (-) 99 Min

**L 525/536**

Verzicht auf Fahrten (ausgenommen Schüler- und Pendler), statt dessen Einbeziehung in AST Königswinter – kostenneutral ./.

**L 534** Bedarf nicht erkennbar; 6 Fahrten zw. 34 u. 46 Min = (-) 248 Min

**L 537**

Verzicht 6 Fahrten Düferoth – Ettenhausen x 16 Min = (-) 96 Min

Mehrwege Boc/Tho (statt 12 x 2 Direktfahrten) x 8 Min = (+) 192 Min

Einbeziehung Niederscheuren/Oberscheuren/Düferoth in den AST Hennef (entspr. Blankenbach/Scheurenmühle) oder AST Kw (s.o.) ./.

**L 508 / 512 / 520 / 521 / 535 Taktverdichtung abendliche HVZ, je zwei Buspaare**

**508** 4 Fahrten (Opl – St.Aug/Markt) x 24 Min = (+) 96 Min

**512** 4 Fahrten (SU – Ettenhausen) x 31 Min = (+) 124 Min

**520 / 521** 4 Fahrten (Ddf/Fähre – Opl) x 28 Min = (+) 112 Min

**521 / 520** 4 Fahrten (Kw/Bhf – Opl.) x 26 Min = (+) 104 Min

**535** 4 Fahrten (SU – Opl.) x 33 Min = (+) 132 Min

zusammen (+) 568 Min (+) 568

Zeitlicher Minderaufwand insgesamt (-) 1.415 Min

Zeitlicher Mehraufwand insgesamt (+) 1.572 Min

**Saldo (+) 157 Min / Tag**

=====